

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

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

Spis treści

1	Streszczenie zarządcze	6
2	Wstęp	8
3	Konsultacje z organizatorami publicznego transportu zbiorowego	10
4	Infrastruktura kolejowa – diagnoza i rekomendacje	13
4.1	Województwo dolnośląskie.....	14
4.2	Województwo kujawsko-pomorskie.....	18
4.3	Województwo lubelskie.....	20
4.4	Województwo lubuskie	21
4.5	Województwo łódzkie.....	22
4.6	Województwo małopolskie.....	24
4.7	Województwo mazowieckie.....	26
4.8	Województwo opolskie.....	29
4.9	Województwo podkarpackie	31
4.10	Województwo podlaskie.....	33
4.11	Województwo pomorskie	34
4.12	Województwo śląskie.....	36
4.13	Województwo świętokrzyskie.....	38
4.14	Województwo warmińsko-mazurskie.....	39
4.15	Województwo wielkopolskie.....	41
4.16	Województwo zachodniopomorskie.....	42
5	Dalekobieżna oferta przewozowa – uwagi i postulaty	43
5.1	Województwo dolnośląskie.....	47
5.2	Województwo kujawsko-pomorskie.....	51
5.3	Województwo lubelskie.....	54
5.4	Województwo lubuskie	56
5.5	Województwo łódzkie.....	58
5.6	Województwo małopolskie.....	61
5.7	Województwo mazowieckie.....	63
5.8	Województwo opolskie.....	66

5.9	Województwo podkarpackie	68
5.10	Województwo podlaskie.....	71
5.11	Województwo pomorskie	73
5.12	Województwo śląskie.....	78
5.13	Województwo świętokrzyskie.....	81
5.14	Województwo warmińsko-mazurskie.....	83
5.15	Województwo wielkopolskie.....	85
5.16	Województwo zachodniopomorskie.....	88
6	Regionalna oferta przewozowa – uwagi i postulaty	91
6.1	Województwo dolnośląskie.....	95
6.2	Województwo kujawsko-pomorskie.....	102
6.3	Województwo lubelskie.....	107
6.4	Województwo lubuskie	112
6.5	Województwo łódzkie.....	117
6.6	Województwo małopolskie	124
6.7	Województwo mazowieckie.....	132
6.8	Województwo opolskie.....	142
6.9	Województwo podkarpackie	148
6.10	Województwo podlaskie.....	152
6.11	Województwo pomorskie	156
6.12	Województwo śląskie.....	164
6.13	Województwo świętokrzyskie.....	174
6.14	Województwo warmińsko-mazurskie.....	178
6.15	Województwo wielkopolskie	183
6.16	Województwo zachodniopomorskie.....	190
6.17	Schemat ogólnopolski.....	195
7	Połączenia stykowe	196
8	Integracja taryfowo-rozkładowa.....	205
9	Połączenia dowozowe do krajowego systemu przewozów dalekobieżnych	209
10	Załączniki.....	214
11	Spis tabel i rysunków	215

11.1	Spis tabel	215
11.2	Spis rysunków	218

1 Streszczenie zarządcze

Od lipca 2024 do marca 2026 trwały konsultacje HRJ z regionalnymi i aglomeracyjnymi organizatorami transportu: wszystkimi urzędami marszałkowskimi, Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią.

Proces konsultacji obejmował cztery etapy:

1. przygotowawczy, polegający na zbieraniu materiałów i danych wejściowych od organizatorów przewozów (VII 2024–I 2025),
2. analityczny, polegający na analizie przekazanych informacji przez Zespół HRJ (XII 2024–X 2025),
3. warsztaty konsultacyjne (IV–X 2025)
4. uzgodnienia dotyczące połączeń przekraczających granice województw (II–V 2026).

Pierwszym celem konsultacji było zebranie uwag organizatorów do planowanej w HRJ oferty dalekobieżnej. Drugim celem było ustabilizowanie założeń rozwoju oferty w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym, która stanowi istotny punkt odniesienia dla prac w Projekcie HRJ.

Na podstawie konsultacji Zespół HRJ:

1. Zaktualizował ofertę dalekobieżną w HRJ dla rozkładu jazdy 2034/2035.
2. 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.

W trakcie konsultacji wspólnie z organizatorami zidentyfikowano wąskie gardła i potrzeby inwestycyjne na sieci kolejowej. Zostały one przekazane do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Wnioski z konsultacji zostały również 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, integracji taryfowo-rozkładowej oraz organizacji połączeń dowozowych do krajowego systemu połączeń dalekobieżnych.

W zakresie ruchu regionalnego i aglomeracyjnego dalsze działania w ramach Projektu HRJ będą koncentrować się m. in. na:

1. Koordynacji rozkładów jazdy w ruchu dalekobieżnym, regionalnym i aglomeracyjnym na szczegółowych wykresach ruchu opracowywanych w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.

2. Na podstawie informacji uzyskiwanych od organizatorów: cyklicznej aktualizacji założeń rozwoju oferty regionalnej i aglomeracyjnej zebranych w toku konsultacji.
3. Wsparciu Ministra Infrastruktury w pracach nad organizacją rynku przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w latach 2031–2034, w szczególności poprzez działania dotyczące:
 - a. integracji taryfowo-rozkładowej między organizatorami przewozów na odcinkach o mniejszym obciążeniu ruchem,
 - b. rozwiązań dla połączeń dowozowych do krajowego systemu połączeń dalekobieżnych.

2 Wstęp

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

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

Po drugie, w latach 2030-2035 oddane do użytku zostaną linie kolei dużych prędkości w relacji Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź – Sieradz – Wrocław / Poznań oraz inne nowe linie kolejowe, istotne z punktu widzenia budowy oferty przewozowej, tj. linia (Kraków) – Podłęże – Piekiełko – Nowy Sącz/Chabówka (– Zakopane) czy odcinki korytarza Rail Baltica. Będzie to strukturalna zmiana kształtu polskiej sieci kolejowej, zarówno dzięki skróceniu czasu przejazdu między największymi aglomeracjami, jak i pojawieniu się nowego, istotnego systemowo generatora potoków pasażerskich, jakim będzie nowe lotnisko krajowe. Budowa nowych linii kolejowych będzie wiązała się z wielkoskalowymi nakładami inwestycyjnymi, dlatego konieczne jest opracowanie spójnej oferty przewozowej, która zapewni efektywne wykorzystanie nowo powstałej infrastruktury.

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

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

Po piąte, coraz większym problemem jest ograniczona zdolność przepustowa kluczowych fragmentów sieci kolejowej w Polsce. W perspektywie krótkoterminowej zasadne jest wypracowanie nowych rozwiązań w zakresie zarządzania przydziałem tras pociągów. Jest to szczególnie istotne w przypadku konstrukcji cyklicznych rozkładów jazdy. W perspektywie długoterminowej planowanie infrastruktury powinno odbywać się na podstawie założeń ruchowych, co umożliwi przeniesienie całości prognozowanego ruchu.

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

3 Konsultacje z organizatorami publicznego transportu zbiorowego

Integralnym elementem Projektu HRJ jest szeroki proces konsultacyjny, obejmujący cztery zasadnicze ścieżki:

1. **konsultacje publiczne,**
2. **konsultacje z organizatorami publicznego transportu zbiorowego,**
3. **konsultacje z potencjalnymi przewoźnikami kolejowymi** (zarówno operatorami umów typu PSC, jak i podmiotami zainteresowanymi realizacją przewozów komercyjnych),
4. **konsultacje z partnerami zagranicznymi.**

Zasadniczym celem procesu konsultacyjnego jest osiągnięcie konsensusu w zakresie założeń oferty przewozowej (rozumianej kompleksowo, tj. z uwzględnieniem zarówno połączeń dalekobieżnych, jak również regionalnych i aglomeracyjnych). Docelowe rozwiązania w HRJ powinny uwzględniać stanowiska organizatorów publicznego transportu zbiorowego, przewoźników kolejowych i pasażerów.

Konsultacje z organizatorami publicznego transportu zbiorowego objęły wszystkie 16 samorządów wojewódzkich, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. Są to kluczowi, obok ministra właściwego do spraw transportu, organizatorzy przewozów kolejowych o charakterze użyteczności publicznej.

Rozpoczęły się 16 lipca 2024 zaproszeniem skierowanym do organizatorów przez Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Pana Piotra Malepszaka. Do stycznia 2025 trwało przygotowywanie informacji przez organizatorów w zakresie planowanej przez nich oferty. Następnie, od 15 kwietnia do października do 2 października 2025 roku były realizowane warsztaty w poszczególnych miastach wojewódzkich. Uczestniczyło w nich łącznie 157 ekspertów. Byli to przedstawiciele samorządów wojewódzkich (pracownicy urzędów marszałkowskich, jak również jednostek podległych i nadzorowanych), przedstawiciele Centralnego Portu Komunikacyjnego, PKP Polskich Linii Kolejowych, Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Ministerstwa Infrastruktury. W niektórych województwach organizatorzy postanowili zaprosić na spotkania konsultacyjne dodatkowo przedstawicieli aktualnych operatorów. W każdym przypadku była to autonomiczna decyzja organizatora przewozów.

W ramach spotkań konsultacyjnych odbywały się całodniowe warsztaty (w przypadku większych regionów dwudniowe). Składały się one z dwóch części: wstępnej oraz dyskusji nad planowaną ofertą przewozową.

W pierwszej części przedstawiano zakres projektu HRJ, omawiano etapy konsultacji oraz opisywano ścieżkę dojścia do przetargowego wyboru operatorów w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych.

W drugiej części przedstawiciele PKP PLK S.A. przedstawiali założenia w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej do 2035 roku. Omówiono także zidentyfikowane ograniczenia infrastrukturalne oraz potrzeby inwestycyjne. Wysłuchano także uwag województw do planowanej oferty dalekobieżnej w ruchu całorocznym i sezonowym. Dyskutowano też kształt planowanej oferty regionalnej. Istotnym zagadnieniem była możliwość koordynacji rozkładów jazdy w ruchu dalekobieżnym i regionalnym (aglomeracyjnym). Omawiano też wyniki konsultacji publicznych dla poszczególnych województw. Dyskutowano także o możliwościach w zakresie integracji taryfowo-rozkładowej na wybranych odcinkach oraz połączeniach dowozowych do krajowego systemu połączeń dalekobieżnych. Podczas rozmów z przedstawicielami samorządów wojewódzkich poruszono także kwestię tzw. połączeń stykowych, czyli pociągów regionalnych, które przekraczają granice województw. Choć minister właściwy do spraw transportu nie jest ich organizatorem i nie partycypuje w ich finansowaniu, zgodnie z obowiązującą ustawą o publicznym transporcie zbiorowym muszą one zostać uwzględnione w sporządzonym przez niego planie transportowym. W tej ścieżce procesu konsultacyjnego poruszono ponadto temat potencjalnego uruchamiania tzw. ekspresów regionalnych na wybranych odcinkach linii kolei dużych prędkości oraz na liniach konwencjonalnych.

W ramach warsztatów zebrano 205 uwag dotyczących infrastruktury kolejowej, 219 uwag do oferty dalekobieżnej oraz 303 uwagi do oferty regionalnej. Uwagi w zakresie proponowanych ofert przewozowych dotyczyły takich kwestii, jak:

1. Przebieg tras planowanych linii komunikacyjnych.
2. Propozycje nowych połączeń międzywojewódzkich.
3. Postoje handlowe pociągów dalekobieżnych.
4. Połączenia sezonowe.
5. Potrzeby w zakresie inwestycji infrastrukturalnych.
6. Koordynacja połączeń regionalnych z ofertą dalekobieżną.
7. Integracja taryfowo-rozkładowa.
8. Autobusowe linie dowozowe.
9. Otoczenie regulacyjne przewozów.

Uwagi i rekomendacje, z podziałem na zakres związany z infrastrukturą kolejową, ofertą dalekobieżną, ofertą regionalną oraz pozostałe kwestie zostały przedstawione w dalszej części raportu.

W dniu 21 stycznia 2026 r. odbyło się spotkanie wszystkich organizatorów przewozów regionalnych i aglomeracyjnych z Zespołem HRJ, podsumowujące spotkanie warsztatowe. Zaprezentowano na nim pierwszą wersję raportu. W lutym 2026 r. organizatorzy przewozów zgłaszali uwagi, wnioski i propozycje zmian do przedstawionego dokumentu.

W marcu 2026 r. odbyła się druga tura spotkań z samorządami województw w zakresie połączeń przekraczających ich granicę. Taka konieczność wynika z tego, że założenia rozwojowe oferty pomiędzy województwami w niektórych przypadkach były niespójne. Zrealizowano łącznie 31 spotkań, w których uczestniczyły sąsiadujące ze sobą województwa. Ich efektem było doprowadzenie do konsensusu w sprawie oferty połączeń wojewódzkich przekraczających granice województw.

Na podstawie zebranego materiału oraz warsztatów Zespół HRJ opracował w jednolitej formie założenia dla oferty przewozowej w ruchu regionalnym na okres 2030-2040. Są one przedstawione w postaci tabelarycznej w niniejszym dokumencie (rozdział 6) oraz na schematach połączeń (osobne dla każdego województwa oraz schemat ogólnopolski). Jest to pierwsze w Polsce opracowanie ujmujące założenia rozwoju oferty regionalnej i aglomeracyjnej w spójny sposób dla całego kraju. Będzie one podstawą dalszych prac w ramach Projektu HRJ, w szczególności w zakresie koordynacji rozkładów jazdy w ruchu dalekobieżnym, regionalnym i aglomeracyjnym na szczegółowych wykresach ruchu opracowywanych w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym. Efektem tej koordynacji ma być jednolita, spójna, siatka połączeń kolejowych w Polsce w ruchu regionalnym i dalekobieżnym. Będzie ona oparta na przewidywanych slotach i systemowych skomunikowaniach na stacjach węzłowych (w tym węzłach regionalnych).

W ramach dalszych prac w Projekcie HRJ zakłada się cykliczne aktualizacje założeń ofertowych w celu ich adaptacji ich do zmieniających się uwarunkowań.

Informacje pozyskane w trakcie procesu konsultacyjnego wykorzystano do przygotowania projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” na lata 2031-2034 (dalej: Nowy Plan Transportowy). Dotyczyło to w szczególności połączeń przekraczających granice województw, integracji taryfowo-rozkładowej oraz organizacji połączeń dowozowych do krajowego systemu połączeń dalekobieżnych. W ramach współpracy CPK z Ministerstwem Infrastruktury oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych Zespół HRJ przygotował stosowny fragment projektu Nowego Planu Transportowego, który został poddany prekonsultacjom z organizatorami wojewódzkimi. Nowy Plan Transportowy poddawany był konsultacjom w maju 2025 roku.

4 Infrastruktura kolejowa – diagnoza i rekomendacje

HRJ jest przygotowywany z uwzględnieniem przewidywanego na podstawie ustaleń z PLK stanu infrastruktury kolejowej w zdefiniowanych horyzontach czasowych. Przebieg oraz parametry linii komunikacyjnych (międzynarodowych, międzywojewódzkich i wojewódzkich) powinny stanowić dla zarządców infrastruktury kolejowej wytyczną do dalszego planowania rozwoju sieci kolejowej. W konsultacjach aktywny udział brał również zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., który prezentował rozwój infrastruktury w okresie do 2035 roku oraz udzielał informacji niezbędnych do właściwego przygotowania założeń ofertowych.

W trakcie spotkań konsultacyjnych zidentyfikowano oczekiwania poszczególnych organizatorów w zakresie infrastruktury kolejowej. Omawiane były wnioski na różnym poziomie szczegółowości – od potrzeby budowy nowych linii lub tylko ich odcinków, przez rewitalizację istniejącej infrastruktury, zabudowę samoczynnej blokady liniowej, po inwestycje punktowe, takie jak przebudowa układów torowych i peronowych w stacjach, budowa dodatkowych mijanek czy rozjazdów.

Postulaty zgłoszone w trakcie konsultacji przez ich uczestników znajdują się kolejnych podrozdziałach.

4.1 Województwo dolnośląskie

Tabela 1 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa dolnośląskiego.

Istniejące linie kolejowe	
LK 132	<p>W zakresie ograniczeń infrastrukturalnych zidentyfikowano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ograniczone możliwości wyprzedzania (Brzeg, Oława – tory dodatkowe tylko po stronie parzystej, Lewin Brzeski – tory dodatkowe bez krawędzi peronowych), • nienormatywna długość krawędzi peronowych dla ruchu dalekobieżnego – np. Oława 297 metrów, • problematyczna kwestia kończenia biegu pociągów regionalnych we Wrocławiu i Opolu.
LK 137	<p>Modernizacja odcinka Legnica – Jaworzyna Śl. – Świdnica Miasto – Kamieniec Żąbkowicki.</p> <p>W zakresie ograniczeń infrastrukturalnych wskazano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odcinek łączący poprzecznie duże ośrodki Przedgórze Sudeckiego (Świdnica, Dzierżoniów, Żąbkowice) oraz spinający linie do Wrocławia (LK274, LK276, LK285, LK310), jednocześnie istotny w ruchu towarowy, • w świetle planowanej przez województwo oferty przewozowej krytyczny odcinek z Piławy Górnej do Dzierżoniowa Śląskiego, na którym skumuluje się oferta przewozowa z LK137 i LK310, • brak dostatecznej liczby krawędzi peronowych w Dzierżoniowie Śląskim (linie D4, D94, zmiana czoła D40).
LK 143	Rewitalizacja linii na odcinku Oleśnica – Kluczbork.
LK 271	<p>W zakresie ograniczeń infrastrukturalnych (odc. Wrocław – Poznań) wskazano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • brak możliwości wyprzedzania pociągów osobowych po stronie nieparzystej, • brak infrastruktury węzłowej do kończenia biegu pociągów regionalnych – np. w Rawiczu lub w Lesznie, • zbyt krótkie krawędzie peronowe dla pociągów dalekobieżnych na p.o. Wrocław Mikołajów.
LK 273	<p>W zakresie ograniczeń infrastrukturalnych (odcinek Wrocław – Głogów) wskazano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • projekt finansowany z KPO nie obejmuje swoim zakresem odbudowy drugiego toru na moście w Brzegu, ma być realizowany w ramach innego projektu, • bez uzupełnienia połączenia trapezowego na wjeździe do stacji Brzeg Dolny niemożliwe będzie kończenie biegu przy peronie 1 (brak możliwości wjazdu na tor 4 z toru nieparzystego LK273), • w celu umożliwienia kończenia biegu pociągów aglomeracyjnych w Wołowie postulat budowy peronu między torami 6 i 10 wraz z odbudową schodów do przejścia podziemnego.

LK 274	<p>W zakresie ograniczeń infrastrukturalnych (odc. Wrocław – Wałbrzych) wskazano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • brak samoczynnej blokady liniowej, • brak możliwości wyprzedzania pociągów towarowych i regionalnych, • brak stacji do strefowania pociągów aglomeracyjnych np. w Kątach Wrocławskich albo Jaworzynie Śląskiej, • rewitalizacja lub modernizacja jest istotna w kontekście przekierowania ruchu międzynarodowego do Czech przez Wałbrzych. <p>Wnioskowane działania to: poprawa przepustowości, w tym zabudowa SBL; przystosowanie przynajmniej jednej stacji do możliwości sprawnego wyprzedzania pociągów w stronę parzystą i nieparzystą; elektryfikacja odcinka Zgorzelec - Lubań Śląski; prace rewitalizacyjne na całości: Jelenia Góra - Lubań Śl. – Zgorzelec; umożliwienie prowadzenia połączeń Görlitz – Jelenia Góra trakcją elektryczną.</p>
LK 276	<p>W zakresie ograniczeń infrastrukturalnych (odc. Wrocław – Kamieniec Ząbkowicki) wskazano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • linia o charakterze jednotorowym na odc. Strzelin – Kamieniec Ząbkowicki, brak przepustowości dla znacznego rozwoju połączeń regionalnych i aglomeracyjnych, • brak stacji do wyprzedzania pociągów towarowych, brak samoczynnej blokady liniowej, • niedostosowany do potrzeb kończenia biegu układ stacji Kłodzko Miasto.
LK 277	<p>Przebudowa punktów handlowych poprzez eliminację problemów z cięciem przejść w stacjach i na przystankach, szczególnie odcinek do Jelcza Laskowic. W zakresie ograniczeń infrastrukturalnych (odc. Wrocław – Opole) wskazano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • brak potwierdzenia dla finansowania modernizacji LK277 do Opolu, niskie parametry infrastruktury, • korytarz dla ruchu towarowego Opole – Wrocław w obliczu wyczerpania przepustowości LK132. Jego modernizacja jest istotna pod kątem zwiększenia oferty aglomeracyjnej odcinek jednotorowy Wrocław – Siechnice – Czernica Wrocławska.
LK 282	<p>Likwidacja istniejących ograniczeń na odcinku Węgliniec - Ruszów (Żary).</p>
LK 285	<p>W zakresie ograniczeń infrastrukturalnych (odc. Wrocław – Świdnica) wskazano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ograniczone możliwości rozwoju kolei aglomeracyjnej ze względu na przepustowość odcinka jednotorowego, szczególnie Wrocław – Kobierzyce, • problem zwiększy się po rewitalizacji linii kolejowej nr 310 do Piławy przez Łagiewniki.
LK 286	<p>Rewitalizacja linii na odcinku Kłodzko - Nowa Ruda</p>

LK 289	Z uwagi na duży ruch mieszany towarowy, regionalny i międzyregionalny istnieje pilna konieczność rozbudowy na odcinku Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów, co najmniej zwiększenia liczby mijanek, a docelowo budowy drugiego toru.
LK 309	Elektryfikacja linii do Kudowy-Zdroju.
LK 326	Elektryfikacja linii na odcinku Wrocław Psie Pole – Trzebnica jest potrzebna w kontekście spójności elektryfikacji całego wrocławskiego węzła kolejowego. Nie jest to inwestycja pierwszej potrzeby. W zakresie ograniczeń infrastrukturalnych wskazano: <ul style="list-style-type: none"> • przy obecnej infrastrukturze brak możliwości osiągnięcia cyklu 60-minutowego, • konieczna dobudowa peronu przy torze 3 na stacji Wrocław Psie Pole, • w celu eliminacji przenoszenia opóźnień między pociągami przed wjazdem na jednotorowy szlak do/z Trzebnicy zasadnym jest wybudowanie dwutorowego odcinka do Wrocławia Pawłowic, • dzięki uruchomieniu stacji Trzebnica oraz elektryfikacji możliwe osiągnięcie oferty co 30 min.
Odcinek średnicowy we Wrocławiu	W zakresie ograniczeń infrastrukturalnych zidentyfikowano: <ul style="list-style-type: none"> • przepustowość odcinka do p.odg. Grabiszyn, • brak wystarczającej liczby krawędzi peronowych na st. Wrocław Główny, • manewry po stacji, położenie i powiązanie w przebiegach bocznic PKP Intercity.
Obwodnica towarowa Wrocławia	Dostosowanie do ruchu aglomeracyjnego.
Istniejące stacje i przystanki	
Kąty Wrocławskie	Przebudowa stacji umożliwiająca usprawnienie kończenia biegu pociągu oraz wyeliminowanie cięcia stacji (brak możliwości jednoczesnego wjazdu z kierunku parzystego i nieparzystego). Dodatkowo postulowane szybkie zmiany w postaci "opłotkowania" peronu i labiryntu wejścia, które poprawią bezpieczeństwo i funkcjonowanie stacji.
Wrocław Psie Pole	Dobudowa nowego peronu, aby zlikwidować kolizje na całej głowicy do Trzebnicy
Wrocław Główny	Przebudowa peronów 5 i 6 na dwukrawędziowe
Wrocław Mikołajów	Wydłużenie peronów do 400 m
Dębowa Góra	Odbudowa dawnego posterunku odgałęźnego: zabudowa rozjazdów w celu utworzenia odcinka 2-torowego Jelenia Góra-Dębowa Góra.
Wałbrzych Miasto	Budowa nowego peronu w celu umożliwienia kończenia i rozpoczynania biegu pociągów zarówno z kierunku Wrocławia, jak i z kierunku Nowej Rudy, Kłodzka

Wałbrzych Główny	Przebudowa układu stacyjnego pozwalającego na efektywniejszą zmianę kierunku dla pociągów z Kłodzka, Nowej Rudy do Wałbrzycha Miasto i z powrotem, zwiększenie dostępności liczby krawędzi peronowych z 3 czynnych do 4-5.
Brzeg Dolny	Uzupełnienie połączeń banalizacyjnych (pełny trapez) na wjeździe do stacji Brzeg Dolny od strony Wrocławia w ramach prac nad drugim torem na moście w Księginicach (w celu umożliwienia wjazdu na tor przy peronie 1 w stacji)
Wołów	Budowa peronu na stacji Wołów między torami 6 i 10 umożliwiającą strefowanie pociągów aglomeracyjnych z Wrocławia.
Postulowane stacje i przystanki	
Lubań Śląski Miasto	Budowa przystanku w relacjach do/z Węglińca pod warunkiem rewitalizacji LK 279
Brzeg Dolny	Budowa przystanku przy DW 343
Dodatkowe mijanki	
LK 283	Budowa dodatkowej mijanki we Wleniu (w zależności od przebiegu linii komunikacyjnej Szczecin – Zielona Góra - Żary - Jelenia Góra)
LK 309	Budowa mijanki w Szczytnej oraz pomiędzy Dusznikami Zdrój a Kudową Zdrój
LK 322	Budowa mijanki na odcinku Ołdrzychowice Kłodzkie - Trzebieszowice (po dobudowie dwutorowego fragmentu LK276 do Krosnowic Kłodzkich)
LK 311	Budowa dodatkowej mijanki w Szklarskiej Porębie Dolnej
LK282	Budowa mijanki w Iłowie Żagańskiej (woj. lubuskie), poprawa przepustowości

4.2 Województwo kujawsko-pomorskie

Tabela 2 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

Istniejące linie kolejowe	
LK 18	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie przepustowości na odcinku Bydgoszcz - Toruń w celu umożliwienia utrzymania oferty regionalnej na poziomie 32 par w dobie z atrakcyjnym dla pasażera rozkładem jazdy; • Modernizacja/rewitalizacja odcinka Piła - Nakło nad Notecią - Bydgoszcz wraz z priorytetową zabudową SBL na całym odcinku oraz na LK 353 (wymiana sieci trakcyjnej).
LK 27	Nie jest to priorytetowy odcinek sieci do potencjalnej elektryfikacji (Toruń – Skępe), ponadto elektryfikacja wyłącznie do Skępego (jako elementu budowy kolei aglomeracyjnej dla Torunia) jest niezasadna – jeżeli miałyby być realizowana elektryfikacja - należy zrealizować dłuższy odcinek, co najmniej do Sierpca.
LK 33	Przedstawiciele samorządu zwrócili uwagę na ograniczoną przepustowość LK 33 do uruchomienia połączeń regionalnych do Rypina i Sierpca, a w dalszej perspektywie do Płocka - szczególnie w przypadku funkcjonowania TLK Flisak.
LK 207	Na odcinku Grudziądz – Kwidzyn układ mijanek może uniemożliwić zachowanie cyklu co 60 min. Ponadto z Regulaminu Sieci wynika, że stacja Rogoźno Pomorskie pozbawiona jest obsady, należy przeanalizować konieczność otwarcia posterunku.
LK 208	<ul style="list-style-type: none"> • Elektryfikacja na odcinku Wierzchucin - Tuchola (Chojnice); inwestycja kluczowa i priorytetowa z punktu widzenia UMWK-P • W dalszej kolejności elektryfikacja na odcinku Laskowice – Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie, następnie do Brodnicy i z Wierzchucina do Laskowic; • Dla odcinka Brodnica – Jabłonowo Pomorskie: w przypadku rozszerzenia oferty regionalnej ponad co 60' (plus poc. dalekobieżne) wiąże się z koniecznością budowy mijanki.
LK 241	UMWK-P wskazał również, że nie jest zainteresowany reaktywacją przewozów na linii w przebiegu do Tucholi.
LK 353	Przedstawiciele Organizatora wyrazili obawę w zakresie planowanej dobudowy drugiego toru dzięki obniżeniu niwelety tunelu pod placem Pokoju Toruńskiego ze względu na m.in. uwarunkowania geologiczne oraz obecność konstrukcji w rejestrze zabytków.
Ciąg: Bydgoszcz-Kcynia-Wągrowiec-Poznań	Sformułowano następujące priorytety inwestycyjne: 1) rewitalizacja i elektryfikacja odcinka Bydgoszcz – Szubin, umożliwiająca uruchomienie przewozów o charakterze aglomeracyjnym w relacjach Szubin–Bydgoszcz Fordon (po inwestycjach na LK 208); 2) w dalszej kolejności udroźnienie i elektryfikacja odcinka Szubin – Kcynia;

	3) elektryfikacja całego ciągu do Wągrowca i Rogoźna; 4) najmniejszy priorytet – rewitalizacja LK 281 na odcinku Kcynia – Nakło.
Istniejące stacje i przystanki	
Terespol Pomorski	Niedostateczna długość peronów (200m).
Postulowane stacje i przystanki	
Brodnica	Zmiana nazwy nowego przystanku w Brodnicy na "Brodnica Południowa"
Planowane/postulowane linie kolejowe	
Wągrowiec-Poznań - korytarz powinien zostać prowadzony w całym przebiegu LK 356 - przez Szubin, a nie Nakło nad Notecią (ewentualna rewitalizacja odcinka LK 281 Kcynia - Nakło powinna być rozważana w ostatniej kolejności, po udrożnieniu korytarza przez Szubin).	
Pożądany wariant obsługi Świecia - tranzyt w relacjach do Laskowic lub Grudziądza, z punktu widzenia UMWK-P nieakceptowalna budowa łącznic i zjazd kieszeniowy.	
Należy rozważyć odbudowę linii Szubin-Żnin jako rozwinięcie odcinka LK 356 z Bydgoszczy do Szubina. W obecnym przebiegu LK 206 Żnin-Inowrocław brak potencjału do reaktywacji przewozów (ciążenie Żnina do Bydgoszczy, a nie Inowrocławia, powiązanie miejscowości drogą S5).	
Odnośnie do planowanych inwestycji wskazano, że UMWK-P nie jest zainteresowany korzystaniem z potencjalnej łącznicy między LK 18 a LK 245 (Organizator nie przewiduje uruchomienia relacji wojewódzkich od strony Włocławka z wjazdem kieszeniowym do Ciechocinka).	

4.3 Województwo lubelskie

Tabela 3 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa lubuskiego.

Istniejące linie kolejowe	
LK 7	Ograniczona przepustowość linii, która nie jest dostosowana do ruchu mieszanego, szczególnie przy odjazdach pociągów dalekobieżnych w kierunku Dębłina co 20 minut
LK 30	Sugerowana rozbudowa do dwóch torów na całej linii z uwagi na niską przepustowość na wyjeździe z Lublina.
LK 68	Pożądana dobudowa drugiego toru na odcinku Lublin Zemborzyce - Stalowa Wola lub budowa mijanek w Majdanie i Leśniczówce.
Ciąg: Lublin – Zamość	Skrócenie czasu w tej relacji jest priorytetowe dla UMWL, w związku z tym pożądana jest realizacja w projekcie Kolej+ łącznicy w Zawadzie pomiędzy LK 69 i LK 72
Odcinek: Lublin Główny – Lublin Północny	Postulowana zabudowa SBL na szlaku.
Istniejące stacje i przystanki	
Lublin Główny	Niezbędny podział krawędzi peronowych na stacji w celu sprawnej realizacji dzielenia i łączenia grup.
Dodatkowe mijanki	
LK 69	Należy rozważyć budowę dodatkowych mijanek (długie czasy krzyżowań na stacjach Klemensów i Susiec).
LK 72	Budowa mijanki w Miączynie w przypadku rozwoju oferty regionalnej i dalekobieżnej do Hrubieszowa.
Planowane/postulowane linie kolejowe	
Planowana linia: Szastarka - Janów Lubelski - Biłgoraj - potencjalna zmiana przebiegu z pominięciem Biłgoraja wykluczy to miasto z możliwości uzyskania atrakcyjnych połączeń kolejowych z Lublinem, podkreślono wysoką konkurencyjność połączenia drogowego (DW835), UMWL zwraca uwagę na gorszą lokalizację stacji w Janowie Lubelskim.	
Pożądana realizacja linii kolejowej w przebiegu Milanów - Biała Podlaska (lub w mniej korzystnym wariantcie Radzyń Podlaski - Międzyrzecz Podlaski).	
Linia kolejowa do Włodawy (Kolej Plus): nowy przebieg linii jest problematyczny i charakteryzuje się wysokimi kosztami, lepsze obsłużenie Jeziora Białego powoduje wydłużenie czasu dojazdu do Włodawy, proponowana lokalizacja stacji końcowej we Włodawie jest niewystarczająco atrakcyjna ze względu na oddalenie od centrum.	
Należy przemyśleć lokalizacje przystanków pośrednich na linii do Łęcznej - UMWL postuluje przywrócenie części z miejsc zatrzymań, które znajdowały się w pierwotnym projekcie. UMWL będzie wnioskował to umożliwienie obsługi terminala Cargo na lotnisku.	

4.4 Województwo lubuskie

Tabela 4 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa lubuskie.

Istniejące linie kolejowe	
LK 14	Dla odcinka Żagań – Niegosławice (Głogów) - potrzeba przeprowadzenia prac umożliwiających reaktywację połączeń w ruchu planowym.
LK 821, LK 822	Dobudowa torów na odc. Jerzmanice Lubelskie - Rzepin oraz Rzepin – Drzeńsko.
LK 303	Odbudowa linii na odcinku Przemków Odlewnia–Niegosławice
LK 273	Na odcinku Czerwieńsk - Zielona Góra Główna - potrzeba zmniejszenia czasu następstwa poprzez zabudowę SBL,
LK 358	Problem z przepustowością linii ze względu na jednotorowość linii i brak mijanek.
LK 364	Międzyrzecz – Rzepin (przez Sulęcín): potrzeba prac w celu reaktywowania połączeń w ruchu planowym
LK 415	Odbudowa fragmentu linii nr 415 wraz z budową nowego odcinka w celu stworzenia połączenia Gorzów Wielkopolski Wieprzyce–Gorzów Wielkopolski Strefa Ekonomiczna.
Dodatkowe mijanki	
LK 282	Odbudowa mijanki w łowej Żagańskiej (planowane zwiększenie oferty regionalnej).
LK 358	Odbudowa mijanki Wężyska lub Krosno Odrzańskie (planowane zwiększenie oferty regionalnej).
Postulowane stacje i przystanki	
Zielona Góra	Budowa dodatkowych przystanków
Międzyrzecz	Budowa przystanku przy ul. Reymonta (obsługa osiedla).
Chociszewo Rogoziniec	Przeniesienie przystanku w okolice Zespołu Szkół Leśnych w Rogozińcu
Planowane/postulowane linie kolejowe	
Odbudowa odcinka Sieniawa Lubuska – Nietoperek: po realizacji inwestycji UMWL jest zainteresowany wykorzystaniem odcinka Toporów – Łagów – Sieniawa Lubuska – Nietoperek – Międzyrzecz	
Inne	
Przedstawiciele samorządu zaproponowali również, że w odniesieniu do międzywojewódzkich linii komunikacyjnych łączących Gorzów Wielkopolski ze Szczecinem należy wykorzystać istniejącą łącznicę nr 287 w Kostrzynie wraz z budową peronu oraz uzupełnieniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym (obecnie brak jest przebiegów pociągowych zorganizowanych).	

4.5 Województwo łódzkie

Tabela 5 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa łódzkiego.

Istniejące linie kolejowe	
LK 14	Zabudowa SBL do Sieradza lub przynajmniej na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola
LK 15	Zabudowa SBL na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz.
LK 16	Zwiększenie przepustowości w celu uruchomienia dwóch par pociągów osobowych w godzinie szczytu na odcinku Kutno – Zgierz.
Tunel średnicowy (konwencjonalny)	Liczba założonych połączeń nie będzie mogła być zrealizowany przy dostępnej i planowanej infrastrukturze kolejowej. Bazowo przyjmowana przepustowość tunelu miejskiego (12 par poc./godz.) oraz odcinków przyległych uniemożliwi realizację tak bogatej oferty (pociągi co 10' w szczycie w kierunku LK14 i w kierunku LK15). Ministerstwo Infrastruktury zadeklarowało koordynację tej kwestii na styku z PLK.
Istniejące stacje i przystanki	
UMWŁ zaproponował wprowadzenie rozwiązań dotyczących kontrolowania wejść na perony w tunelu konwencjonalnym, podobne które stosuje się w metrze czy na kolejach w Wielkiej Brytanii i Holandii. Ze względu na gęstą liczbę postojów i krótki czas przejazdu nie będzie realnej możliwości kontroli biletów i zabezpieczenia wpływów przewoźnika. Z drugiej strony zaproponowane rozwiązanie zwiększy bezpieczeństwo osób przebywających w tunelu czy to w pociągu, czy na peronach planowanych stacji.	
Pabianice	Budowa dodatkowych krawędzi peronowych.
Żakowice	Budowa bezkolizyjnych przejść z LK17 na LK25
Bedoń	Budowa bezkolizyjnych przejść z LK25 na LK17
Koluszki	Zabudowa minimum dodatkowego rozjazdu, dla pociągów wjeżdżających do Koluszek od strony Piotrkowa Trybunalskiego, umożliwiającego wjazd na tor 5 przy peronie 1 umożliwiającym wyjazd w kierunku Łodzi po torze prawym lub przejścia rozjazdowego umożliwiającego wyjazd z torów 1 i 3 na tor prawy w kierunku Gałkówka.
Planowane/postulowane linie kolejowe	
Separacja ruchu dalekobieżnego i regionalnego na odcinku Łódź Widzew – Gałkówka wraz z realizacją bezkolizyjnych połączeń torów i łącznic w rejonie Koluszek, Gałkówka i Żakowic. Separacja ruchu może zostać zrealizowana z wykorzystaniem równoległego przebiegu linii nr 17, 25 i 541 wraz z dobudową odcinka Łódź Andrzejów – Bedoń. Zdaniem UWMŁ należy rozważyć połączenie stacji Łódź Widzew z linią KDP w rejonie przystanku osobowego Łódź Niciarniana, co umożliwiłoby przedłużenie odcinka 4-torowego w kierunku zachodnim.	

Budowa łącznicy Słotwiny – Koluszki przy wykorzystaniu dawnej bocznicy do zakładów napraw taboru w Koluszkach w celu umożliwienia wjazdu/wyjazdu do stacji Koluszki pociągów relacji Łódź – Tomaszów Mazowiecki bez konieczności zmiany kierunku.

4.6 Województwo małopolskie

Tabela 6 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa małopolskiego.

Istniejące linie kolejowe	
LK 8	<ul style="list-style-type: none"> • brak SBL Kraków Przedmieście – Kraków Batowice – problem zostanie rozwiązany w ramach inwestycji z KPO, • problematyczną kwestią pozostaje odcinek Kraków Batowice – Raciborowice wraz z nowym przystankiem Kraków Piastów, który będzie warunkował przepustowość na wylocie z LK8, • kwestią otwartą jest w tym kontekście założenie zatrzymań pociągów pospiesznych na p.o. Kraków Piastów – z uwagi na dłuższe lokowania podróźnych względem pociągów osobowych może to przyczynić się do znaczącego obniżenia przepustowości tego odcinka,
LK 100, LK 133	<p>Brak rozwiązań umożliwiających separację ruchu na zachodnim wylocie z Krakowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pomimo funkcjonowania układu wielotorowego konieczność jazdy po LK133 – np. dla wszystkich pociągów regionalnych w stronę Krzeszowic konieczność zjazdu na układ dalekobieżny już przed stacją Kraków Łobzów, • potrzeba budowy dodatkowych połączeń rozjazdowych i dodatkowego peronu na Bronowicach przy LK100 (potencjalne wydłużenie odcinka z separacją ruchu o 1,5-3 km – w tym przez punkty zatrzymań handlowych w Łobzowie i Bronowicach), • odbudowa LK100 jako linii w całości dwutorowej,
Istniejące stacje i przystanki	
Kraków Główny	Kolizyjna głowica północna – konflikt ruchu z LK8 z wyjazdem na LK133
Kraków Bieżanów	Brak układu bezkolizyjnego w stronę Wieliczki oraz układ 3-torowy Płaszów–Bieżanów
Kraków Bronowice	Kolizyjny układ („pod prąd”) zjazdu z E30 na dużą obwodnicę towarową LK95-LK118
Kraków Zabłocie	Brak połączeń rozjazdowych umożliwiających zjazd z łącznicy od Bonarki na układ dalekobieżny.
Kraków Płaszów	Brak dostatecznej liczby krawędzi peronowych
Niedźwiedź	Budowa dodatkowych krawędzi peronowych
Kłaj	Brak możliwości wyprzedzania pociągów regionalnych na stacji.
Planowane/postulowane linie kolejowe	
Linia Podłęże – Piekietko: brakuje łącznicy w Nowym Sączu umożliwiającej zjazd ze stacji Nowy Sącz Miasto w kierunku Starego Sącza i Krynicy z pominięciem stacji Nowy Sącz.	
Inne	

W trakcie spotkania poruszono kwestię łącznicy między LK118 (LK133) a LK100 w relacji Kraków Główny – Kraków Żabinec. Poza argumentami w zakresie niskiego potencjału w przewozach pasażerskich linii obwodowej w jej obecnym stanie, zarządca infrastruktury zwrócił uwagę na kolizyjność i znaczące zwiększeni trudności w prowadzeniu ruchu pociągów w rejonie KGA w przypadku realizacji ww. łącznicy.

Brak torów odstawczych do strefowania pociągów aglomeracyjnych na wylotach z Krakowa, w tym w sytuacjach awaryjnych,

Lokalizacja zapleczy technicznych i powiązanie ich z resztą sieci:

- Kraków Płaszów – problematyczny i kolizyjny zjazd od strony KG na parzystą część stacji, wykorzystywaną przez pociągi dalekobieżne (w tym wyjazd na PrB), brak krawędzi umożliwiających przytrzymanie pociągu kończącego bieg,
- Kraków Główny – lokalizacja zaplecza PKP IC oraz KMŁ na KGA wymuszająca dodatkowe manewry po najbardziej obciążonej, kolizyjnej głowicy,
- nowa baza KMŁ – wjazd wyłącznie od strony Krakowa Głównego, brakujące połączenie rozjazdowe w stronę Łobzowa,
- zaplecze PKP IC – elektryfikacja wyłącznie wjazdu od strony Krakowa Głównego.

Brak jednolitego standardu w zakresie długości peronów w obrębie węzła krakowskiego:

- za krótkie perony na p.o. Kraków Bronowice (175 m) i Kraków Piastów (200 m) niedostosowane do ruchu dalekobieżnego,
- krawędzie o długości 400 m wyłącznie przy wybranych peronach na stacji Kraków Główny,
- różna długość peronów na linii Wieliczka–Kraków Lotnisko – np. 200 m na LK109, 100 m na LK118 między Bronowicami a Olszanicą, 130 m na stacji Kraków Lotnisko.

4.7 Województwo mazowieckie

Tabela 7 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa mazowieckiego.

Istniejące linie kolejowe	
Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia	Brak przepustowości do przeniesienia całej zakładanej oferty przewozowej, nawet po modernizacji linii.
LK 1/LK 447	Na odcinku Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki: <ul style="list-style-type: none"> • kolizyjny układ LK1-LK4 na stacji w Grodzisku Mazowieckim, • brak krawędzi peronowej w stronę nieparzystą na układzie dalekobieżnym w Grodzisku (tor 11), • brak możliwości zatrzymania pociągów kursujących układem dalekobieżnym w Pruszkowie.
LK 2	Niewystarczająca przepustowość linii na odcinku Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna – Mińsk Mazowiecki. Organizator przewozów wskazał konieczność budowy dodatkowej pary torów w celu separacji ruchu dalekobieżnego od regionalnego i aglomeracyjnego.
LK 6	Na szlaku Tłuszcz – Łochów konieczność budowy stacji (bardzo długi szlak). Ponadto: <ul style="list-style-type: none"> • brak krawędzi peronowej w stronę nieparzystą na układzie dalekobieżnym w Wołominie (tor 1), • kolizyjny układ torowy stacji Tłuszcz przy jeździe w kierunku LK29.
LK 8	Konieczność rozbudowy odcinka aglomeracyjnego - brak możliwości wyprzedzania składów na 28 km pomiędzy Czachówkiem Płd. a Warszawą Aleje Jerozolimskie (m.in. brak wystarczającej infrastruktury do strefowania pociągów SKM w Piasecznie). Ponadto zgłoszoną pilną potrzebę poprawy przepustowości na linii co najmniej poprzez przebudowę p.odg. Lesiów na stację, zabudowę odstępu (APO) lub SBL pomiędzy Radomiem Głównym i Rożkami.
LK 9	Na odcinku Warszawa Wschodnia – Legionowo – Nasielsk; <ul style="list-style-type: none"> • brak układu 4-torowego, intensywny ruch pociągów dalekobieżnych (V200) i towarowych, • brak wystarczającej infrastruktury do strefowania pociągów SKM w Legionowie i Legionowie Piaskach, • kolizje na stacjach Warszawa Praga przy jeździe z LK20 i Legionowo przy jeździe z LK10, • brak możliwości prowadzenia ruchu z LK9 na podmiejską linię średnicową.
LK 10	Odcinek Legionowo – Wieliszew – Tłuszcz jednotorowy z intensywną ofertą aglomeracyjną i ważny w ruchu towarowym.
LK 26	Na odcinkach Radom Wsch. – Jedlina – Pionki brak posterunku odstępowego. Proponowana zabudowa SBL.

LK 27	Organizator przewozów wnioskuje o elektryfikację odcinka Nasielsk – Płońsk wraz z odbudową mijanki we Wkrze.
LK 29	Na odcinku Tłuszcz – Ostrołęka linia jednotorowa, stosunkowo niska prędkość drogowa i niedostateczna liczba mijanek (Dalekie, Goworowo).
LK 33	Organizator przewozów wskazał potrzebę elektryfikacji linii na odc. Płock – Sierpc oraz odbudowę mijanki w Proboszczewicach lub Gozdowie. Na odcinku Kutno – Płock – Sierpc brak dostatecznej liczby krawędzi peronowych w kontekście planowanej oferty przewozowej.
Istniejące stacje i przystanki	
Małkinia	Zabudowa semaforów i dzielenie krawędzi peronowej, także łącznicy w kierunku Ostrowi Mazowieckiej w celu umożliwienia dzielenia i łączenia składów w relacjach do/z Warszawy.
Żyrardów	Konieczność przebudowy stacji tak, aby posiadała dwa perony dwukrawędziowe.
Skierniewice	Budowa dodatkowej krawędzi peronowej. Należy również rozważyć korektę peronu i umożliwienie zjazdu z toru nr 3c w tory odstawcze 14,16,18 (problemem jest to, że skład KM kończy na ogół na torze 1 i dopiero potem może zjechać w tory odstawcze). Ewentualnie pożądane wprowadzenie lepszej drogi przebiegu dla pociągu pospiesznego od strony Warszawy z wjazdem na tor nr 3.
Sulejówek Miłosna	Dobudowa toru nr 3.
Mrozy	Budowa klasycznego toru odstawczego np. poprzez wydłużenie toru nr 3.
Kotuń	Przywrócenie funkcji stacji.
Siedlce	Należy wprowadzić rozwiązania umożliwiające jazdę do/z Sokołowa z więcej niż tylko jednej krawędzi peronowej.
Teresin Niepokalanów	Budowa peronu pomiędzy torem 2 i 4.
Sochaczew	Dodatkowa krawędź peronowa pomiędzy torem nr 2 i 4.
Wołomin	Konieczność budowy krawędzi peronowej przy torze nr 1,
Łochów	Przebudowa do dwóch symetrycznych peronów.
Świercze	Przebudowa do funkcji stacji.
Gąsocin	Konieczność przebudowy stacji do dwóch peronów dwukrawędziowych.
Konopki	Konieczność przebudowy stacji do dwóch peronów dwukrawędziowych.
Ciechanów	Konieczność budowy dodatkowych krawędzi peronowych
Mława	Konieczność budowy toru odstawczego dla składów regionalnych.
Mordy	Konieczność zabudowy posterunku odstępowego.
Płock	Konieczność budowy dodatkowych krawędzi peronowych.
Grodzisk Mazowiecki	Budowa dodatkowej krawędzi peronowej w części nieparzystej stacji (między torami 11 a 13).
Postulowane stacje i przystanki	

Warszówka	W ocenie operatora zaplanowany przystanek jest zbędny.
Dodatkowe mijanki	
LK 33	Budowy mijanki w Proboszczewicach lub Gozdowie.

4.8 Województwo opolskie

Tabela 8 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa opolskiego.

Istniejące linie kolejowe	
LK 288	Likwidacja największych ograniczeń prędkości występujących na linii (nawet do 20-30 km/h np. km linii 20,500-21,500 - > 20 km/h; 1,180-2,980 -> 30 km/h).
LK 132	Ograniczona możliwość wyprzedzania pociągów wolniejszych przez szybsze na stacjach Brzeg, Oława (brak dodatkowych krawędzi peronowych, tory dodatkowe tylko z jednej strony), Lewin Brzeski (tory dodatkowe poza peronem), a także nienormatywna długość krawędzi peronowych dla ruchu dalekobieżnego – np. Oława 297 metrów. Potrzebna rozbudowa linii na odcinku Opole Gł. – Wrocław Gł.
LK 136	Brak SBL na całym odcinku Opole Gł. – Kędzierzyn-Koźle, co przy planowanym wzroście przewozów znacząco utrudni ich realizację. Dodatkowo brak jest torów dodatkowych przy krawędziach peronowych np. w Gogolinie, Zdieszowicach, co znacząco ogranicza możliwość wyprzedzania pociągów.
LK 137	Podjęcie działań mających na celu poprawę parametrów infrastruktury na odcinku Kędzierzyn Koźle - Nysa w ramach środków przeznaczonych na utrzymanie infrastruktury - konieczność likwidacji ograniczeń prędkości na linii (w tym tych do 30-50km/h) oraz naprawa toru na odcinku Kędzierzyn-Koźle Zach. – Twardawa. Nieobjęcie elektryfikacją tego odcinka może spowodować brak spójności sieci kolejowej.
LK 143	Naprawa infrastruktury na wybranych odcinkach LK143 pomiędzy Kluczborkiem a Namysłowem
LK 144	Budowa drugiego toru lub mijanek dynamicznych na odcinku Opole Gł. – Fosowskie
LK 277	Ograniczenia infrastrukturalne, długi czas przejazdu pociągów z kierunku Jelcz Laskowice uniemożliwia rozbudowę oferty przewozowej na ww. linii.
LK 287	Na odcinku Nysa – Opole Zachodnie zwiększenie oferty może uniemożliwić brak mijanki pomiędzy Nysą a Łambinowicami.
LK 288	No docinku Nysa – Brzeg brak mijanki na całym przebiegu, liczne ograniczenia prędkości nawet do 20-30 km/h.
LK 301/LK 293	Na odcinku Opole Gł. – Kluczbork, brak mijanki na całym ponad 50 km przebiegu trasy.
Postulowane stacje i przystanki	
Nysa	Budowa nowego przystanku Nysa Strefa w miejscu dawnego przystanku Radzikowice, gdzie intensywnie rozwija się strefa przemysłowa

Nysa	Budowa nowego przystanku Nysa Osiedle - duże osiedle mieszkaniowe na wyjeździe z Nysy w kierunku Prudnika, w okolicy wiaduktu nad drogą krajową.
Pokrzywnica	Przesunięcie przystanku Pokrzywnica, w kierunku miejscowości - obecnie brak dojazdu do przystanku kolejowego (odległość 2km).
Strzelce Opolskie	Poprawa dostępności dla mieszkańców Strzelec Opolskich poprzez budowę przystanku kolejowego w okolicy przejazdu z ul. Kolejową.
Krasiejów	Budowa przystanku kolejowego w okolicy Jurapark Krasiejów
Moszczanka/Łąka Prudnicka	Budowa przystanku kolejowego pomiędzy Prudnikiem a Pokrzywną (obsługa wsi Moszczanka i Łąka Prudnicka) na nowej linii włączającej Głuchołazy do ciągu komunikacyjnego wzdłuż linii nr 137.
Grodków Śląski	Konieczność odbudowy stacji Grodków Śl. (jeden szlak to ponad 50 km).
Planowane/postulowane linie kolejowe	
Budowa łącznicy z Prudnika do Głuchołaz	

4.9 Województwo podkarpackie

Tabela 9 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa podkarpackie.

Istniejące linie kolejowe	
LK 25	Połączenia regionalne oraz dalekobieżne (P22 Kraków – Hrubieszów) wykorzystują w znacznym stopniu dostępną przepustowość – zasadna dodatkowa mijanka na odcinku Rzochów – Kochanówka Pustków.
LK 91	<ul style="list-style-type: none"> • Brak możliwości wyprzedzania w warunkach intensywnego ruchu mieszanego w szczególności na odcinku Dębica – Sędziszów Małopolski po likwidacji stacji Trzciana. Dotyczy to także odcinka Rzeszów – Przemyśl: perony wyłącznie przy torach głównych zasadniczych: Strażów, Łańcut, Munina (st. węzłowa), Radymno; perony przy torach głównych zasadniczych wyłącznie po jednej stronie linii parzystej: Rogóżno k/Łańcuta, Jarosław, Żurawica, nieparzystej: brak, krawędzie po obu stronach układu: Przeworsk. • Brak wystarczającej liczby krawędzi peronowych przy torach dodatkowych na stacjach w Łańcucie, Jarosławiu, Radymnie. Braku semaforów wyjazdowych przy torach dodatkowych na wybranych stacjach na LK91 np. w Jarosławiu i Radymnie.
LK 71	Ograniczona przepustowość odcinka Rzeszów Główny – Zaczernie, wykorzystywanego przez pociągi z kierunku Kolbuszowej oraz Jasionki, brak SBL na północ od Kolbuszowej. Dalszy rozwój oferty międzywojewódzkiej stanowi zagrożenia dla ruchu regionalnego. Realizacja założeń ofertowych będzie wymagała zwiększenia liczby mijanek, szczególnie na odcinku Kolbuszowa – Majdan Królewski.
LK 106	Na odcinku aglomeracyjnym Rzeszów Politechnika – Boguchwała – duża liczba przystanków, dodatkowa mijanka pod kątem zachowania cyklicznego rozkładu jazdy i niezawodności odcinka jednotorowego.
Istniejące stacje i przystanki	
Dębica	Budowa dodatkowego peronu w Dębicy dedykowanemu połączeniom z LK 25.
Rzeszów	Zwiększenie liczby krawędzi peronowych.
Stacja Sanok, Krosno	Brak odpowiedniej liczby krawędzi peronowych na stacji Sanok uniemożliwia rozwój oferty zgodnie z założeniami HRJ.
Stacja Tarnobrzeg	Niewystarczająca liczba krawędzi peronowych – wg obecnej wersji dokumentacji projektowej wyłącznie 2 krawędzie peronowe.
Stalowa Wola Południe	Problem z regularnym kończeniem biegu pociągów regionalnych w Stalowej Woli Południe - krawędzie peronowe wyłącznie przy torach głównych zasadniczych oraz brak toru odstawczego.
Postulowane stacje i przystanki	

LK 91	Budowa przystanku w okolicach mostu na rzece Mlecze (obsługa części mieszkańców Przeworska).
Dodatkowe mijanki	
Lesko Łukawica	Budowa nowej mijanki.

4.10 Województwo podlaskie

Tabela 10 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa podlaskiego.

Dodatkowe mijanki	
Morze	Budowa nowej mijanki w miejscu istniejącego posterunku ze względu na ograniczoną przepustowość szlaku LK 52 Bielsk Podlaski – Hajnówka.
Planowane/postulowane linie kolejowe	
Potrzeba zintensyfikowania działań prowadzących do ponownego przejęcia przez PKP PLK infrastruktury na odcinku Nieznany Bór - Białowieża.	

4.11 Województwo pomorskie

Tabela 11 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa pomorskiego.

Istniejące linie kolejowe	
LK 9 i 202	<ul style="list-style-type: none"> • ograniczone możliwości kończenia biegu w Gdańsku Głównym dla pociągów dalekobieżnych od strony Szczecina oraz dla pociągów regionalnych z LK248 (z Kartuz, Kościerzyny), • brakujący odcinek 4-torowy Gdańsk Główny – Pruszcz Gdański, • długość peronów w Pruszczu Gdańskim (200 m) – pod kątem postojów pociągów dalekobieżnych, • stacja Szymankowo – brak połączenia ochronnego w torze 4, • kolizyjny zjazd z LK202 na bazę postojową w Gdyni Cisowej, brak torów odstawczych w Chyloni
LK 203	Przy elektryfikacji odcinka Tczew – Czersk potrzeba dalszej elektryfikacji, przynajmniej do węzła Chojnice (elektryfikacja istotna istotnej w kontekście przekierowania ruchu towarowego do portu w Gdańsku z LK131 na LK201 i LK203, a także poprawy powiązania Starogardu Gdańskiego z Gdańskiem (tabor EZT)).
LK 211	<ul style="list-style-type: none"> • Niska prędkość drogowa (V_{max} 60 km/h) na odcinku Brusy – Dziemiany, • Brak mijanki w Dziemianach Kaszubskich,
LK 213	Elektryfikacja całości linii (zaproponowano, aby na etapie prac budowlanych zabudować fundamenty pod słupy trakcyjne); należy zabudować SBL aby zmniejszyć czasy następstwa do 3-4 min. Obecnie PLK na odcinku Władysławowo – Hel projektuje APO, co zdaniem Organizatora tylko częściowo poprawia przepustowość. Problemem jest niedostateczna długość krawędzi peronowych na linii (ograniczenie długości i pojemności składów) oraz liczba krawędzi na stacji we Władysławowie.
LK 229	Potrzeba elektryfikacji linii na odcinku Pruszcz Gdański – Stara Piła w celu wznowienia połączeń (wariant minimum to etapowanie i elektryfikacja odcinka do Straszyna Przędziszyna).
LK 248	Pilna potrzeba przebudowy wpięcia linii PKM w stacji Gdańsk Wrzeszcz. Postuluje się aby linia S2 przechodziła z linii PKM na LK 250 i prowadziła do stacji Gdańsk Śródmieście (a docelowo dalej, do Pruszczu Gdańskiego i Tczewa).
LK 131	Na odcinku Tczew – Bydgoszcz: <ul style="list-style-type: none"> • niedostosowana infrastruktura na stacjach, brak możliwości wyprzedzania, niskie perony, • SRK na niektórych stacjach niedostosowana do wjazdów z kierunku przeciwnego do zasadniczego, • przejścia w poziomie szyn w torach GZ na stacjach.
Istniejące stacje i przystanki	
Charnowo Słupskie	Przebudowa posterunku wraz z wydłużeniem długości użytecznej torów.

Reda	Obecnie zaprojektowane i wdrożone rozwiązanie bezkolizyjne w stacji Reda nie wpisuje się w przyjęte i oczekiwane założenia dla oferty przewozowej. Wymagane rozwiązanie: bezkolizyjne włączenie LK201 w LK250 na wysokości Gdyni Wzgórza Św. Maksymiliana; bezkolizyjne włączenie infrastruktury PKM (LK248) w SKM (LK250) w rejonie stacji Gdańsk Wrzeszcz.
Postulowane stacje i przystanki	
Gdańsk Politechnika	UMWP stanowczo podkreśla, że <u>nie jest zainteresowane</u> budową przystanku – nie planuje postojów handlowych w tej lokalizacji.
Planowane/postulowane linie kolejowe	
Na linii kolejowej Wejherowo - Łeba - konieczność zapewnienia długich peronów (m.in. Gniewino).	

4.12 Województwo śląskie

Tabela 12 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa śląskiego.

Istniejące linie kolejowe	
LK 1	Brak czterotorowego układu torowego na odcinku Będzin – Dąbrowa Górnicza – Zawiercie. Generuje to duże ryzyko konfliktów między ruchem dalekobieżnym a ruchem regionalnym (nasilony ruch między Będzinem a Dąbrową Górniczą Ząbkowicami).
LK 62	Zgłoszono obawy o przepustowość po zwiększeniu oferty przewozowej. Doraźnym działaniem może być budowa połączeń banalizacyjnych na nowym podg. Porąbka wraz z optymalizacją głowicy st. Sosnowiec Jęzor, który jest zaproponowany w ramach WSW KM. Efektem byłoby powstanie szlaku 3-torowego Sosnowiec Dańdówka – Porąbka.
LK 132	Niejednolite urządzenia SRK na odcinku Gliwice Łabędy – Opole Główne. Docelowo odcinek ten powinien być wyposażony w SBL.
LK 133	Potrzeba efektywnego wykorzystania dostępnej przepustowości (priorytetowe wykorzystanie przez najpojemniejsze składy) - brak możliwości wytrasowania wszystkich pociągów dalekobieżnych.
LK 137	<u>Krytyczna</u> konieczność rozbudowy na odcinku Katowice - Gliwice, przede wszystkim fragmentu od Katowic do Chorzowa Batorego. Jest to największy priorytet inwestycyjny w regionie i tej części kraju.
LK 140	Odcinek jednotorowy między Orzeszem Jańskowicami a Leszczynami.
LK 149	Brak poprawy parametrów linii kolejowej (niska prędkość maksymalna, ograniczenia na wielu odcinkach do km/h, przestarzała infrastruktura pasażerska lub jej brak, poprawa dostępności kolei na terenie Knurowa poprzez zmiany w układzie stacji i przystanków (36 tys.), brak przystanku Gierałtowice.
LK 158	Niska prędkość maksymalna (80 km/h), ograniczenia na wielu odcinkach do 50 km/h,
LK 182	Linia jednotorowa o ograniczonej przepustowości.
LK 190	Linia jednotorowa o ograniczonej przepustowości, ograniczona liczba mijanek. Konieczne skrócenie czasu następstwa i zabudowa SBL na szlak Skoczów – Goleszów.
Istniejące stacje i przystanki	
Czerwionka	Brak możliwości konstrukcji cyklicznego rozkładu jazdy. Jest to wskazywane w ramach Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej GZM jako wąskie gardło poza terenem GZM, które wpływa na ruch pociągów obsługujących ruch w GZM.
Sławków	Stacja nie jest objęta planami znaczącej przebudowy, dostępne tylko 2 krawędzie peronowe przy planowanym znaczącym zwiększeniu liczby pociągów kończących bieg. Dla kończenia

	biegu pociągu koniecznym jest budowa tam torów odstawczych, na co również wskazuje WSW KM.
Katowice	Mimo przebudowy stacja Katowice pozostanie stacją z czterema peronami w tym dwoma regionalnymi i dwoma dalekobieżnymi. Może to stanowić ograniczenie w przypadku prowadzenia bardziej czasochłonnych zadań, takich jak zmiana czoła.
Gliwice	Liczba krawędzi peronowych może być niedostateczna dla dużej liczby pociągów kończących bieg w stacji.
Dodatkowe mijanki	
Czyżowice	Potrzeba budowy mijanki
Planowane/postulowane linie kolejowe	
LK 170 (Katowice – Ostrawa) - GZM postuluje, aby jak najszybciej ustalić ostateczne miejsce wpięcia.	

4.13 Województwo świętokrzyskie

Tabela 13 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa świętokrzyskiego.

Istniejące linie kolejowe	
LK 8	Zabudowa SBL co najmniej na odcinku Kielce - Skarżysko-Kamienna
LK 70	Odbudowa peronów na LK 70 w zw. Z planowanymi pracami.
Planowane/postulowane linie kolejowe	
LK 73 – wydłużenie linii kolejowej do Buska-Zdroju i przeniesienie stacji bliżej centrum miasta.	

4.14 Województwo warmińsko-mazurskie

Tabela 14 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Istniejące linie kolejowe	
LK 9	Dodatkowo w trakcie spotkania Organizator zwrócił uwagę na problem przepustowości LK 9 co ogranicza możliwość utworzenia regularnego i cyklicznego rozkładu jazdy oraz dogodnych skomunikowań w stacjach węzłowych. W lutym 2025 Organizator przewozów regionalnych zasugerował przekształcenie przystanku Montowo w stację z możliwością wyprzedzania (budowa dodatkowego toru z krawędzią)z. W IV 2025 otrzymał odpowiedź od PKP PLK, iż spółka zarejestruje zgłoszoną propozycję jako postulat inwestycyjny.
LK 35	Organizator wnioskował do PKP PLK o odbudowę przystanku Piwnice Wielkie.
LK 38	Przed rozpoczęciem modernizacji wnioskowano na odcinku Korsze - Kętrzyn o budowę drugiego toru, co znacznie usprawniłoby ruch na jednotorowym odcinku Korsze – Ełk. W IV 2025 otrzymano odpowiedź od PKP PLK, iż spółka zarejestruje zgłoszoną propozycję jako postulat inwestycyjny.
Istniejące stacje i przystanki	
Olsztyn Śródmieście	Brak peronów przy LK353, przez co tor przy LK220 musi być wykorzystywany przez każdy pociąg osobowy z Olsztyna na zachód. Dodatkowo ruch z LK220 i LK221 do Olsztyna.
Olsztyn Kortowo / Dajtki / Śródmieście	Brak peronów przy torze nr 1 LK353: każdy pociąg osobowy musi zjechać na LK216.
Dodatkowe mijanki	
Jonkowo	Brakująca mijanka istotna dla linii w kierunku Elbląga
LK 216	Pożądane dalsze inwestycje, przepustowość pomimo zakończonych prac modernizacyjnych jest niezadowalająca, w szczególności w perspektywie potencjalnego zwiększenia liczby pociągów międzywojewódzkich z Olsztyna w kierunku Działdowa i Warszawy. Niezbędne utworzenie kolejnych mijanek, w tym w Kortowie oraz na odcinku Stawiguda – Gryźliny
LK 219	Odcinek Olsztyn - Szczytno problematyczny w konstrukcji rozkładu jazdy, ze względu na przenoszenie ruchu z trzech kierunków zbiegających się w Szczytnie (Pisz, Ostrołęka oraz Lotnisko Szymany). Do rozszerzenia oferty niezbędna jest budowa mijanek w Klewkach i Gromie. Organizator przewozów regionalnych wniósł postulat odbudowy np. stacji Ruciane – Nida

	bądź Biała Piska w celu uzyskania możliwości krzyżowania pociągów. W IV 2025 otrzymano odpowiedź od PKP PLK, iż spółka zarejestruje zgłoszoną propozycję jako postulat inwestycyjny.
--	--

4.15 Województwo wielkopolskie

Tabela 15 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa wielkopolskiego.

Istniejące linie kolejowe	
Ciąg: Poznań Wschód – Wągrowiec	Potrzeba elektryfikacji, w pierwszej kolejności Rogoźno Wlkp. - Wągrowiec, następnie Poznań Wsch. - Wągrowiec.
LK 14	<ul style="list-style-type: none"> • Konieczna jest ingerencja w infrastrukturę w aglomeracji kalisko-ostrowskiej, w tym modernizacja infrastruktury pasażerskiej (w szczególności stan LK 14 nie pozwala na uzyskanie docelowej liczby połączeń). • Na odcinku Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów infrastruktura wymaga gruntownej modernizacji.
LK 203	Pilna konieczność elektryfikacji odcinka Krzyż – Piła.
LK 345	Pilna konieczność dobudowy drugiego toru na odcinku Oborniki Wielkopolskie – Dziembówko
LK 368	W trakcie spotkania Organizator zwrócił uwagę, że analizowanie rozszerzenie zakresu prac na LK 368 (Szamotuły – Międzychód) może spowodować istotne protesty społeczne związane ze zmianą pierwotnych założeń eksploatacyjnych i planowanym znacznym wzrostem ruchu kolejowego. Poinformował również, że analizuje wydłużenie modernizacji linii LK360 od Gostynia do Jarocina, w pierwszej kolejności do miejscowości Piaski (podobnie jak zrealizowano odcinek Wolsztyn-Powodowo). W miejscowości Piaski jest planowana strefa ekonomiczna.
Istniejące stacje i przystanki	
Krzyż Wielkopolski	Konieczna przebudowa stacji (wraz z optymalizacją układu torowo-peronowego).
Planowane/postulowane linie kolejowe	
W zakresie odbudowy linii do Śremu - UMWW za najbardziej prawdopodobny do realizacji uważa przebieg Śrem – Brodnica – Czempień z bezkolizyjnym włączeniem w stację Czempień. UMWW nie jest zainteresowany odbudową linii z pominięciem stacji Czempień. Możliwe alternatywne trasowanie przy zachowaniu punktu końcowego w Czempiniu.	
Modernizacja Węzła Poznańskiego – konieczność poprawy przepustowości na węźle poznańskim. Dalsza rozbudowa układu połączeń jest trudna lub wręcz niemożliwa ze względu na ograniczone możliwości ruchowe węzła kolejowego w Poznaniu. Konieczność poprawy przepustowości dotyczy także linii wyjazdowych z węzła.	

4.16 Województwo zachodniopomorskie

Tabela 16 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Istniejące linie kolejowe	
Ciąg: Szczecin Główny - SPC – Zdroje – Szczecin Dąbie	Potrzeba rozbudowy tego odcinka do 3 lub 4 torowego wraz z przebudową kolizyjnych połączeń z innymi liniami w obrębie posterunków SPC, Zdroje oraz stacji Szczecin Dąbie na bezkolizyjne.
LK 402	Odcinek Kołobrzeg - Goleniów - ze względu na odległą perspektywę „dużego” projektu modernizacyjnego, potrzebna odbudowa mijanek Głowaczewo oraz Osina. Również istotna odbudowa mijanki Miłogoszcz. Ważną kwestią jest przebudowa układu w rejonie lotniska, aby osiągnąć przelotowość dla obu relacji (Szczecin - Kołobrzeg oraz Szczecin - Świnoujście)
LK 429	Rozbudowa linii kolejowej Stobno – Dołuje o odcinek Dołuje - Police Chemia
LK 410	Wniosek organizatora przewozów w zakresie rewitalizacji odcinka linii Choszczno – Drawno – Kalisz Pomorski
Dodatkowe mijanki	
Tuczno Krajeńskie	Konieczność odbudowy mijanki
Ptusza	Wniosek o odbudowę mijanki
Lotyń	Wniosek o odbudowę mijanki
Planowane/postulowane linie kolejowe	
LK 407 - wydłużenie linii do Dziwnówka lub do Pobierowa w celu zwiększenia dostępności kolei w nadbałtyckich miejscowościach turystycznych.	
Bezkolizyjne połączenie linii nr 855 z liniami nr 273 i 351 w rejonie SPA i Regalicy	
Bezkolizyjne połączenie linii nr 401 z linią nr 351 w obrębie stacji Szczecin Dąbie.	
Budowa linii łączącej linię nr 273 od strony stacji Szczecin Podjuchy z linią nr 854 i 351 w kierunku podg. Dziewoklicz, Wstowo i stacji Szczecin Główny, inwestycja umożliwi odciążenie odcinka SPA – SPC linii 273 bezpośredni dojazd pociągów towarowych z linii nr 273 w kierunku Polic (linią nr 432 i 406) i stacji granicznej Szczecin Gumieńce.	
Budowa węzła kolejowego wokół lotniska Szczecin-Goleniów, umożliwiającego przelotową obsługę stacji przy lotnisku pociągami relacji Szczecin – Świnoujście oraz Szczecin – Kołobrzeg.	

5 Dalekobieźna oferta przewozowa – uwagi i postulaty

W trakcie konsultacji omówiono ofertę przewozów dalekobieźnych, zaproponowaną przez Zespół HRJ. Przedstawiony został proponowany układ linii komunikacyjnych wraz z częstotliwością ich obsługi oraz punktami zatrzymań (schemat i wykaz linii komunikacyjnych przedstawionych do konsultacji przedstawiony został poniżej). Celem dyskusji było wypracowanie konsensusu w sprawie obsługi województwa, co ma pozwolić na lepsze zaspokojenie potrzeb przewozowych mieszkańców przy jednoczesnym efektywnym wykorzystaniu dostępnej (i planowanej do uzyskania w omawianym horyzoncie czasowym) zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Wypracowanie stabilnego układu linii komunikacyjnych pozwoli województwom osiągnąć następujące korzyści:

- stworzenie stabilnej i cyklicznej oferty dalekobieźnej oraz regionalnej (kolejowej i autobusowej),
- w miejsce corocznych zmian oferty przewozowej, skutkującymi rozbiciem dobrze funkcjonujących rozwiązań, wypracowany zostanie wieloletni konsensus w zakresie koordynacji tras pociągów,
- określone zostaną stałe skomunikowania w węzłach, co wpłynie na poprawę atrakcyjność oferty regionalnej i dalekobieźnej,
- wypracowanie dla zarządców infrastruktury kolejowej wytycznych do planowania rozwoju infrastruktury dostosowanego do potrzeb ruchowych (także regionalnych),
- uzyskanie komplementarności między pomiędzy organizatorami – oferta dalekobieźna i regionalne nie będą ze sobą konkurowały o tego samego pasażera.

W trakcie spotkań konsultacyjnych organizatorzy (a w niektórych przypadkach również operatorzy i inne zaangażowane podmioty) przekazywali uwagi dotyczące planowanego przebiegu linii komunikacyjnych wraz z miejscami zatrzymania pociągów dalekobieźnych, zgłaszali propozycje nowych linii komunikacyjnych, a także wskazywali pożądane kierunki do obsługi w ramach oferty dalekobieźnej. Zgłoszone propozycje stanowią istotny wkład do dalszych prac nad optymalnym kształtem HRJ.

W dalszych rozdziałach przedstawiono kluczowe postulaty w zakresie oferty dalekobieźnej zgłaszane podczas warsztatów w poszczególnych województwach.

Rysunek 1 Proponowany układ linii komunikacyjnych dalekobieżnych prezentowany podczas konsultacji wojewódzkich wg stanu z 13.07.2024.

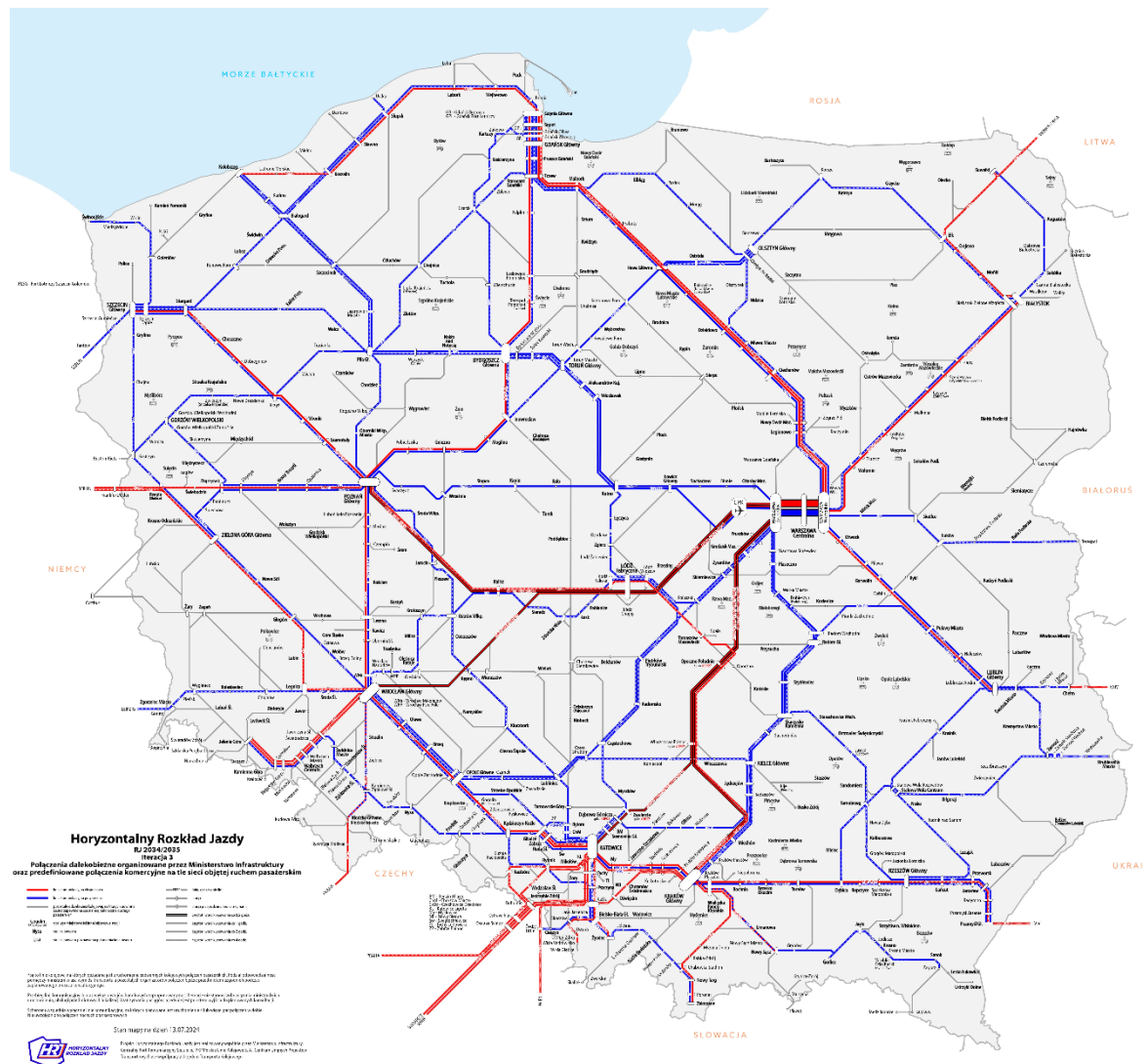


Tabela 17 Wykaz linii dalekobieżnych ekspresowych (stan na 13.07.2024).

Wykaz linii komunikacyjnych dalekobieżnych ekspresowych prezentowany podczas konsultacji wojewódzkich wg stanu z 13.07.2024.	
Nr linii:	Przebieg linii
KDP01	Warszawa Wsch. - Berlin Hbf
KDP02	Białystok - Wrocław Gł.
KDP03	Warszawa Wsch. - Budapest Nyugati / Wien Hbf / Praha hl.n.
KDP04	Kraków Gł. - Riga / Vilnius
KDP07	Warszawa Wsch. - Nowy Sącz
KDP09	Kołobrzeg - Kraków Gł.
KDP10	Szczecin Gł. - Kraków Gł.
KDP11	Warszawa Wsch. - Szczecin Gł.
KDP20	Gdynia Gł. - Gliwice
KDP21	Warszawa Wsch. - Żywiec
KDP25	Warszawa Wsch. - Wrocław Gł.
KDP26	Lublin Gł. - Jelenia Góra
KDP27	Warszawa Wsch. - Ostrava Svinov
KDP31	Warszawa Wsch. - Wisła Uzdrowisko
KDP33	Warszawa Wsch. - Poznań Gł.
KDP37	Gdynia Gł. - Zakopane
Ex05	Gdynia Gł. - Praha hl.n.
Ex06	Kraków Gł. - Praha hl.n.
Ex18	Gdynia Gł. - Jelenia Góra
Ex51	Berlin Hbf - Przemyśl Gł.
Ex55	Wrocław Gł. - Rzeszów Gł.
Ex56	Kraków Gł. - Wien Hbf

Tabela 18 Wykaz linii dalekobieżnych pośpiesznych (stan na 13.07.2024).

Wykaz linii komunikacyjnych dalekobieżnych pośpiesznych prezentowany podczas konsultacji wojewódzkich wg stanu z 13.07.2024.	
Nr linii:	Przebieg linii
P01	Białystok - Flughafen BER
P03	Szczecin Gł. - Zakopane
P04	Suwałki - Zielona Góra Gł.
P05	Gorzów Wielkopolski - Chełm
P06	Olsztyn Gł. - Kłodzko Gł.
P07	Gdynia Gł. - Zielona Góra Gł.
P08	Szczecin Gł. - Olsztyn Gł.
P10	Kołobrzeg - Przemyśl Gł.
P11	Gdynia Gł. - Český Těšín
P12	Gdynia Gł. - Kraków Gł.
P13	Olsztyn Gł. - Opole Gł.
P14	Jelenia Góra - Katowice
P15	Terespol - Wrocław Gł.
P18	Lublin Gł. - Gliwice / Wrocław Gł.
P19	Lublin Gł. - Kraków Gł.
P20	Wrocław Gł. - Leipzig Hbf
P21	Kraków Gł. - Hrubieszów Miasto
P22	Kraków Gł. - Zagórz
P24	Gdynia Gł. - Kostrzyn
P29	Świnoujście - Kraków Gł.
P32	Kołobrzeg - Warszawa Wsch.
P33	Bydgoszcz Gł. - Rzeszów Gł. / Zamość Wsch.
P40	Ustka - Przemyśl Gł.
P42	Olsztyn Gł. - Kielce Gł.
P54	Warszawa Wsch. - Przemyśl Gł.

5.1 Województwo dolnośląskie

Tabela 19 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa dolnośląskiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P03	<p>UMWD nie widzi potrzeby uruchamiania połączeń relacji Wrocław – Szczecin przez Leszno i Poznań. Połączenia stolicy Dolnego Śląska ze Szczecinem powinny być realizowane przez Zieloną Górę, Kostrzyn. Uwolni to przepustowość LK271 dla pozostałych relacji krajowych.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p> <p>Którędy trasować pociągi linii Wrocław – Szczecin i Kraków – Berlin: przez Legnicę, czy przez Wołów – powinno to wynikać z analizy sprzedaży biletów.</p>
P06	<p>Linia powinna kończyć bieg w stacji Kłodzko Miasto zamiast Kłodzka Głównego (dogodniejsze położenie stacji w centrum miasta).</p> <p>Postulat nie został uwzględniony z uwagi na brak możliwości kończenia biegu na stacji Kłodzko Miasto, wynikający z ograniczonej przepustowości układu torowego.</p>
P14	<p>UMWD jest przeciwny dzieleniu linii na dwie trasy (przez Nową Rudę lub przez Świdnicę Miasto) i postuluje pozostawienie jednej silnej linii obsługującej Wałbrzych, Świebodzice, Jaworzynę Śl., Świdnicę, Dzierżoniów, Ząbkowice Śl. oraz pośrednio Pieszyce i Bielawę co 120'. Docelowo linia mogłaby być dzielona w Kamieńcu Ząbkowickim na część podstawową do Jeleniej Góry i część do Kłodzka i Kudowy Zdrój (np. wybrane kursy).</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
P15	<p>Omówiono możliwość przetrasowania linii na nowy ciąg Wrocław Gł. – Kępno – Wieluń – Chorzew – Bełchatów – Piotrków Trybunalski – Warszawa – Terespol, w tym włączenie powiatu bełchatowskiego (zagrożonego strukturalnym bezrobociem po zamknięciu elektrowni) do sieci połączeń dalekobieżnych. UMWD nie widzi możliwości rezygnacji z połączenia dalekobieżnego na trasie Wrocław – Kalisz. Przy ewentualnym uruchomieniu połączeń dalekobieżnych przez Kępno, Wieluń, Bełchatów UMWD preferuje wjazd/zjazd w Kępnie na linię KDP do/z Wrocławia.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>

P18.2	<p>Ze względu na bardzo dużą liczbę połączeń na linii Opole Gł. – Brzeg – Wrocław Gł., UMWD zaproponował przeniesienie linii komunikacyjnej P18.2 na trasę od Lublińca przez Kluczbork, Namysłów, Oleśnicę do Wrocławia Gł. (z pominięciem Opola Gł.). Dodatkowo powiat namysłowski uzyskałby dostęp do oferty dalekobieżnej.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
U16	<p>UMWD nie jest zainteresowany uruchamianiem linii U16 (funkcjonalnie regionalny ekspres) do Sieradza po linii KDP (brak wartości dodanej dla województwa). Ważniejszym na tym ciągu jest połączenie Wrocław Gł. – Syców – Kępno – Wieluń, tym bardziej, że proponowana linia pomijałaby Wieruszów Miasto. Kalisz i Sieradz można obsłużyć np. linią P15 lub po trasie KDP. UMWD nie jest również zainteresowany alternatywnym rozwiązaniem polegającym na uruchomieniu linii U16 z wjazdem kieszeniowym do stacji Wieruszów Miasto.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Ex02	<p>UMWD pozytywnie ocenia proponowany przebieg linii (przez Wałbrzych i Mieroszów).</p>

Proponowane nowe linie komunikacyjne

Szczecin Gł. – Zielona Góra Gł. – Żary – Jelenia Góra	<p>Połączenie zgłaszane również przez innych organizatorów (jako połączenie uzupełniające do połączeń sitki podstawowej). UMWD zaproponował, aby trasę skierować z Zebrzydowej do Jeleniej Góry przez Lwówek Śl., Wleń. Linia ta mogłaby stanowić uzupełnienie oferty regionalnej na tym odcinku (planowanej w częstotliwości co 120').</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
---	--

Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)

Karpacz, Świeradów-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Łądek-Zdrój	<p>Zwrócono uwagę, że kierunki mogą zostać obsłużone połączeniami regionalnymi – niesystemowa oferta dalekobieżna może negatywnie wpłynąć na ofertę regionalną. Zaproponowano zapewnienie skomunikowań np. w Jeleniej Górze (dla połączeń do Karpacza i Świeradowa Zdrój) czy Kłodzku Mieście (dla połączeń do Łądku Zdrój i Stronia Śl.) oraz wspólną akcję marketingową dla połączenia z przesiadką. UMWD rozważy możliwość wprowadzenia oferty dalekobieżnej do Karpacza np. z Krakowa czy Szczecina, przy zastosowaniu wyłącznie pojazdów zespolejonych (z szybką zmianą czoła), wprowadzeniu postojów na wzajemnie uzgodnionych stacjach i przystankach oraz honorowaniu biletów regionalnych. Mogłyby to być np. uzupełnienia</p>
---	---

	<p>połączeń w weekendy. Niemniej jednak ze względu na duże skupisko uzdrowisk w Kotlinie Kłodzkiej i ich całoroczny charakter, uwzględniając potrzeby kuracjuszy (w większości osoby w wieku senioralnym, niepełnosprawni, osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych), jest potrzeba zachowania bezpośredniości w niektórych relacjach do/z Kudowy-Zdroju, Łądko-Zdroju lub Szklarskiej Poręby (najlepiej w wariantcie niesystemowym, jako uzupełnienie oferty lub jazdy w slocie pociągu regionalnego z honorowaniem biletów).</p> <p>Założono jedną, niesystemową parę pociągów do Kudowy-Zdrój.</p>
Szklarska Poręba Górna	<p>Potrzebny ruch dalekobieżny w takich kierunkach jak: Warszawa, Gdynia, Szczecin.</p> <p>Postulat został uwzględniony w zakresie połączenia z Gdynią.</p>
Postoje	
Wałbrzych	<p>Rekomendowany jest postój na stacjach umożliwiających przesiadkę na pociągi regionalne kursujące na linii Kłodzko – Wałbrzych. W zakresie wyborów czy Wałbrzych Centrum czy Wałbrzych Miasto preferowany postój to Wałbrzych Miasto ze względu na bliskość największych skupisk miejskich, istniejącą infrastrukturę dworcową oraz znacznie lepszy dostęp do komunikacji miejskiej. Do czasu rozbudowy stacji Wałbrzych Miasto zdaniem UMWD należy realizować postoje handlowe w stacji Wałbrzych Główny.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. W układzie docelowym założono postoje na przystanku Wałbrzych Centrum z uwagi na bliskość centrum miasta i planowaną lokalizację węzła przesiadkowego. Da to możliwość przesiadek na pociągi z/do Kłodzka, przy założeniu wydłużenia ich relacji do stacji Wałbrzych Miasto. W przypadku postoju na przystanku Wałbrzych Centrum uznano za niepożądane zatrzymywanie pociągów na stacji Wałbrzych Miasto z uwagi na niewielki dystans dzielący te dwie lokalizacje. Jako drugi postój zaproponowano stację Wałbrzych Szczawienko, co pozwoli na lepszą obsługę osiedli o intensywnej zabudowie: Piaskowej Góry i Podzamcza.</p>
Jaworzyna Śląska	<p>Wniosek o dodanie postoju dla pociągów Ex z/do Pragi. Jaworzyna już dziś wykształciła się na ważny węzeł przesiadkowy, szczególnie ważny dla takich miast jak Świdnica (60 tys. mieszkańców) czy Strzegom.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>

Żmigród	Brak potrzeby postoiu handlowego. Postulat nie został uwzględniony – dane historyczne dotyczące wymiany pasażerskiej wskazują na zasadność jego utrzymania.
Rawicz	Postój do rozważenia dla połączeń do/z Gdyni w celu skomunikowania z pociągami regionalnymi z Góry Śl. Postulat nie został uwzględniony z uwagi na priorytet zapewnienia atrakcyjnego czasu przejazdu w przypadku pociągów kategorii Ex.
Wrocław Mikołajów	Wniosek, aby zatrzymać pociągi Ex. Jest to istotny punkt przesiadkowy w mieście, pod warunkiem wydłużenia peronów na ww. stacji. Postulat nie został uwzględniony z uwagi na priorytet zapewnienia atrakcyjnego czasu przejazdu w przypadku pociągów kategorii Ex.
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
<p><u>Obsługa uzdrowisk:</u></p> <p>UMWD podkreślił, że aby wprowadzić na linie lokalne do uzdrowisk szerszą ofertę dalekobieżną należy zmienić priorytety w prowadzeniu ruchu pociągów na tych liniach. Ponadto występuje ryzyko opóźnień, nieefektywnych przejść składów itp. Lepszym rozwiązaniem są skomunikowania. Akceptowalne ze strony UMWD jest kursowanie pociągu dalekobieżnego w slotie regionalnego, przy założeniu podwójnej funkcji, szczególnie na pierwszym i ostatnim kursie w dobie.</p> <p>Żałożono jedną, niesystemową parę pociągów do Kudowy-Zdrój.</p>	
<p>UMWD bardziej skłania się do współpracy na wspólnej taryfie i skomunikowaniach niż do uruchamiania pojedynczych jednorazowych połączeń.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>	
Inne	
<p>Zwrócono uwagę na za dużą liczbę pociągów dalekobieżnych planowanych na odc. linii 132 i 274 na terenie województwa.</p>	
<p>UMWD nie ma dodatkowych uwag do propozycji relacji omówionych na warsztatach.</p>	

5.2 Województwo kujawsko-pomorskie

Tabela 20 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
Grudziądz, Brodnica	<p>Zgłoszono zasadnicze zastrzeżenia dotyczące utrzymania (lub rozwoju) połączenia dalekobieżnego w śladzie TLK Flisak (Trójmiasto – Malbork – Grudziądz – Brodnica – Sierpc – Łódź – Katowice). Wskazano, że w przypadku utrzymania tej linii rozwój oferty regionalnej do proponowanych cykli jest niemożliwy. Z tego względu proponuje się nieuruchamianie połączeń dalekobieżnych na LK207 oraz LK208, zapewniając w zamian częstą ofertę regionalną dowożącą do węzłów kolejowych w Laskowicach oraz Jabłonowie Pomorskim. <u>Alternatywnie</u>, jeśli założenie włączenia Grudziądza w sieć połączeń dalekobieżnych zostanie utrzymane, UMWK-P zasugerował analizę uruchomienia linii w osi LK207, z Trójmiasta przez Malbork, Grudziądz, Chełmżę w kierunku Torunia – nie jest to jednak rozwiązanie preferowane.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony – włączenie Sierpca, Rypina, Brodnicy, Grudziądza i Kwidzyna do sieci połączeń dalekobieżnych jest istotne z punktu widzenia spójności obsługi transportowej kraju.</p>
Berlin	<p>Konieczność utrzymania bezpośredniego połączenia województwa kujawsko-pomorskiego z Berlinem – co najmniej z Bydgoszczy, docelowo w wymiarze 3-4 par poc./dobę. Połączenie jest istotne ze względów biznesowych. Akceptowana jest sytuacja, w której przy zapewnieniu atrakcyjnego czasu przejazdu połączenie to zaplanowane zostanie inną trasą – np. przez Kostrzyn.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony z uwagi na brak potencjału dla trasowania drugiej systemowej linii komunikacyjnej Trójmiasto-Berlin przez Bydgoszcz przy funkcjonowaniu połączenia przez Koszalin i Szczecin.</p>
Kraków, Rzeszów	<p>Brak potrzeby bezpośredniego połączenia w kierunku Małopolski i Podkarpacia – przede wszystkim ze względu na długi czas przejazdu przez Łódź względem połączenia z przesiadką w Warszawie. Zamiast tego należy rozważyć uzupełniające niesystemowe połączenie funkcjonujące jako nocne lub sezonowe, najlepiej na trasie do Zakopanego.</p>

	Postulat nie został uwzględniony – analizy popytu wskazują na zasadność funkcjonowania bezpośredniego połączenia Bydgoszczy i Torunia z Krakowem przez Łódź.
Białystok	Brak konieczności uzyskania bezpośredniego połączenia Białegostoku z Bydgoszczą i Toruniem Postulat został uwzględniony.
Dolny Śląsk, Pomorze Środkowe, Trójmiasto	Przedstawiona propozycja oferty systemowej na wskazanych kierunkach została oceniona pozytywnie.
Mazury (Mikołajki, Giżycko, Ełk)	UMWK-P dostrzega potencjał do sezonowego wydłużenia połączeń z Olsztyna. Postulat został uwzględniony. W nowej wersji HRJ przewidziano systemowe, całoroczne wydłużenie połowy kursów linii P06 do Giżycka (częstotliwość 4h). Dodatkowo zaplanowano niesystemowe wydłużenie jednej pary połączeń tej linii do Mikołajek w sezonie turystycznym.
Zakopane, Szklarska Poręba	W zaprezentowanej ofercie brakuje nocnych połączeń we wskazanych kierunkach Na obecnym etapie prac nie uwzględniono oferty połączeń nocnych w HRJ.
Postoje	
Bydgoszcz Leśna	Należy dodać postój (obecnie już funkcjonuje) Postulat został uwzględniony.
Terespol Pomorski	Propozycja postojów w celu obsługi Świecia i Chełmna oceniona pozytywnie.
Warlubie	Zgłoszono potrzebę analizy postojów w tej miejscowości – ośrodek gminny, znajdujący się na peryferyjnym odcinku na granicy województwa, niepewny poziom oferty regionalnej ze względu na brak porozumienia z sąsiednim województwem pomorskim. Postulat nie został uwzględniony ze względu na niewystarczający w kontekście zatrzymań pociągów dalekobieżnych potencjał ludnościowy miejscowości.
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
UMWK-P podkreślił znaczenie priorytetyzacji i oparcia systemu o połączenia regionalne na liniach o znaczeniu drugorzędym. Nie wyklucza to funkcjonowania oferty dalekobieżnej, ale bardziej jako połączenia niesystemowe – już po konstrukcji rozkładu jazdy pociągów wojewódzkich. Rozwój połączeń dalekobieżnych na liniach	

jednotorowych (LK207, LK208) doprowadzi nie do utrudnienia, lecz uniemożliwienia rozwoju oferty regionalnej do pożądaných cykli, ze szkodą dla mieszkańców województwa.

Inne

Brak jakiegokolwiek potencjału do uruchomienia połączeń dalekobieżnych po LK 201.

Postulat nie został uwzględniony. Analizy wskazują na zasadność włączenia korytarza Trójmiasto – Kościerzyna – Bydgoszcz do sieci połączeń dalekobieżnych.

W zakresie obsługi dalekobieżnej dla ośrodków zlokalizowanych poza głównymi korytarzami (np. Grudziądz) UMWK-P preferuje rozwiązanie, w którym województwo będzie mogło zapewnić możliwość dowiezienia pasażera na przesiadkę częstym, skomunikowanym co 1h połączeniem regionalnym (np. do Laskowic i Jabłonowa Pomorskiego). Bez poprawy infrastruktury i zwiększenia przepustowości na liniach jednotorowych rozwiązanie z wprowadzaniem systemowych linii dalekobieżnych nie jest preferowane.

Brak uzasadnienia dla relacji Zielona Góra – Bydgoszcz – Grudziądz – Malbork – Gdańsk – Gdynia

Postulat został uwzględniony.

Brak uzasadnienia dla bezpośredniego połączenia przez LK 25 do Rzeszowa, szybsze połączenie z przesiadką w Warszawie. Nie ma ciężenia między województwem kujawsko-pomorskim a Podkarpaciami uzasadniającego takie połączenie bezpośrednie.

Postulat został uwzględniony.

5.3 Województwo lubelskie

Tabela 21 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa lubelskiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P21	<p>UMWL pozytywnie ocenia potencjalną zmianę polegającą na skierowaniu połowy połączeń linii P21 do Lublina (relacja Kraków – Tarnobrzeg – Lublin), jednak wyraża obawę o przepustowość LK68 w przypadku dalszego zwiększania oferty dalekobieżnej (stąd też wynika potrzeba budowy drugiego toru na ww. linii).</p> <p>Na kolejnych etapach prac będą przeprowadzane szczegółowe analizy przepustowości na wykresach ruchu w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.</p>
P33	<p>Zgłoszono potrzebę wydłużenia linii (kierunek warszawski) do Hrubieszowa z podwójną funkcją na odcinku Zamość – Hrubieszów dla pociągów dalekobieżnych.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony – obsługa Hrubieszowa jest przewidziana linią P20 z kierunku Krakowa (co 4h).</p>
Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
Trójmiasto	<p>Z punktu widzenia mieszkańców województwa istotnym niedostatkim wydaje się być brak bezpośredniego połączenia z Trójmiastem. Brakuje również połączenia sezonowego na Hel.</p> <p>Zaproponowano trasę z wykorzystaniem LK12 (Lublin – Pilawa – Czachówek Wsch. – Piaseczno – Warszawa – LK9), aby uniknąć zmiany czoła na stacji Warszawa Wschodnia i zapewnić obsługę wszystkich trzech głównych dworców w Warszawie. Inną opcją jest wydłużenie niektórych kursów linii P33 Rzeszów/Zamość – Warszawa – Bydgoszcz w kierunku Trójmiasta.</p> <p>Postulat został uwzględniony – zaplanowano połączenie niesystemowe w ramach linii P12.</p>
Zakopane	<p>Brakuje w ofercie – główną funkcją potencjalnego połączenia byłby ruch turystyczny w okresach ferii i wakacji, w związku z czym nie jest potrzebne połączenie systemowe.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony ze względu na ograniczony potencjalny popyt na podróże w takiej relacji.</p>

Roztocze	<p>Wskazano jako pożądaný kierunek niesystemowej oferty dalekobieżnej.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony ze względu na ograniczony potencjalny popyt na podróże w takiej relacji.</p>
Jelenia Góra	<p>Wskazano jako pożądaný kierunek niesystemowej oferty dalekobieżnej (pociąg nocny).</p> <p>Na obecnym etapie prac nie uwzględniono oferty połączeń nocnych w HRJ</p>

5.4 Województwo lubuskie

Tabela 22 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa lubuskiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P04, P05	<p>Podstawowym kierunkiem dla województwa lubuskiego jest Warszawa i potrzeba uruchomienia szybkich połączeń z Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp., z czasem przejazdu ok 4h. UMWL chciałby, aby województwo lubuskie realnie skorzystało na budowie linii KDP. UMWL jest zainteresowany realizacją połączeń kolejowych Zielonej Góry z Warszawą po LK14 ze zjazdem na linię KDP. Do czasu uruchomienia ww. trasy pożądanym jest skrócenie czasów przejazdów do stolicy (po LK3). Połączenie Warszawy z Gorzowem Wielkopolskim, uwzględniając projekt „Kolej+” oraz podniesienie prędkości i elektryfikację linii kolejowych na ciągu komunikacyjnym Poznań – Międzychód – Skwierzyna – Gorzów Wlkp., powinno odbywać się przez Międzychód zamiast przez Zbąszynek.</p> <p>Postulat został uwzględniony. Dla połączeń Zielonej Góry z Warszawą zaproponowano zarówno pociągi kursujące z wykorzystaniem LK3 (linia P04), jak i ciągu LK14 (linia P45).</p>
P03, P29	<p>UMWL wnioskuję, aby zapewnić całoroczny bezpośredni dojazd z lubuskiego do Międzyzdrojów i Świnoujścia poprzez przeplot linii P03 i P29 na stacji Szczecin Gł.</p> <p>Postulat został uwzględniony – wprowadzono naprzemienne kursowanie linii P03 i Ex10 (która zastąpiła funkcjonalnie linię P29).</p>
Ex51	<p>Połączenia relacji Przemyśl Gł. – Kraków Gł. – Wrocław Gł. – Berlin Hbf. Powinny być realizowane po LK273 przez Zieloną Górę. W związku z powyższym UMWL jako organizator przewozów regionalnych będzie zamawiał połączenia przygraniczne w relacji Zielona Góra Gł. – Frankfurt Oder co 2h. Na odcinku Rzepin – Frankfurt Oder uzupełnione kursami do/z Berlina (RE1).</p> <p>Postulat uwzględniony.</p>
Proponowane nowe linie komunikacyjne	
Kotlina Jeleniogórska – Zielona Góra – Szczecin	<p>Proponowane uruchomienie pociągów PSO w relacji Szczecin Gł. – Kostrzyn – Zielona Góra – Żary – Lubań Śl. – Jelenia Góra (Karpacz, Szklarska Poręba Górna). Znaczna część mieszkańców regionu wybierając góry podróżuje w Karkonosze, Kotlinę Kłodzką itp. Popularne cele podróży to Świeradów Zdrój, Karpacz, Szklarska Poręba i okolice Jeleniej Góry. W przypadku połączenia Zielonej Góry z Kotliną Jeleniogórską zdaniem UMWL możliwa jest</p>

	<p>również alternatywa w postaci wydłużenia linii P14 Katowice – Jelenia Góra do Zielonej Góry przez Lubań Śl.</p> <p>Postulat został uwzględniony – nowa linia U17.</p>
<p>Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)</p>	
<p>Hel, Krynica-Zdrój, Kołobrzeg</p>	<p>W zakresie połączeń sezonowych potrzeba wydłużenia relacji podstawowych w sezonie z Zielonej Góry / Gorzowa Wlkp. do stacji Hel. Ponadto obsługa sezonowa z Lubuskiego powinna uwzględniać dojazd do Krynicy-Zdroju czy Kołobrzegu np. poprzez połączenie nocne.</p> <p>Postulat częściowo uwzględniony – wprowadzono sezonowe połączenie Zielonej Góry z Kołobrzegiem</p>
<p>Postoje</p>	
<p>Nowogród Osiedle</p>	<p>Rekomendowany postój dla połączeń dalekobieżnych obsługujących rejon Żar i Żagania.</p> <p>Postula został uwzględniony.</p>
<p>Żary</p>	<p>Rekomendowany postój dla połączeń dalekobieżnych obsługujących rejon Żar i Żagania.</p> <p>Postula został uwzględniony.</p>
<p>Iłowa Żagańska</p>	<p>Rekomendowany postój dla połączeń dalekobieżnych obsługujących rejon Żar i Żagania.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony z uwagi na trasowanie linii U17 przez Świętoszów.</p>
<p>Wnioski dotyczące organizacji przewozów</p>	
<p>Połączenia relacji Gorzów Wlkp. – Wrocław Gł., UMWL wnioskuję o zapewnienie dogodnych przesiadek w Kostrzynie do pociągów udających się do/z Wrocławia. W przypadku dostępnej przepustowości należy rozważyć uruchomienie połączenia na ciągu komunikacyjnym Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Zbąszynek – Zielona Góra Gł. – Wrocław Gł. Uruchomienie ww. bez inwestycji w zakresie rozbudowy linii będzie prowadzić do kolizji z planowaną ofertą regionalną Gorzów Wlkp. – Zielona Góra Gł.</p> <p>Postulat został uwzględniony – nowa linia U33.</p>	
<p>Inne</p>	
<p>W zakresie wyboru linii dalekobieżnych, które mają prowadzić przez Lubin, Legnicą, a które przez Wołów, Brzeg Dolny, UMWL pozostawia dowolność w kształtowaniu oferty. Z punktu widzenia województwa lubuskiego nie ma znaczenia, która linia pojedzie przez Wołów, a która przez Legnicę.</p>	

5.5 Województwo łódzkie

Tabela 23 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa łódzkiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
AEx1	<p>Relacja Łódź – Warszawa bez wydłużania w dalszych kierunkach takich jak Zduńska Wola, Sieradz – bogata oferta połączeń konwencjonalnych.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
U30	<p>Zgłoszono potrzebę uruchomienia połączeń dalekobieżnych po LK 131. Sugerowane rozwiązanie do uruchomienie takiego połączenia w relacji północ-południe (bez zjazdu do Łodzi) z wjazdem do Zduńskiej Woli.</p> <p>Postulat został uwzględniony – linia U30.</p>
Proponowane nowe linie komunikacyjne	
<p>Łódź – Kielce – Rzeszów lub Łódź – Skarżysko-Kamienna – Sandomierz – Rzeszów</p>	<p>UMWŁ widzi potrzebę uruchomienia połączeń dalekobieżnych łączących Łódź z Podkarpaciem, szczególnie po modernizacji i elektryfikacji LK25. Do rozważenia jest także możliwość uruchomienia połączeń dalekobieżnych w kierunku Podkarpacia przez Kielce i Staszów.</p> <p>Postulat został uwzględniony – linia U41.</p>
<p>Warszawa – Wrocław przez Wieluń, Bełchatów</p>	<p>UMWŁ zwraca uwagę na potrzebę analizy przepustowości planowanego odcinka Wieluń-Bełchatów. W przypadku uruchomienia połączeń rel. Warszawa – Wrocław przez Wieluń, Bełchatów byłoby pożądane uzyskanie skomunikowań w Chorzowie Siemkowicach z pociągami Katowice – Bydgoszcz. Ze względu na niewielką planowaną liczbę mijanek zastrzeżono, że ruch dalekobieżny nie może powodować przeszkód dla ruchu regionalnego.</p> <p>Postulat uwzględniony</p>
Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
<p>Wrocław, Poznań, Kraków, Katowice oraz Trójmiasto i BiT.</p>	<p>Wskazane miasta są ważnymi destynacjami dla województwa łódzkiego.</p> <p>Postulat uwzględniony</p>
<p>Trójmiasto/Łeba</p>	<p>W zakresie połączeń sezonowych dla regionu istotnym jest uruchomienie połączeń nad morze. Mieszkańcy</p>

	<p>województwa łódzkiego najchętniej wycoczywają w rejonie Trójmiasta – Łeby.</p> <p>Postulat uwzględniony w zakresie połączeń do Trójmiasta – linia P11</p>
Sieradz – Kalisz	<p>Podkreślono znaczenie połączeń dalekobieżnych dla Sieradza.</p> <p>Postulat uwzględniony – postoje linii P05, P44, P45, Ex26</p>
Postoje	
Łódź Fabryczna	<p>Podkreślono, że jest to najważniejsza stacja w mieście, w której należy zatrzymać wszystkie pociągi pasażerskie jadące przez Łódź.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony – analizy przepustowości tunelu średnicowego nie wykazały możliwości skierowania wszystkich pociągów dalekobieżnych przez Łódź Fabryczną – linie uzupełniające U41 i U47 skierowano przez inne stacje w obrębie miasta.</p>
Łódź Widzew, Łódź Kaliska	<p>W dyskusji pojawiła się kwestia przyzwyczajień podróżnych co do postojów w Łodzi Widzew i Łodzi Kaliskiej oraz nakładania drogi (czasu) podczas „cofania się” do Łodzi Fabrycznej. Według aktualnej wersji HRJ pociągi jadące po linii KDP (z wyjątkiem KDP10) mają mieć jeden postój w Łodzi (dw. Fabryczny), pociągi PSO typu P11, P15 oraz KDP10 mogą mieć więcej postojów. UMWŁ przeanalizuje temat i w toku dalszych prac poinformuje o proponowanych rozwiązaniach.</p>
Sieradz	<p>Omówiono zakres połączeń dla miasta Sieradz i powiązań z Kaliszem. Przedstawiciele samorządu województwa podkreślili znaczenie połączeń dalekobieżnych dla Sieradza. Zespół HRJ przedstawił zakres połączeń planowanych w Sieradzu, zaznaczając, że uruchomienie planowanych w HRJ linii KDP będzie ostatecznie zależało od suwerennej decyzji przewoźnika komercyjnego. Zespół HRJ wskazał, że uzupełnienia wymaga połączenie dalekobieżne z wykorzystaniem KDP z Sieradza do Poznania, np. za pomocą linii ekspresowej lub KDP.</p> <p>Postulat uwzględniony – zapewniono połączenie Sieradz – Kalisz – Poznań z wykorzystaniem linii P05</p>
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
<p>UMWŁ podkreślił ryzyko związane z finansowaniem linii AEx. Brak również informacji na temat dostępności taboru dwusystemowego dla realizacji kursów AEx.</p>	
Inne	
<p>W przypadku niewystarczającej dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego liczby slotów w tunelu konwencjonalnym, UMWŁ proponuje, aby pociągi AEx uruchomić tunelem KDP, co pozwoli na odzysk dwóch slotów dla ruchu regionalnego w tunelu</p>	

konwencjonalnym. Wiązałoby się to z koniecznością wydłużenia relacji poza Łódź np. do Pabianic lub Sieradza oraz ograniczeniem dostępności komunikacyjnej niniejszej linii na terenie miasta Łódź (dostępność tylko ze stacji Łódź Fabryczna).

Postulat nie został uwzględniony – trasowanie pociągów AEx przez tunel konwencjonalny zapewni znacznie większą ich dostępność w Łodzi.

W odniesieniu do potencjalnej linii Wrocław Gł. – Warszawa Wsch. przez Wieluń, Chorzew, Bełchatów, Piotrków Tryb., UMWŁ zwraca uwagę na potrzebę analizy przepustowości planowanego odcinka Wieluń-Bełchatów. W przypadku uruchomienia połączeń rel. Warszawa – Wrocław przez Wieluń, Bełchatów byłoby pożądane uzyskanie skomunikowań w Chorzewie Siemkowicach z pociągami Katowice – Bydgoszcz. Ze względu na niewielką planowaną liczbę mijanek zastrzeżono, że ruch dalekobieżny nie może powodować przeszkód dla ruchu regionalnego.

Na kolejnych etapach prac będą przeprowadzane szczegółowe analizy przepustowości na wykresach ruchu w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.

Omówiono potencjalne połączenia Kraków – Łódź – Toruń – Bydgoszcz. W przypadku zasadności realizacji takiego połączenia zwiększy ono zapotrzebowanie na sloty oraz najprawdopodobniej będzie wymagało zaplanowania „przeplotu” z linią P11 lub KDP10. Do analizy – na której stacji powinno być ono wykonane z punktu widzenia przepustowości.

Na kolejnych etapach prac będą przeprowadzane szczegółowe analizy przepustowości na wykresach ruchu w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.

5.6 Województwo małopolskie

Tabela 24 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa małopolskiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P12, Ex30, KDP37	<p>UMWM podali w wątpliwość uruchamianie linii PSO przez LK8 i CMK. Zważywszy na planowane sloty przeznaczone pod połączenia komercyjne może dojść do dublowania kursów i dalsze ograniczenie przepustowości linii. Zdaniem UMWM należy przeanalizować, czy oferta po LK8 przez Kielce, Radom jako PSO nie będzie wystarczająca.</p> <p>Postulat nierozstrzygnięty – na obecnym etapie prac nie zostało rozstrzygnięte jaką formę organizacyjną będą miały połączenia po CMK z postojami w Białej Rawskiej, Opocznie Południe i Włoszczowie Północ</p>
Ex56 i Ex59	<p>Wniosek o przetrasowane linii z trasy przez Krzeszowice, Trzebinę (LK133) na trasę przez Zator, Oświęcim (LK94). UMWM przy istotnym dogęszczeniu oferty przewozowej widzi duże ryzyko konfliktów tras dalekobieżnych i regionalnych na LK8 i LK133 oraz trudność w pogodzeniu wszystkich interesów wszystkich interesariuszy.</p> <p>Postulat został uwzględniony – przetrasowanie linii P56 i P59.</p>
P22	<p>W przypadku uruchomienia połączeń P22 Kraków – Nowy Sącz – Gorlice – Jasło – Zagórz UMWM nie widzi potencjału zajazdu kieszeniowego do Gorlic.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
Warmia i Mazury	<p>Zgłoszono potrzebę połączeń sezonowych w tym kierunku (Olsztyn plus wydłużenia w głąb regionu).</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Połączenia w tych relacjach mogą być realizowane z przesiadką w Olsztynie.</p>
Łeba i Hel	<p>Zgłoszono potrzebę połączeń sezonowych.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Postoje	
Kraków Bronowice	<p>Zgłoszono potrzebę postojów pociągów dalekobieżnych we wskazanej lokalizacji.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony z uwagi na bliskość Krakowa Głównego, ograniczoną przepustowość linii kolejowej oraz ograniczoną długość peronów.</p>

Kraków Piastów	Zgłoszono potrzebę postojów pociągów dalekobieżnych we wskazanej lokalizacji. Postulat został uwzględniony (po dostosowaniu infrastruktury)
Skawina lub Kraków Bonarka	Zgłoszono potrzebę postojów pociągów dalekobieżnych we wskazanej lokalizacji w przypadku uruchomienia tam połączeń dalekobieżnych. Postulat nieuwzględniony – priorytet dla atrakcyjnego czasu przejazdu w relacjach międzynarodowych.
Kraków Płaszów	Zgłoszono, że wskazana lokalizacja w dalszym ciągu powinna w dalszym ciągu obsługiwać ruchu dalekobieżny dla wschodniej części miasta. Postulat został uwzględniony.

Wnioski dotyczące organizacji przewozów

Nie powinno dochodzić do sytuacji „kanibalizacji” rynku przez pociągi dalekobieżne poprzez uruchamianie niesystemowych kursów dowożących, takich jak obecnie kursujący, osobny pociąg „Przemysłanin” na odcinku Kraków Gł. – Zakopane. UMWM chce dowozić podróżnych z Podhala do Krakowa na przesiadki i widzi w tym potencjał rozwoju.

Inne

Brak potrzeby uruchamiania dodatkowego, systemowego połączenia dalekobieżnego do Krynicy-Zdroju.

Postulat został uwzględniony – założono ofertę niesystemową w postaci dwóch par pociągów linii P30

W przypadku uruchomienia pociągu dalekobieżnego do Koszyc, powinien on rozpoczynać i kończyć bieg w Krakowie i nie blokować przepustowości na LK8. W przypadku realizacji połączenia do Budapesztu, podstawową relacją powinna być Warszawa – Budapeszt.

Postulat został uwzględniony. Założono połączenie Krakowa (systemowe) i Warszawy (jedna para pociągów na dobę) z Budapesztem w ramach linii P58 i P30.

Uwzględniając problemy przepustowościowe na LK8 UMWM akceptuje rozwiązanie uruchamiania połączeń Kraków Gł. – Lublin wyłącznie przez Tarnów, Dębicę i dalej w zależności od możliwości technicznych przez Mielec i/lub Leżajsk. Północna część regionu mogłaby mieć połączenia do Lublina z Katowic przez Olkusz, Kozłów, Sędziszów.

Postulat został uwzględniony.

Aktualnie brak potrzeby obsługi Cieszyna w relacji do Krakowa.

Postulat nie został uwzględniony – włączenie Cieszyna do sieci połączeń dalekobieżnych uznano za celowe.

5.7 Województwo mazowieckie

Tabela 25 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa mazowieckiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P18.1	<p>Zwrócono uwagę na wydłużenie czasu przejazdu do Katowic w stosunku do stanu istniejącego.</p> <p>Trasowanie tego połączenia przez Olkusz zamiast Włoszczowę (CMK) jest kompromisem pomiędzy czasem przejazdu a dostępnością oferty. Takie trasowanie włącza do sieci połączeń dalekobieżnych Olkusz (miasto powiatowe), Wolbrom oraz Sławków, zapewniając jednocześnie przejazd przez głównie dworce Zagłębia Dąbrowskiego (Dąbrowa Górnicza i Sosnowiec Główny).</p>
AEx	<p>Ze względu na potencjalne pogorszenie układ połączeń regionalnych, możliwości techniczne i ograniczoną przepustowość, Organizator uważa, że nie ma możliwości i przesłanek do jazdy AEx poza Warszawę Wschodnią.</p> <p>Stanowisko Zespołu HRJ w trakcie konsultacji: decyzja o zakończeniu relacji uwarunkowana będzie dostępną przepustowością linii średnicowej. Dojazd z lotniska powinien być zapewniony do stacji Warszawa Wschodnia. Należy podjąć działania mające na celu zapewnienie stosownej przepustowości. W przypadku braku przepustowości rozwiązaniem zamiennym jest relacja do stacji Warszawa Główna. UMWM poinformował, że chciałby utrzymać założenie wjeżdżania w Warszawie Wschodniej na średnicę podmiejską pociągami z Modlina, co wyklucza się z koncepcją połączenia relacji z Modlina z AEx.</p> <p>W zaktualizowanej wersji HRJ znaleziono zdolność przepustową na średnicy dalekobieżnej dla połączeń AEx w relacji do stacji Warszawa Wschodnia, bez ich dalszego wydłużania. Zapewni to obsługę centrum Warszawy (stacja Warszawa Centralna) i pozwoli zachować odpowiednią jakość połączeń przeznaczonych do obsługi lotniska (przede wszystkim w zakresie niezawodności krótkiej relacji, a także pojemności i wyposażenia taboru).</p>
Proponowane nowe linie komunikacyjne	
Radom-Poznań	<p>Zwrócono uwagę na brak połączenia bezpośredniego.</p> <p>Zaplanowano połączenie – linia P05.</p>
Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
Mazury	<p>Wskazano potrzebę połączeń sezonowych do miejscowości takich jak Mrągowo, Mikołajki, Pisz, Ruciane-Nida. Brak połączeń kolejowych z Warszawy do</p>

	<p>ww. miejscowości generuje znaczny ruch drogowy na tym kierunku.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Alternatywnie zostały zaplanowane połączenia bezpośrednie do Giżycka.</p>
Zakopane, Krynica	<p>Przedstawiono propozycję realizacji połączeń dalekobieżnych z Warszawy do Zakopanego i Krynicy Zdrój polegający na obsłudze pociągu składem EZT, który mógłby być dzielony na stacji Szczyrzyc. Jeden pojazd realizowałby dalszą podróż do Zakopanego, drugi do Krynicy Zdrój.</p> <p>Postulat został uwzględniony – zaplanowano połączenie do Krynicy-Zdroju.</p>
Postoje	
Nasielsk	<p>Wskazano na konieczność postoju dla pociągów P – jako węzeł z LK33 i obsługa Płońska</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Dobieszyn	<p>W przypadku uruchomienia dowozowego połączenia autobusowego jest wniosek, aby utrzymać postój pociągów pospiesznych.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Radom Wsch.	<p>Uzgodniono brak postojów (ograniczenia infrastrukturalne, w szczególności w zakresie przepustowości).</p>
Strzelce Kujawskie, Łąck	<p>Zwrócono się o przeanalizowanie zapotrzebowania na postoje we wskazanych lokalizacjach (doświadczenia Organizatora wskazują na brak konieczności postojów dalekobieżnych).</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Przetycz, Pasieki, Mostówka	<p>Zawnioskowano o wprowadzenie postojów dla połączeń uzupełniających.</p> <p>Postulat został uwzględniony w zakresie postojów na stacji Przetycz.</p>
Mrozy	<p>Zawnioskowano o wprowadzenie postojów dla połączeń uzupełniających.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Zgodnie z polityką postojów nie planuje się postojów pociągów dalekobieżnych w miastach poniżej 10 tys. mieszkańców poza końcowymi odcinkami linii komunikacyjnych.</p>
Błonie	<p>Zawnioskowano o pozostawienie postojów.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Zgodnie z polityką postojów, unika się zbyt gęstej siatki postojów w obszarach aglomeracyjnych.</p>

Ożarów Mazowiecki	Ustalono brak postojów dla pociągów dalekobieżnych
Siedlce Zach.	Stwierdzono brak potrzeby pociągów dalekobieżnych. Brak rozbieżności – w zaktualizowanej wersji nie uwzględniono postojów handlowych na stacji Siedlce Zachodnie.
Mława Miasto	Stwierdzono, że postój na st. Mława Miasto jest bardziej pożądanym niż na st. Mława ze względu na lepszą lokalizację, budowany parking i centrum przesiadkowe. Postulat nie został uwzględniony z uwagi na większą dostępność krawędzi peronowych na stacji Mława, co ułatwia zapewnienie skomunikowań pomiędzy połączeniami dalekobieżnymi i regionalnymi w przypadku opóźnień.
Garwolin	Postój do dalszej analizy uwzględniając odległość do centrum miejscowości oraz fakt, że kilka kilometrów dalej znajduje się węzeł kolejowy Pilawa. W zaktualizowanej wersji przyjęto, że obsługę Garwolina zapewniają zatrzymania w Pilawie, które dodatkowo umożliwiają przesiadki na/z połączenia regionalne.
Szydłowiec	Wskazano, że postój może pozostać pomimo złej lokalizacji stacji względem miejscowości. Postulat nie został uwzględniony z uwagi na niekorzystne położenie stacji względem układu osadniczego oraz postoje w nieodległym Skarżysku-Kamiennej.
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
UMWM nie potwierdził możliwości współfinansowania połączeń AEx.	
Inne	
Zwrócono uwagę na problemy z przepustowością na LK 9 przy braku dalszych prac inwestycyjnych do 2035 r. Na kolejnych etapach prac będą przeprowadzane szczegółowe analizy przepustowości na wykresach ruchu w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.	

5.8 Województwo opolskie

Tabela 26 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa opolskiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P13	<p>Zgłoszono, że przedstawiona propozycja przebiegu linii nie jest satysfakcjonująca. Rozważano zmianę relacji trasy P13, w taki sposób, aby dodatkowo obsługiwała nowe lotnisko krajowe. Jedną z propozycji zmian jest wydłużenie linii P13 do Kłodzka Miasto (być może i Kudowy Zdrój), niemniej jednak wymaga to zastosowania lokomotywy hybrydowej, której dostępność będzie ograniczona. Jednocześnie to rozwiązanie utrudnia dojazd do nowego lotniska krajowego ze względu na możliwą do uzyskania prędkość. Połączenie Opola z nowym lotniskiem krajowym jest istotniejsze niż uruchamianie połączeń do Kłodzka w trakcji spalinowej. Zaproponowano podział linii z cyklu co 120' na cykl co 240', gdzie jedna z relacji byłaby z Kotliny Kłodzkiej przez Opole do Warszawy, a druga z Opola przez nowe lotnisko krajowe do Warszawy.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony w zakresie połączenia Opola z lotniskiem – ograniczona przepustowość LK85 na odcinku Warszawa Zachodnia – lotnisko.</p> <p>Postulat został uwzględniony w zakresie wydłużenia linii P13 do Kłodzka (całorocznie) i Kudowy-Zdroju (wybrane kursy w sezonie).</p>
P14	<p>Zawnioskowano o utrzymanie relacji przez Nysę, Prudnik, Głogówek oraz o wydłużenie linii do Krakowa. UMWO przychyliła się również do propozycji dzielenia relacji w Kamieńcu Żąbkowickim na odcinek do Jeleniej Góry przez Świdnicę Miasto i do Kotliny Kłodzkiej (Kudowa Zdrój, może Stronie Śl.).</p> <p>Postulat został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano połączenie dotychczasowej linii P14 z linią P20, dzięki czemu powstało połączenie wskazanych ośrodków z Krakowem. Dodatkowo przewidziano realizację połączenia Krakowa z Kudową-Zdrojem o charakterze niesystemowym (jedno połączenie w dobie).</p>
P18.2	<p>Ze względu na dużą liczbę połączeń oraz ograniczoną przepustowość linii Opole Gł. – Brzeg – Wrocław Gł., UMWO przychyliła się do propozycji skierowania linii P18.2 z Lublińca przez Kluczbork, Wołczyn, Namysłów do Wrocławia Gł. Tym sposobem Opole nie będzie miało połączenia bezpośredniego z Lublinem, niemniej jednak włączenie Namysłowa (powiatu) do sieci połączeń dalekobieżnych jest wartym rozważania. Opole będzie miało połączenia z przesiadką w Kluczborku lub Lublińcu (Częstochowie Stradom) na kierunek Kielce, Lublin.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>

Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
Kędzierzyn-Koźle – Warszawa	Zwrócono się o rozważenie przywrócenia połączenia. Zdaniem UMWO brak ww. połączenia będzie odczuwalny dla mieszkańców tej części województwa. Postulat nieuwzględniony – brak możliwości zapewnienia bezpośrednich połączeń, zapewniono atrakcyjną ofertę z przesiadką w Katowicach
Trójmiasto	Zgłoszono potrzebę utrzymania połączeń dalekobieżnych do Trójmiasta. Postulat nieuwzględniony – brak możliwości zapewnienia bezpośrednich połączeń, zapewniono atrakcyjną ofertę z przesiadką we Wrocławiu
Postoje	
Ozimek	Zaproponowano wprowadzenie postoi ze względu na rozwój miasta. Postulat nie został uwzględniony. Zgodnie z polityką postojów nie planuje się postojów pociągów dalekobieżnych w miastach poniżej 10 tys. mieszkańców poza końcowymi odcinkami linii komunikacyjnych.
Raławice Śląskie	Zaproponowano dodanie postoi w celu obsługi powiatu głubczyckiego. Postulat został uwzględniony.
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
UMWO zgłosił wniosek o podjęcie rozmów na wyższym szczeblu w sprawie taryfy przewozowej PKP IC. Stosowanie niższych cen biletów niż oferta regionalna negatywnie wpływa na efektywność finansową przewozów zamawianych przez województwo. Przejście pasażerów z relacji stricte regionalnych do pociągów dalekobieżnych z jednej strony obniża poziom osiągniętych przychodów, z drugiej strony ogranicza dostęp miejsc siedzących w PKP IC dla podróżnych w relacjach długich, dalekobieżnych.	
Inne	
Przedyskutowano kwestię rozbitcia oferty między Opolem a Gliwicami na dwa ciągi: przez Kędzierzyn Koźle i Strzelce Opolskie. Zdaniem UMWO przedstawiony układ połączeń (ekspresowe przez Kędzierzyn Koźle i pociągów pośpiesznych przez Strzelce Opolskie) jest właściwy.	

5.9 Województwo podkarpackie

Tabela 27 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa podkarpackiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P21	<p>UMWP potwierdził zasadność postulatów z konsultacji społecznych, dotyczących skierowanie połowy kursów tej linii z wykorzystaniem LK68 do Lublina, co pozwoliłoby na połączenie Dębicy, Mielca i Tarnobrzega z Lublinem.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
P22	<p>Organizator pozytywnie ocenia trasę i proponowaną częstotliwość linii, wskazał też, że widzi zasadność wydłużenia części połączeń tej linii do Ustrzyk Dolnych, w szczególności w sezonie turystycznym.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
P54	<p>Zawnioskowano o wydłużenie części połączeń z wykorzystaniem LK106 i LK108 celem obsłużenia południowej części województwa i zapewnienia bezpośredniego połączenia z Warszawą. W opinii Organizatora nie ma jednak potrzeby realizacji tego połączenia w sposób cykliczny i systemowy,</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Proponowane nowe linie komunikacyjne	
Rzeszów – Skarżysko-Kamienna – Łódź	<p>UMWP poinformował, że dostrzega zainteresowanie tym kierunkiem o czym świadczą uruchamiane przewozy autobusowe.</p> <p>Postulat został uwzględniony w zakresie połączenia Rzeszów – Łódź. Linia U41 została wytrasowana przez Kielce.</p>
Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	

Rzeszów – Szczecin	<p>Organizator wnioskuje o utrzymanie bezpośredniego połączenia w tej relacji mając na uwadze szereg relacji cząstkowych realizowanych przez istniejące pociągi w tym ciągu, jak również silne ugruntowanie tego połączenia w świadomości społecznej.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Systemowe linie komunikacyjne na ciągu Rzeszów – Kraków zostały zaplanowane w relacjach do Poznania i Kołobrzegu/Ustki (co 2h) oraz Lipska i Berlina (łącznie co 1h). Nie ma potencjału na skierowanie kolejnej linii komunikacyjnej na ten ciąg. Połączenie może być realizowane poprzez skomunikowania we Wrocławiu lub Poznaniu.</p>
Słowacja/Węgry	<p>UMWP dostrzega potrzebę uruchomienia połączeń dalekobieżnych przez LK 107 przez przejście w Łupkowie w kierunku Słowacji oraz przede wszystkim na Węgry.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony – zbyt mały popyt na połączenia w tej relacji.</p>
Mazury, Beskid Żywiecki, Karkonosze, Kołobrzeg i Trójmiasto	<p>Lokalizacje wskazane jako kluczowe kierunki przemieszczeń mieszkańców województwa podkarpackiego poza jego obszar w celach turystycznych, będące potencjalnymi przesłankami do uwzględnienia podczas kształtowania oferty pociągów sezonowych i niesystemowych.</p> <p>Postulat częściowo uwzględniony w zakresie połączeń w Karkonosze</p>
Postoje	
Przeworsk	<p>Zawnioskowano o dodanie postoju dla linii Ex51. Dodatkowo zaproponowano budowę nowego przystanku w okolicach mostu na rzece Mleczne i wprowadzenia dla niej postoju na linii P33.1</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Potraktowano priorytetowo czas przejazdu pociągów linii Ex w relacji Przemyśl – Kraków. Obsługę Przeworska zapewniają linie P10 i P40.</p>
Głogów Małopolski	<p>Wskazano brak uzasadnienia dla postoju w Głogowie Małopolskim ze względu na bliskość stacji Rzeszów Główny i Kolbuszowa, obsługiwanych w ruchu dalekobieżnym.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Inne	
<p>Przedstawiciele województwa zwrócili uwagę na niedogodne pory przyjazdów pociągów dalekobieżnych do Warszawy. W ocenie Organizatora oraz operatora</p>	

niezbędne są połączenia zapewniające dojazd do Warszawy w okolicach godziny 8:00, nawet kosztem wyjazdu z Rzeszowa w godzinach wczesno-porannych lub nocnych.

Postulat został uwzględniony – zaplanowano pierwszy przyjazd do Warszawy przed 8:00

Istniejące połączenia EIP relacji Rzeszów Gł. – Kraków Gł. – Warszawa Centralna – Gdynia Gł., pomimo atrakcyjnych godzin kursowania i czasu przejazdu, ma ograniczone znaczenie społeczne ze względu na wysoki poziom cen biletów. UMWP uznaje to jako wykluczenie ekonomiczne znacznej części społeczności lokalnej.

Rozwiązaniem tej kwestii jest połączenie Ex54 Warszawa – Radom – Tarnobrzeg – Rzeszów – Przemyśl / Sanok, które będzie oferowało atrakcyjny czas przejazdu.

Organizator nie potwierdził potrzeby organizacji połączenia w ciągu Rzeszów – Lublin – Białystok z pominięciem Warszawy (brak takiej potrzeby społecznej).

W zaktualizowanej wersji oferty nie przewidziano takiego połączenia.

Organizator nie potwierdził potrzeby organizacji połączenia z wykorzystaniem LK70 i LK73 (ciąg Tarnobrzeg – Staszów – Kielce).

Z uwagi na potrzeby społeczne zaproponowano linię Rzeszów – Stalowa Wola – Tarnobrzeg – Staszów – Kielce – CMK – Łódź.

Planowana oferta dalekobieżna na odcinku Jarosław – Przemyśl może powodować problemy z realizacją oferty regionalnej ze względu na niedostateczną liczbę stacji, na których możliwe jest wyprzedzanie pociągów.

Będzie to przedmiotem dalszych analiz na szczegółowych wykresach ruchu w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.

5.10 Województwo podlaskie

Tabela 28 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa podlaskiego.

Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
Warszawa – Białowieża	<p>Połączenie niesystemowe o charakterze weekendowo-sezonowym</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Brak wystarczającego popytu na realizowanie połączeń dalekobieżnych do Białowieży.</p>
Suwałki – Olsztyn – Poznań – Wrocław	<p>Połączenie wnioskowane przez mieszkańców, analogicznie do połączeń realizowanych historycznie, szczególnie jako połączenia sezonowe.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Połączenie Suwałk z Poznaniem realizowane będzie linią P04 (przez Białystok i Poznań). Dodatkowo zaplanowano niesystemowe połączenie Suwałki – Olsztyn – Trójmiasto.</p>
Białystok – Siedlce – Łuków – Lublin	<p>Pojawiają się sygnały o potrzebie bezpośredniego połączenia z Lublinem. Podkreślono przy tym, że realizacja połączenia z Białegostoku do Lublina jest znacznie szybsza z przesiadką w Warszawie, niż uruchamianie pociągów przez Hajnówkę, Siedlce, Łuków.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Czas przejazdu przy połączeniu bezpośrednim przez Siedlce byłby niekonkurencyjny względem połączenia z przesiadką w Warszawie.</p>
Warszawa – Łomża	<p>Zauważono potrzebę zapewnienia połączeń z Łomży do Warszawy. Powinny być to typowe połączenia międzywojewódzkie, z relacjami wykraczającymi poza Warszawę. Finansowanie ww. połączeń powinno być realizowane przez Ministra Infrastruktury.</p> <p>Postulat został uwzględniony w zakresie połączenia z Warszawą.</p>
Postoje	
Wasilków	<p>Brak potrzeby postoju; stacja położona jest na uboczu miasta, które ma bardzo dobre połączenie komunikacyjne z nieodległym Białymstokiem. Pomimo sporego potencjału ludnościowego i dynamicznego rozwoju miejscowości, w pociągach regionalnych notowane są bardzo niskie wymiany pasażerskie. W przypadku zmiany lokalizacji przystanku – postój rekomendowany.</p>

	Postulat został uwzględniony.
Knyszyn	Brak potrzeby postoju; stacja położona jest poza granicami miejscowości i w znacznej odległości od niej. Postulat został uwzględniony.
Oswiec	Możliwe wprowadzenie postoju; stacja ma dobrą lokalizację i pozwala na obsługę jednostki wojskowej wraz z przyległym osiedlem mieszkaniowym oraz obsługę ruchu turystycznego do Biebrzańskiego Parku Narodowego Postulat został uwzględniony.
Suwałki	Utrzymanie postoju w obecnej lokalizacji, bez obsługi projektowanego przystanku Suwałki Południe. Postulat został uwzględniony.
Białystok Zielone Wzgórza	Utrzymanie postojów dla pociągów wszystkich kategorii, ale przy trasowaniu pociągów z LK6 na LK38 nie zatrzymywać pociągów dwukrotnie. Postulat został uwzględniony.

Wnioski dotyczące organizacji przewozów

Kluczowym przedmiotem zainteresowania organizatora są połączenia wojewódzkie. Przedstawione linie uzupełniające (U) są postrzegane przez UMWP jako połączenia międzywojewódzkie, a co za tym idzie – ich organizacja leży po stronie ministra właściwego ds. transportu. Województwo nie wyklucza jednak częściowego współfinansowania takich połączeń, w szczególności w przypadku zapewnienia honorowania biletów regionalnych i obsługi wszystkich stacji i przystanków na trasie.

Inne

UMWP zwraca uwagę na zagrożenie związane z bogatą ofertą międzywojewódzką na odcinku Białystok – Szepietowo – granica województwa. W szczególności problematyczna jest duża liczba połączeń realizowanych bez postojów pośrednich, utrudniająca konstrukcję rozkładu jazdy dla połączeń regionalnych.

UMWP nie widzi potrzeby zapewnienia regularnego połączenia z Portem Lotniczym Olsztyn-Mazury w Szymanach. Jako najważniejsze porty lotnicze dla mieszkańców województwa podlaskiego wskazano porty w Warszawie i Gdańsku.

5.11 Województwo pomorskie

Tabela 29 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa pomorskiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P01	<p>Zaproponowano przyśpieszenie linii do Berlina (jako pociągu ekspresowego co 4h z pozostawieniem co 4h jako P01 do Szczecina, po modernizacji linii Kołobrzeg – Szczecin przetrasowanie kursów ekspresowych na linię przez Trzebiatów. UMWP wnioskuje o przyspieszenie ww. linii (jako połączenia sprinterskie – ograniczona liczba postojów w stosunku do połączeń pospiesznych).</p> <p>Postulat nie został uwzględniony – brak wystarczającej przepustowości dla dodatkowych pociągów, nie zaplanowano różnicowania siatki postojów na systemowej linii z częstotliwością co 2h, a zmniejszenie częstotliwości kursów z siatką postojów jak dla linii pospiesznej znacząco pogorszyłoby ofertę dla stacji pominiętych dla linii Ex.</p>
P07	<p>Brak zgody na trasowanie linii P07 (Zielona Góra Gł. – Gdynia Gł.) przez LK 201. Linia komunikacyjna ma charakter linii podstawowej łączącej Zieloną Górę, Poznań z Trójmiastem i powinny być trasowana najkrótszym korytarzem po LK 131.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
P12, Ex09	<p>Zaproponowano wprowadzenie zmian w połączeniach na odcinku Gdynia Gł. – Słupsk – Kołobrzeg poprzez przeplot linii P12 i Ex09: Ex09 co 4h, P12 co 4h; zamiast wyłącznie Ex09).</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Ex37	<p>Zaproponowano podział linii w celu zapewnienia połączenie Trójmiasta z Zakopanem i Nowym Sączem/Krynica lub Budapesztem. Co 4h do Zakopanego oraz co 4h do Nowego Sącza/Krynicy Zdrój lub Budapesztu.</p> <p>Postulat został częściowo uwzględniony – założono połączenie Trójmiasta z Zakopanem linią Ex09 co 4h, a także niesystemowe połączenie do Nowego Sącza i Krynicy (linia P30A).</p>
U30	<p>Dla włączenia powiatów kościerskiego i kartuskiego do sieci dalekobieżnej wystarczy linia uzupełniająca, np. U30 z Katowic do Trójmiasta z częstotliwością co 4h. Częstotliwość co 2h jest niepotrzebna handlowo i ogranicza dostępną przepustowość.</p> <p>W zaktualizowanej wersji przyjęto częstotliwość co 4h.</p> <p>Docelowo pożądane trasowanie do stacji Gdańsk Główny (w przypadku braku takiej możliwości – Gdynia Gł. z postojem w stacji Gdańsk Osowa). Z uwagi na kolizje z ruchem regionalnym linia U30 nie powinna kursować przez Kartuzy ze względu na wyczerpanie przepustowości odcinków Glinicz</p>

	<p>– Kartuzy i Kartuzy – Somonino. Wstępnie zaproponowano powiązanie pociągu U30 na odc. Kościerzyna – Gdańsk Gł. z regionalnym ekspresem, który będzie kursował z (Miastka)/Bytowa przez Kościerzynę, Gdańsk Gł., Malbork do Kwidzyna (Grudziądz) co 4h.</p> <p>Obsługa Kartuz została założona opcjonalnie, w zależności od dostępnej przepustowości. Utrzymano również relację do Gdyni Głównej przez Gdańsk Wrzeszcz. Obsługa Gdańska jest istotna pod kątem handlowym. Decyzja w obu kwestiach zostanie podjęta na podstawie szczegółowych analiz przepustowości w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.</p> <p>Zdaniem UMWP, na odcinku Czersk – Bąk – Kościerzyna linia U30 powinna zatrzymywać się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Wydłużenie czasu przejazdu pociągu dalekobieżnego w relacji Bydgoszcz- Trójmiasto byłoby zbyt duże.</p>
U37	<p>Gdynia Gł. – Malbork – Grudziądz – Warszawa: UMWP proponuje przekierowanie linii na zupełnie nową relację Szczecinek – Chojnice – Grudziądz – Warszawa, w przeciwieństwie do rejonu Kwidzyna wskazany region należy do najbardziej wykluczonych komunikacyjnie. Natomiast rejon Kwidzyna dysponuje dobrą ofertą regionalną do pobliskiego Malborka, gdzie jest dostępny szeroki wachlarz połączeń dalekobieżnych.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony, ponieważ obsługa relacji Płock – Trójmiasto stanowi istotną funkcję tej linii komunikacyjnej.</p>
U47	<p>Istnieje możliwość koordynacji z RE Grudziądz – Kwidzyn – Gdańsk Gł. – Bytów (Miastko) na odc. Grudziądz – Gdańsk Wrzeszcz. Obie linie dają częstotliwość łącznie co 2h.</p>

Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)

Warszawa – Hel	<p>Wskazano jako typowy kierunek ciężenia nad morze oraz zwrócono uwagę na potrzebę realizacji połączeń weekendowych w okresie maj – październik.</p> <p>Postulat został uwzględniony w zakresie połączeń Warszawa – Hel.</p>
GOP – Łeba	
Poznań – Ustka	
Szersza oferta dalekobieżna	<p>UMWP wnioskuje o korektę oferty „Ex” na E65 w kontekście południowych kierunków tj. utrzymanie bogatej oferty do Zakopanego, Bielska-Białej (lub Wisły) oraz zwiększenie bezpośredniości oferty poprzez dodanie takich kierunków jak: Krynica Zdrój, Nowy Sącz, Rzeszowa i Przemyśla (pociągiem Ex), Gliwic (w celu penetracji GZM), czy Wiednia.</p> <p>Postulat został uwzględniony w zakresie połączeń do Gliwic</p>

Czechy	<p>Zawnioskowano o sezonowe wydłużenie „Baltic Expressu” do Ustki ze względu na skokowy wzrost liczby turystów z Czech.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Obsługa Ustki została założona połączeniami z innych kierunków, przez co dodawanie kolejnych połączeń nie jest zasadna handlowo.</p>
Niemcy	<p>UMWP wnioskuję, aby utrzymać obecne połączenia Gdyni z Berlinem, nawet po uruchomieniu linii przez Koszalin, Szczecin.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony z uwagi na brak potencjału dla trasowania drugiej systemowej linii komunikacyjnej Trójmiasto-Berlin przez Bydgoszcz przy funkcjonowaniu połączenia przez Koszalin i Szczecin</p>
Wiedeń, Budapeszt, Wilno	<p>Zawnioskowano o wprowadzenie bezpośrednich połączeń międzynarodowych we wskazanych kierunkach. Rozsądnym wymiarem oferty byłyby 2 pary pociągów. UMWP poinformował, że obecnie przewoźnik krajowy posiada otwarty dostęp na połączenie komercyjne z Trójmiasta do Wiednia.</p> <p>Postulat został uwzględniony w zakresie połączenia z Wiedniem.</p>
Podkarpacie (Rzeszów, Przemyśl)	<p>Zwrócono uwagę na brak obsługi tego kierunku.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony z uwagi na brak możliwości systemowego powiązania pociągów Warszawa – Przemyśl z wydłużeniem z/do Trójmiasta (niekompatybilne końcówki minutowe)</p>
Ostrołęka, Łomża	<p>Uwzględnienie w HRJ 2035 połączenia uzupełniającego Gdynia – Ława – Olsztyn – Ostrołęka – Łomża – Białystok</p> <p>Postulat nie został uwzględniony – możliwe połączenie z przesiadką, wydłużenie linii obsługiwanej taborem spalinowym o odcinek Olsztyn – Trójmiasto jest rozwiązaniem trudnym i kosztownym do wdrożenia z uwagi na przepustowość i efektywność ekonomiczną takiego połączenia</p>
Postoje	
Gdańsk Osowa	<p>Dla linii U30 przy trasowaniu pociągów do Gdyni Gł.</p> <p>Ze względu na trasowanie linii U30 przez Gdańsk Wrzeszcz celem poprawy dostępności Gdańska i Sopotu, postulat nie został uwzględniony. W</p>

	<p>przypadku trasowania przez LK201 wprowadzenie ww. postoju będzie przedmiotem dodatkowych analiz.</p>
Gdynia Karwiny	<p>Dla linii U30 przy trasowaniu pociągów do Gdyni Gł.</p> <p>Ze względu na trasowanie linii U30 przez Gdańsk Wrzeszcz celem poprawy dostępności Gdańska i Sopotu, postulat nie został uwzględniony. W przypadku trasowania przez LK201 wprowadzenie ww. postoju będzie przedmiotem dodatkowych analiz.</p>
Kartuzy	<p>W przypadku braku przepustowości należy usunąć postój dla połączeń dalekobieżnych, w zamian bezwzględnie wprowadzić Żukowo.</p> <p>Obsługa Kartuz została założona opcjonalnie. Decyzja zostanie podjęta na podstawie szczegółowych analiz przepustowości w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.</p>
Laskowice Pomorskie	<p>Zaproponowano, aby pomijać w połączeniu ekspresowym, jeśli linia P07 zostanie przetrasowana na LK131. Na linii Bydgoszcz – Gdańsk należy trzymać się dwóch końcówek w godzinie – pociąg szybki (Ex05+Ex18) oraz pociąg wolny (P07+P11). Lub ewentualnie wprowadzić podział: P07 staje w Terespolu, a P11 w Pelplinie dzięki czemu czas jazdy jest taki sam w ujęciu od Bydgoszczy do Gdańska.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Laskowice Pomorskie są istotnym węzłem zapewniającym możliwość przesiadki m.in. w kierunku Grudziądza, dlatego założono postoje handlowe w tej lokalizacji na wszystkich liniach komunikacyjnych na odcinku Bydgoszcz – Tczew.</p>
Pruszcz Gdański	<p>Należy usunąć postój dla pociągów dalekobieżnych w celu uzyskania odpowiedniej przepustowości i poprawy oferty pociągów regionalnych i aglomeracyjnych.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Rumia	<p>Należy pozostawić postój dla pociągów dalekobieżnych, miasto powyżej 50 tys. mieszkańców.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Pelplin	<p>Brak potrzeby zatrzymywania tam połączeń dalekobieżnych, ewentualnie jedna linia naprzemiennie ze Smętowem.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony – zaplanowano postoje handlowe w przypadku linii komunikacyjnych kategorii P – obsługa powiatu starogardzkiego.</p>
Smętowo	<p>Brak potrzeby zatrzymywania tam połączeń dalekobieżnych, ewentualnie jedna linia naprzemiennie z Pelplinem.</p>

	Postulat nie został uwzględniony – zaplanowano postoje handlowe w przypadku linii komunikacyjnych kategorii P z uwagi na dogodne połączenie drogowe z Kwidzynom.
Swarożyn, Pinczyn, Rytel Wieś, Kaliska	Do wprowadzenia postoje dla linii P24, P34 przy wprowadzeniu koordynacji z RE lub częściowej rezygnacji z tworzenia linii RE. Na obecnym etapie zaplanowano jedynie postoje w Kaliskach. Odnośnie pozostałych postój decyzje powinny być podejmowane w ramach szczegółowych ustaleń dot. lokalnej integracji taryfowo-rozkładowej.
Ryjewo	Dodać dla linii U47 przy koordynacji z linią RE (Grudziądz) Kwidzyn – Gdańsk Gł. – Bytów (Miastko). Postulat nie został uwzględniony.
Łąg	Należy usunąć postój dla pociągów dalekobieżnych. Postulat został uwzględniony.
Zblewo	Należy utrzymać postój dla linii P24, P34, obsługa obszaru o dużym potencjale ludnościowym. Postulat został uwzględniony.
Inne	
Zwrócono uwagę na przepustowość LK nr 202, czy na odcinku Słupsk – Runowo Pomorskie będzie możliwe wytrasowanie tak dużej liczby pociągów. Na kolejnych etapach prac będą przeprowadzane szczegółowe analizy przepustowości na wykresach ruchu w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym	
Zawrócono uwagę na potrzebę dostosowania godziny przyjazdów dla pociągów nocnych oraz ich skorelowanie ich z falami lotów z gdańskiego lotniska. Zasugerowano również rozważanie trasowania wybranych, niesystemowych połączeń nocnych przez linię PKM w celu obsługi portu lotniczego. Na obecnym etapie prac nie uwzględniono oferty połączeń nocnych w HRJ.	
Należy unikać pojedynczych postojów wybranych pociągów, bo zaburza to cykliczność RJ i w praktyce paradoksalnie utrudnia budowę dobrej oferty dla mniejszych ośrodków – często wprowadzanie „prestizowych” postojów np. 2 pociągów w dobie w małym ośrodku uniemożliwia stworzenie optymalnej oferty dla tego ośrodka w ruchu regionalnym. Postulat jest spójny z założeniami Projektu HRJ.	

5.12 Województwo śląskie

Tabela 30 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa śląskiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
U30	<p>Ze względu na funkcję dalekobieżną i planowane połączenia regionalne do Kłobucka rekomenduje się ograniczenie liczby postojów zgodnie z zasadami dla połączeń pospiesznych.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Ex23	<p>W kontekście obsługi Rybnika i ROW, UMWS wskazał jako możliwe wariantowanie co 4h na Racibórz i Wodzisław Śląski.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Požadane jest utrzymanie jednolitej trasy dla wszystkich pociągów w ramach systemowej linii komunikacyjnej P23. Obsługa Wodzisławia Śląskiego została zaplanowana linią Ex06.</p>
Ex56, Ex59	<p>W kontekście braku przepustowości LK133 zgłoszona została propozycja zmiany trasy pociągów międzynarodowych od strony Zebrzydowic oraz potencjalnego połączenia RE z Bielska-Białej przez LK94 do Krakowa. Ustalono, że jest to dopuszczalne, ale wyłącznie w przypadku, w którym wydłużenie czasu przejazdu przez jazdę trasą przez Skawinę jest maksymalnie kilku-kilkunastominutowe.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
KDP21, KDP31	<p>Ze względu na ograniczoną przepustowość i odcinki jednotorowe UMWS rekomenduje, by nie zakładać systemowych wydłużeń pociągów dalekobieżnych do Żywca i Wisły. Maksymalny standard to maksymalnie 2 pary połączeń w dobie. Wg UMWS na odcinkach jednotorowych lepsza jest systemowa oferta regionalna niż rozwój połączeń dalekobieżnych kosztem pociągów regionalnych.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Połączenia Warszawy z Wisłą i Żywcem są istotne z punktu widzenia obsługi ruchu turystycznego w regionie Beskidu Śląskiego i Żywieckiego. Analizy w tym zakresie będą pogłębiane w ramach tworzenia szczegółowych wykresów ruchu w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.</p>
Proponowane nowe linie komunikacyjne	
Warszawa – Częstochowa – Tarnowskie Góry – Bytom – Katowice (linia pospieszna).	<p>Linia zaproponowana z uwagi na zmniejszony poziom obsługi Częstochowy. Požadana częstotliwość obsługi to 2 godziny.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	

Wrocław, Kraków, Warszawa, Trójmiasto	Lokalizacje wskazane jako istotne kierunki dla obsługi Rybnika i ROW. Postulat uwzględniony w zakresie połączeń do Warszawy, Wrocławia i Krakowa
Postoje	
Kuźnia Raciborska	Należy usunąć postój dla linii P03. Postulat został uwzględniony.
Zawiercie, Dąbrowa Górnicza	Należy uzupełnić postoje o wskazane lokalizacje dla linii Ex03 analogicznie jak w Ex23. Postulat został uwzględniony.
Chorzów Batory	Omówiono kwestię zastąpienia postoju w Chorzowie Mieście postojem na LK 137. UMWS wskazał, że układ postojów w Chorzowie powinien pozostać bez zmian jak w przedstawionej propozycji HRJ, z uwagi na to że: 1) stacja Chorzów Miasto znajduje się w pobliżu centrum przesiadkowego przy Rynku oraz obsługuje ściśle centrum miasta, 2) pozostałe pociągi nie przejeżdżające przez Chorzów Miasto albo są pociągami kategorii ekspresowej (jadą bez postoju w mieście Chorzów) lub są relacjami, które nie wnoszą dużej wartości dodanej. Postulat został uwzględniony.
Pyskowice	Omówiono uwarunkowania wpływające na zasadność postoju. UMWS nie zarekomendował podjęcia decyzji o usunięciu lokalizacji. W zaktualizowanej wersji oferty obsługa Pyskowic została zaplanowana z przesiadkami na stacji Gliwice z wykorzystaniem planowanego do uruchomienia połączenia do stacji Pyskowice Miasto. Stacja Gliwice posiada o wiele większą ofertę połączeń dalekobieżnych niż Pyskowice.
Katowice Ligota	Nie wskazano potrzeby zatrzymania Postulat został uwzględniony.
Zabrze Północne	Nie wskazano potrzeby zatrzymania Postulat został uwzględniony.
Szczekociny	Wskazano, że występują zgłoszenia w zakresie postojów pociągów jakiegokolwiek segmentu. Postulat nie został uwzględniony z uwagi na brak infrastruktury oraz brak potencjału do zaplanowania nowej linii dalekobieżnej przez Szczekociny (odcinek Koniecpol – Starzyny).

Wnioski dotyczące organizacji przewozów

Wprowadzenie połączeń podwójnej funkcji możliwe w momencie, w którym ze względu na kolizję w konstrukcji rozkładu jazdy połączenie dalekobieżne zastępuje połączenie regionalne.

5.13 Województwo świętokrzyskie

Tabela 31 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa świętokrzyskiego.

Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
Łódź/Podkarpacie	<p>Zgłoszono zastrzeżenia dotyczące braku połączenia w ciągu LK25, łączącego województwo świętokrzyskie z Łodzią i Podkarpaciami. Zdaniem przedstawicieli województwa jest to relacja, która powinna być obsługiwana w sposób bezpośredni. Akceptowalne warianty to linia z Łodzi przez CMK, Kielce, Staszów lub przez Końskie, Skarżysko-Kamienną, Ostrowiec Świętokrzyski, Sandomierz w stronę Rzeszowa. Historycznie funkcjonowały połączenia po LK25, natomiast infrastruktura oraz trasowanie przez Kielce skłania do rozwiązania, w którym to samorząd zapewni odpowiednio bogatą ofertę regionalną na LK25, a ewentualne przewozy dalekobieżne będą odbywały się po LK70. Potencjalne postoje: Staszów, Włoszczowice (węzeł na kierunek Busko-Zdrój) oraz Chmielnik (miasto 3,5 tys. mieszkańców).</p> <p>Postulat został uwzględniony – linia U41.</p>
Busko-Zdrój – Śląsk	<p>W zakresie połączeń dalekobieżnych do Buska-Zdroju przedstawiciele Województwa wskazali, że zgodnie z dostępnymi danymi 60% kuracjuszy w uzdrowisku przyjeżdża ze Śląska, co należy uwzględnić przy planowaniu połączeń dalekobieżnych lub regionalnych.</p> <p>Z uwagi na zbyt mały potencjał na generowanie podróży w ruchu dalekobieżnym nie założono w perspektywie roku 2035 oferty dalekobieżnej do Buska-Zdroju.</p>
Warszawa przez CMK	<p>Zgłoszono kwestię dodatkowego połączenia Kielc ze stolicą przez CMK, wykorzystując łącznicę z Czarncy do Włoszczowy Północ. Jak zauważył samorząd, współfinansowali oni budowę łącznicy i należy rozważyć jej wykorzystanie w ww. relacji (niemniej jednak, przy szerokiej ofercie do Warszawy przez Radom Gł. nie jest to priorytet).</p> <p>Postulat nie został uwzględniony z uwagi na rozbudowaną ofertę przewozową (co godzinę) przez Radom.</p>
Katowice przez CMK	<p>Zwrócono uwagę na brak połączenia Kielc z Katowicami przez CMK. UMWS akceptuje jednak proponowane przetrasowanie połączeń dalekobieżnych przez LK62.</p>

	Postulat został uwzględniony – linia P19.
Zakopane	Wskazano na potrzebę sezonowego wydłużenia linii P12 Postulat został uwzględniony.
Jelenia Góra	Wskazano na potrzebę sezonowego wydłużenia linii P18 Postulat nie został uwzględniony – zbyt mały popyt nie uzasadnia bezpośredniego połączenia w tej relacji
Postoje	
Skarżysko-Kamienna	Należy uwzględnić postój dla połączenia dalekobieżnego Warszawa – Rzeszów. Jest to również istotne ze względu na skomunikowania z kierunku Końskie, Opoczno czy Kielce szczególnie w kontekście wytrasowania połączenia Łodzi z Podkarpaciem przez Kielce, a nie Skarżysko. Postulat nie został uwzględniony z uwagi na wydłużenie czasu przejazdu w relacji Warszawa – Rzeszów oraz częściową zmianę charakteru linii do Przemyśla pod kątem taboru - uruchomienie grupy wagonów do Sanoka.
Suchedniów	Ze względu na bliskość węzła w Skarżysku-Kamiennej, zatrzymanie nie jest niezbędne. Zaplanowano postoje handlowe tylko w skrajnych porach doby.
Jasice	W HRJ postój został zaproponowany do obsługi Opatowa. UMWS wskazał, że lepszym rozwiązaniem jest uruchomienie połączeń dowozowych do Ostrowca Świętokrzyskiego (istotnych również w ruchu lokalnym) oraz likwidacja postoju w Jasicach. Postulat został uwzględniony.
Kielce Ślichowice	Należy rozważyć wprowadzenie postoju ze względu duże osiedla mieszkalne w tym rejonie. Postulat nie został uwzględniony z uwagi na bliskość stacji Kielce

5.14 Województwo warmińsko-mazurskie

Tabela 32 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego,

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P01	<p>Zwrócono uwagę, że jednotorowy odcinek Korsze – Ełk może być potencjalnie problematyczny w konstrukcji rozkładu jazdy dla linii P01. Dodatkowo podkreślono celowość analiz tej linii na odcinku Olsztyn – Białystok jako tzw. połączenia podwójnej funkcji, co może prowadzić do zmniejszonego zapotrzebowania na trasy dla pociągów regionalnych, a co za tym idzie – dalszego ograniczenia ryzyk związanych z przepustowością tego odcinka.</p> <p>Na kolejnych etapach prac będą przeprowadzane szczegółowe analizy przepustowości na wykresach ruchu w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.</p>
P06, P13	<p>Organizator wskazał potencjał do wydłużenia linii komunikacyjnych kończących w Olsztynie od strony zachodniej, w szczególności w okresach wzmożonego ruchu turystycznego. Obsługa wschodnich części województwa liniami dalekobieżnymi może odbywać się również od strony Białegostoku i Ełku.</p> <p>Postulat został uwzględniony – wydłużenie linii P06 do Giżycka oraz, sezonowo, do Mikołajek.</p>
Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
Trójmiasto/Warszawa	<p>Zgłoszono potrzebę utrzymania ruchu pociągów międzywojewódzkich na odcinku Olsztyn – Pisz – Ełk (LK219). Podkreślono istotność tego ciągu dla dojazdu studentów w kierunku Trójmiasta i Warszawy, a także jako ciągu turystycznego w sezonie.</p> <p>Postulat został uwzględniony – linia U90.</p>
U25	<p>Wskazano, że Olsztyn jest atrakcyjnym punktem docelowym dla dużej grupy studentów z okolic Ostrołęki i Łomży. Zaproponowana linia komunikacyjna U25 w obecnie proponowanym kształcie (Olsztyn – Białystok p. Ostrołękę i Łomżę), jak również potencjalna linia komunikacyjna Olsztyn – Warszawa p. Ostrołękę i Tłuszcz mogą pełnić istotną rolę społeczną. Nie ma potrzeby, aby dla linii nr 35 zakładać w ofercie typowy pociąg dalekobieżny, może być to połączenie uzupełniające o charakterze regionalnego ekspresu, które zapewni obsługę podstawowych potoków z Ostrołęki i Łomży w kierunku Olsztyna i Szczytna. Podkreślono, że niezależnie od ostatecznego układu linii niezbędne jest</p>

	<p>zapewnienie dogodnych skomunikowań na stacji węzłowej Ostrołęka. Relacja Białystok – Olsztyn powinna być obsługiwana przez Ełk, dlatego zdaniem UMWW-M prawidłowy jest „wjazd kieszeniowy” do Łomży pociągu relacji Białystok – Ostrołęka – Olsztyn.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
<p>Inne</p>	
<p>Ograniczona przepustowość na LK9 może stanowić barierę dla utworzenia regularnego, cyklicznego rozkładu jazdy i dogodnych skomunikowań w stacjach węzłowych.</p> <p>Na kolejnych etapach prac będą przeprowadzane szczegółowe analizy przepustowości na wykresach ruchu w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym</p>	

5.15 Województwo wielkopolskie

Tabela 33 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa wielkopolskie.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P24	<p>Zwrócono uwagę, że planowana oferta na odcinku Piła – Krzyż (10 par pociągów regionalnych oraz linia P24 co 2h) może być zbyt bogata w stosunku do potrzeb przewozowych na tym odcinku.</p> <p>Postulat został uwzględniony – częstotliwość linii U24 zredukowana do co 4h; wprowadzono w odzyskane sloty linię U33 zwiększającą ofertę bezpośrednich połączeń o Bydgoszcz, Szczecin i Warszawę</p>
Proponowane nowe linie komunikacyjne	
Warszawa – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Zielona Góra	<p>W odniesieniu do postulatów społecznych uruchomienia połączenia we wskazanym ciągu stwierdzono, że propozycja jest interesująca, jednak zwrócono uwagę, że infrastruktura na odcinku Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów wymaga gruntownej modernizacji.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
Karkonosze, Kotlina Kłodzka	<p>Wskazano jako pożądanym kierunek oferty sezonowej (w tym: Szklarska Poręba, Karpacz).</p> <p>Postulat został uwzględniony. Zaplanowano połączenia do Szklarskiej Poręby i Kłodzka.</p>
Pojezierze Mazurskie	<p>Wskazano jako pożądanym kierunek oferty sezonowej (Giżycko, Pisz, Mikołajki).</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Świnoujście	<p>W ramach połączeń sezonowych wskazano możliwość wydłużenia wybranych kursów KDPI0 do Świnoujścia.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Poznań – Wiedeń	<p>Organizator nie widzi konieczności uruchamiania takiego połączenia, ale jeśli zostanie utworzone to nie wniesie zastrzeżeń.</p> <p>W zaktualizowanej wersji wprowadzono połączenie niesystemowe tej relacji.</p>
Piła – Krzyż – Berlin	<p>Organizator nie widzi konieczności uruchamiania takiego połączenia, ale jeśli zostanie utworzone to nie</p>

	<p>wnieście zastrzeżeń. Nie prowadzono analiz zasadności takiego połączenia.</p> <p>W zaktualizowane wersji nie wprowadzono takiego połączenia.</p>
Postoje	
Poznań Garbary, Poznań Starołęka	<p>Zawnioskowano o rozważenie postojów linii P na wskazanych przystankach. Szczególnie korzystna jest lokalizacja przystanku Poznań Garbary ze względu na rozbudowę układu sieci tramwajowej w kierunku Naramowic.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony ze względu na przepustowość odcinka Poznań Wschód – Poznań Główny (Poznań Garbary) oraz peryferyjne położenie względem sieci osadniczej (Poznań Starołęka)</p>
Czempień/ Mosina, Luboń k. Poznania	<p>Stwierdzono, że zaproponowana siatka postojów na LK 271 może być zbyt gęsta. Organizator zaproponował utrzymanie postojów na stacji Czempień (przesiadka na pociągi PKM oraz do Śremu) i usunięcie postojów w Mosinie oraz Luboniu koło Poznania.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony w zakresie postojów w Czempiniu, zaplanowano postoje na stacji Mosina pod warunkiem dostosowania infrastruktury do obsługi pociągów dalekobieżnych</p>
Pobiedziska	<p>W przypadku linii 353 stacją strefową dla PKM są Pobiedziska, gdzie możliwa jest przesiadka na połączenia aglomeracyjne.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Zgodnie z polityką postojów, unika się zbyt gęstej siatki postojów w obszarach aglomeracyjnych.</p>
Pałędzie	<p>Brak uzasadnienia dla wprowadzania postoju w tej lokalizacji lub innych punktach obsługi pasażerów w gminie Dopiewo.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Swarzędz	<p>Z uwagi na wielkość miejscowości, pomimo że znajduje się ona w zasięgu PKM, UMWW proponuje zrobić wyjątek i utrzymać postój pociągów P.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Inne	

Zwrócono uwagę, że po realizacji Kolei Dużych Prędkości przewidywany w HRJ poziom oferty w relacji Poznań – Warszawa przez LK3 (1,5 poc./h) może być zbyt wysoki w stosunku do potrzeb, szczególnie w segmencie połączeń pośpiesznych o gęstej siatce postojów. Ma to istotne znaczenie dla ruchu regionalnego i aglomeracyjnego ze względu na wysokie obciążenie LK3 przewozami w tych segmentach. UMWW jest za zmniejszeniem oferty dalekobieżnej po LK3 w tym segmencie.

Postulat uwzględniony – zaplanowano częstotliwość co 60 minut.

UMWW wskazał, że połączenia do/z Szczecina powinny być realizowane linią główną przez Krzyż, Choszczno, Stargard.

Postulat został uwzględniony.

UMWW jest sceptycznie nastawiony do zasadności trasowania pociągów dalekobieżnych do/z Gorzowa Wielkopolskiego z wykorzystaniem zmodernizowanej LK 368. W opinii Urzędu jest to istotnym zagrożeniem dla kształtu i możliwości rozwoju oferty regionalnej w tym kierunku. Przebiegi tras przez Zbąszynek i/lub Krzyż są postrzegane jako istotnie mniej ryzykowne.

Postulat nie został uwzględniony z uwagi na priorytet dla atrakcyjnego czasu przejazdu z Warszawy i Poznania do Gorzowa Wielkopolskiego.

Do pozostałych elementów oferty dalekobieżnej w trakcie spotkania nie wniesiono uwag.

5.16 Województwo zachodniopomorskie

Tabela 34 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Przebieg zaproponowanych w HRJ linii komunikacyjnych	
P08	<p>W kontekście planowanej rewitalizacji linii kolejowej nr 410 na odcinku Choszczno-Kalisz Pomorski oraz dostosowania jej do przewozów pasażerskich, wskazano na zasadność przetrasowania połączenia Szczecin-Bydgoszcz przez LK410, uwalniając przepustowość dla pociągów regionalnych na odcinku Kalisz Pomorski-Ulikowo. W przypadku zmiany trasy postuluje się wprowadzenie postojów na stacji Drawno oraz Choszczno. Dla scenariusza z pozostawieniem obecnej trasy linii P08, wskazano na potrzebę dodania postoju na stacji Recz Pomorski. Oba postoje mają zasadność w przypadku funkcjonowania linii P08 jako regionalnego ekspresu</p> <p>Postulat nie został uwzględniony – w horyzoncie 2035 poprawa parametrów linii 410 jest niepewna, postulat zostanie uwzględniony w dalszych horyzontach</p>
P32	<p>Zaproponowany do analizy zasadność połączenia Warszawy z Kołobrzegiem co 2h. Zamiennie propozycja rozdzielania relacji na co 4h do Kołobrzegu i co 4h do Szczecina, uzupełniania o bezpośrednie połączenia regionalne w analogicznych relacjach. Konieczna koordynacja połączeń regionalnych i dalekobieżnych co najmniej na odcinku Kołobrzeg-Szczecinek- Piła. UMWZ wskazał, że uruchamianie połączeń regionalnych w krótkich relacjach do Szczecinka lub Piły (zamiast np. Poznania czy Bydgoszczy) zmniejsza atrakcyjność pociągów oraz liczbę pasażerów.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony. Analizy wskazują na zasadność utrzymania częstotliwości co 2h w relacji Warszawa – Kołobrzeg przez Bydgoszcz i Szczecinek.</p>
KDP09	<p>UMWZ wskazał, że obsługa Kołobrzegu z kierunku Trójmiasta wyłącznie linią ekspresową (komercyjną) może być niewystarczająca.</p> <p>Postulat został uwzględniony – wydłużono linię P12 do Kołobrzegu co 4h.</p>
Proponowane kierunki obsługi (w tym w zakresie obsługi sezonowej)	
Szczecin-Trójmiasto	<p>Wskazano, że pożądanym byłoby uruchomienie linii dalekobieżnej o charakterze ekspresowym (z ograniczoną siatką postojów), zwłaszcza w kontekście docelowej modernizacji linii kolejowej nr 402 i uruchomienia nowego korytarza przez Kołobrzeg. Docelowo do analizy czy linia komunikacyjna przez Trzebiatów powinna obsługiwać lotnisko w Goleniowie (przy założeniu przelotowości).</p>

	<p>Postulat nie został uwzględniony – brak wystarczającej przepustowości dla dodatkowych pociągów, nie zaplanowano różnicowania siatki postojów na systemowej linii z częstotliwością co 2h, a zmniejszenie częstotliwości kursów z siatka postojów jak dla linii pospiesznej znacząco pogorszyłoby ofertę dla stacji pominiętych dla linii Ex.</p>
Przemyśl, Nowy Sącz	<p>Wskazano na istotność połączenia Szczecina z Przemyślem – zasadne również dla Szczecina. Do analizy możliwość wydłużenia np. pojedynczych kursów P29 lub połączenia nocne. Potencjalnym kierunkiem jest również Nowy Sącz.</p> <p>Postulat częściowo uwzględniony. Na obecnym etapie nie zakończono prac nad układem sieci połączeń nocnych. W zakresie połączeń dziennych brak slotów na systemową linię Szczecin – Przemyśl. Zaproponowano kursowanie linii Ex10 (zastępującej funkcjonalnie linię P29) do Nowego Sącza.</p>
Praga-Świnoujście	<p>UMWZ zgłosił pomysł wagonów bezpośrednich Praga – Świnoujście z uwagi na coraz większy ruch turystyczny z Czech.</p> <p>Postulat nie został uwzględniony.</p>
Postoje	
Szczecin Podjuchy	<p>Zawnioskowano o dodanie postoju dla linii P03 ze względu na lepszą obsługę osiedli w południowej części Szczecina.</p> <p>Postulat został uwzględniony</p>
Drawno, Choszczno	<p>Zawnioskowano o dodatnie postojów w przypadku zmiany przebiegu linii P08.</p> <p>Zespół HRJ zgadza się kierunkowo z postulatem, ale na obecnym etapie nie ma potwierdzenia ze strony PLK o rewitalizacji odcinka Kalisz Pomorski – Choszczno w parametrach pozwalających na prowadzenie ruchu dalekobieżnego.</p>
Recz Pomorski	<p>Zawnioskowano o dodatkowy postój, u w przypadku pozostawienia proponowanego przebiegu linii P08.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>
Wysoka Kamieńska	<p>Zaproponowano postój dla linii P29.</p> <p>Postulat został uwzględniony.</p>

Karlino	Zwrócono się z wnioskiem o przanalizowanie zasadności postępu. Po analizie zdecydowano o rezygnacji z postępu.
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
<p>Poruszono kwestię potencjalnego problemu z organizacją przewozów o charakterze przyspieszonym na linii Berlin-Szczecin. UMWZ wskazał, że dokonano już uzgodnień z partnerami zagranicznymi w zakresie m.in. pozyskania dedykowanego taboru. Rozwiązanie zaproponowane w projekcie HRJ (linia dalekobieżna P01 jako połączenie RE na odcinku Szczecin-Berlin) jest dopuszczalne, ale pod warunkiem funkcjonowania linii P01 w ramach taryfy regionalnej oraz rozwiązania kwestii taborowej (zagospodarowania taboru DB Regio), oraz uzgodnienia z organizatorem po stronie niemieckiej. UMWZ zwrócił uwagę na wyrażaną przez stronę niemiecką chęć uruchamiania niesystemowych (po stronie polskiej) połączeń Berlin – Szczecin – Świnoujście.</p>	
Inne	
<p>UMWZ dostrzega potencjał relacji Szczecin – Gorzów Wielkopolski, ale wyłącznie dla połączeń regionalnych oraz regionalnych o charakterze przyspieszonym. Województwo nie widzi potencjału dla połączenia dalekobieżnego. Z punktu widzenia Szczecina nie ma sensu jeździć okrężnie przez Kostrzyn i Gorzów do Poznania zarówno pociągami dalekobieżnymi jak i regionalnymi ekspresami. Z tego względu łącznicę w Kostrzynie należy traktować wyłącznie w kontekście połączeń regionalnych Gorzów Wielkopolski – Szczecin oraz dla nocnych połączeń dalekobieżnych jak np. IC Uznam, Podhalanin, itp.</p>	
<p>W dłuższej perspektywie UMWZ oczekuje działań MI/CPK w zakresie budowy nowej linii KDP Poznań – Gorzów – Gryfino (- Szczecin), stanowiącej wydłużenie linii Y Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź – Poznań.</p>	
<p>Ze względu na istotność Szczecina jako ośrodka wojewódzkiego, pomijanie go np. w podstawowych relacjach do Świnoujścia nie jest wskazane. Jest to akceptowalne dla konkretnego typu połączeń sezonowych, niesystemowych, tj. połączeń dla turystów jednodniowych, jadących do miejscowości nadmorskich np. rano na plażę i powracających wieczorem.</p>	

6 Regionalna oferta przewozowa – uwagi i postulaty

Jednym z elementów prowadzonych konsultacji z organizatorami była próba wypracowania rozwiązań w zakresie wojewódzkiej siatki połączeń kolejowych w okresie 2030-2040. Uwzględniono również przewozy obsługujące aglomerację warszawską oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. Prace te można podzielić na cztery etapy.

Pierwszym etapem było zebranie materiału wsadowego dotyczącego rozwoju oferty od organizatorów wojewódzkich i aglomeracyjnych. Z prośbą o przygotowanie założeń w tym zakresie wystąpił Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Pan Piotr Malepszak, pismem z dnia DTK-8.4602.203.2024 z dnia 16.07.2024 r. Z uwagi na dużą złożoność zagadnienia i potrzebę wykonania dodatkowych analiz po stronie organizatorów odpowiedzi były przekazywane w okresie od 29.08.2025 do 24.01.2025, a w pojedynczym przypadku nawet 29.09.2025.

Drugim etapem było przygotowanie na podstawie otrzymanych pism kompleksowej propozycji układu połączeń regionalnych przez ekspertów z Zespołu HRJ. Opracowany materiał zawierał między innymi:

1. Trasy linii komunikacyjnych (w tym propozycje regionalnych ekspresów).
2. Częstotliwość kursowania linii komunikacyjnych (przyjęto jako bazowy standard obsługi linii regionalnych interwał 2h).
3. Siatkę postojów, w tym dla połączeń kategorii regionalny ekspres.
4. Propozycje koordynacji linii komunikacyjnych regionalnych pomiędzy sobą lub z relacjami dalekobieżnymi w celu utworzenia systemowej siatki połączeń.
5. Propozycje rozwiązań w zakresie integracji rozkładowo-taryfowej dla połączeń regionalnych z dalekobieżnymi (odcinki linii do objęcia niniejszym rozwiązaniem).
6. Kwestię połączeń sezonowych, szczytów przewozowych i regionalnych autobusów dowozowych.

Materiał przygotowano w oparciu o wcześniej nadesłane propozycje organizatorów przewozów, a także bazując na analizach wykonywanych z wykorzystaniem Pasażerskiego Modelu Transportowego, doświadczeniu eksperckim oraz informacjach od zarządcy infrastruktury w zakresie realizowanych inwestycji. Należy przy tym podkreślić, że wkład merytoryczny przekazany przez lokalnych organizatorów był bardzo różny, od kompleksowego przygotowania regionalnej wersji HRJ (na przykład województwo lubelskie), poprzez szczegółowy wykaz linii komunikacyjny wraz z opisem ich parametrów (np. województwo dolnośląskie), kończąc na przekazaniu informacji bez wskazania potrzeb i preferencji co do przyszłej siatki połączeń.

W trzecim etapie odbyły się warsztaty między Zespołem HRJ a przedstawicielami organizatorów, na których opracowany materiał poddano dyskusji i weryfikacji. Zgłaszane były liczne propozycje i uwagi do przedstawionych rozwiązań ofertowych. Mając na uwadze, że konsultowany projekt oferty przewozowej obejmuje okres 2030-2040 wskazano, że obecnie trudno jest ocenić jakie środki finansowe będą mogły być przekazane na realizację połączeń regionalnych. W związku z powyższym przyjęto zasadę, że w ramach oferty regionalnej będą opracowane trasy pociągów („sloty”), które będą mogły być wykorzystane w zależności od możliwości organizatora przewozów i operatora (przede wszystkim finansowych i technicznych). Takie podejście ma pozwolić na optymalną alokację przepustowości na określonym odcinku sieci biorąc pod uwagę potrzeby różnych segmentów ruchu. Poniższa tabela przedstawia kalendarium warsztatów konsultacyjnych w trzecim etapie:

Tabela 35 Kalendarium prac nad przygotowaniem oferty regionalnej i aglomeracyjnej.

Lp.	Organizator	Data przekazania materiału wsadowego przez organizatora	Data warsztatów HRJ
1	Dolnośląskie	31.10.2024	28-29.08.2025
2	Kujawsko-Pomorskie	24.01.2025	24.07.2025
3	Lubelskie	06.11.2024	24.06.2025
4	Lubuskie	29.08.2024	09.05.2025
5	Łódzkie	01.10.2024	21.05.2025
6	Małopolskie	30.10.2024	14.07.2025
7	Mazowieckie	30.10.2024	09-10.09.2025
8	Opolskie	04.11.2024	04.09.2025
9	Podkarpackie	20.11.2024	18.06.2025
10	Podlaskie	24.10.2024	11.08.2025
11	Pomorskie	29.09.2025	01-02.10.2025
12	Śląskie	26.11.2024	04-05.08.2025
13	Świętokrzyskie	03.09.2024	15.09.2025

Lp.	Organizator	Data przekazania materiału wsadowego przez organizatora	Data warsztatów HRJ
14	Warmińsko-Mazurskie	29.08.2024	10.06.2025
15	Wielkopolskie	05.11.2024	02-03.07.2025
16	Zachodniopomorskie	19.12.2024	16.04.2025
17	ZTM Warszawa	27.09.2024	09-10.09.2025
18	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	05.09.2024	04-05.08.2025

W czwartym etapie, po spotkaniu podsumowującym wcześniejsze prace (21 stycznia 2026 r.), Zespół HRJ przekazał projekt raportu, do którego organizatorzy przewozów regionalnych i aglomeracyjnych mogli składać uwagi i wnioski. W marcu 2026 r. odbyły się spotkania z samorządami województw w zakresie połączeń przekraczających ich granicę. Taka konieczność wynikła z tego, że założenia rozwojowe oferty pomiędzy województwami w niektórych przypadkach były niespójne. Zrealizowano łącznie 31 spotkań, w których uczestniczyły sąsiadujące ze sobą województwa. Szczegółowy opis uwag i propozycji organizatorów przewozów oraz wypracowanej siatki połączeń regionalnych przedstawiono poniżej.

Przeprowadzony proces pozwolił na opracowanie w ramach Projektu HRJ w jednolitej formie założeń dla oferty przewozowej w ruchu regionalnym na okres 2030-2040. Są one przedstawione w postaci tabelarycznej w niniejszym rozdziale oraz na schematach połączeń (osobne dla każdego województwa oraz schemat ogólnopolski). Jest to pierwsze w Polsce opracowanie ujmujące założenia rozwoju oferty regionalnej i aglomeracyjnej w spójny sposób dla całego kraju.

Opracowane założenia będą podstawą dalszych prac w ramach Projektu HRJ, w szczególności w koordynacji rozkładów jazdy w ruchu dalekobieżnym, regionalnym i aglomeracyjnym na szczegółowych wykresach ruchu opracowywanych w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym. Efektem tej koordynacji ma być jednolita, spójna, siatka połączeń kolejowych w Polsce w ruchu regionalnym i dalekobieżnym. Będzie ona oparta na przewidywanych slotach

i systemowych skomunikowaniach na stacjach węzłowych (w tym węzłach regionalnych).

Zakłada się ciągłe i robocze kontakty z organizatorami w celu utrzymania założeń ofertowych w aktualności i adaptacji ich do zmieniających się potrzeb.

Na przygotowanych schematach połączeń przedstawiono odcinki linii wąskotorowych, dla których Zespół HRJ wstępnie zidentyfikował potencjał codziennego ruchu pasażerskiego, bez określania organizatora przewozów ani poziomu oferty. Mogłyby one stanowić połączenia dowozowe (dojazdowe) do sieci połączeń organizowanych przez województwa.

6.1 Województwo dolnośląskie

Tabela 36 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa dolnośląskiego

Uwagi ogólne	
Obwodnica towarowa Wrocławia	UMWD dopuszcza realizację przewozów regionalnych po obwodnicy towarowej wyłącznie w okresach przejściowych np. modernizacja węzła wrocławskiego i wjazd dla kierunków zachodnich od wschodu. Docelowo zakłada się tam połączenia aglomeracyjne.
Linie „Sprinter” Regionalne Ekspresy	Wniosek UMWD, aby połączenia przyspieszone, RE kursowały przez Wrocław Nadodrze a nie linią KDP. Wynika to z lepszej obsługi miasta Wrocław oraz wykształconych zwyczajów podróżnych
Przejście graniczne Mieroszów - Meziměstí	W przypadku uruchomienia oferty dalekobieżnej przez Mieroszów UMWD nie będzie uruchamiał pociągów regionalnych do stacji Hradec Kralove przez Mieroszów z wyjątkiem niesystemowych połączeń do Adrspachu.
Minimalny standard obsługi	Jako minimalny standard oferty regionalnej przyjęto zakres obsługi: <ol style="list-style-type: none"> Dla połączeń regionalnych co 120', w szczytach i odcinkach głównych co 60'. Dla linii aglomeracyjnych co 30' lub 60'. Połączenia przyspieszone będą uruchamiane gdy oferta regionalna będzie co 30'/60' na danym odcinku. Dwie kategorie pociągów osobowy (wszystkie postoje), sprinter (zatrzymuje się na wybranych stacjach i przystankach, w pierwszej kolejności cykl i efektywne wykorzystanie taboru.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Linie aglomeracyjne	W przedstawionym w ubiegłym roku materiale UMWD nie wskazał żadnych połączeń aglomeracyjnych. Niemniej jednak w toku dyskusji wskazano potrzebę uruchomienia po 2030 r. połączeń aglomeracyjnych do: <ol style="list-style-type: none"> Legnicy (wcześniejsza propozycja dotyczyła stacji Środa Śl.) (co 30'), Trzebnicy (co 30'/60') Jelcza Laskowic przez Wrocław Swojczyce (co 60') Kątów Wrocławskich (co 30'/60') do Brzegu Dolnego (co 60'), docelowo do Wołowa (co 30') Wskazane kierunki byłyby obsługiwane ze stacji Wrocław Świebodzki. Na odcinkach pokrywających się z ruchem aglomeracyjnym pociągi regionalne będą miały bardzo ograniczoną siatkę postojów handlowych. Kierunek Trzebnica i Jelcz Laskowice wymaga budowy łącznicy z północy na stację Wrocław Świebodzki.
Regionalne ekspresy	W przypadku połączeń przyspieszonych całorocznych codziennych z Wrocławia do Jeleniej Góry i Szklarskiej Poręby. Zespół HRJ zaproponował ww. połączenie z częstotliwością co 240' jako uzupełnienie oferty dalekobieżnej z Gdyni do Jeleniej Góry (co 240'). Łączna częstotliwość dla jednego slotu (obie relacje) co 120'. Wówczas połączenie Ex18 na odcinku Wrocław Gł. – Jelenia Góra spełniałoby podwójną funkcję. UMWD akceptuje przedstawioną propozycję,

	jednocześnie wskazał na konieczność uruchomienia niesystemowych połączeń w szczytach sezonowych.
Kierunek Wrocław - Opole	UMWD ze względu na coraz więcej połączeń szybkich i konieczność kilkukrotnego wyprzedzania jednego pociągu regionalnego przez kilka pociągów dalekobieżnych, nie widzi potrzeby uruchamiania pociągów osobowych o gęstej siatce postojów w długich relacjach do Gliwic czy Raciborza. UMWD proponuje co 30' pociąg do Brzegu i Opola Gł. (w zależności od stanowiska UMWO). Jednocześnie jest potrzeba uruchomienia wybranych kursów jako pociągi przyspieszone, szczególnie w relacjach do Kędzierzyna-Koźła, Rybnika czy Raciborza.
Kierunek Wrocław - Nysa	Ze względu na parametry ruchowe pojazdów spalinowych, ograniczoną przepustowość odcinka Brzeg – Wrocław i bardzo duże potoki, UMWD nie widzi możliwości realizacji połączeń bezpośrednich Nysa – Wrocław.
Kierunek Wrocław - Kluczbork	UMWD widzi ograniczoną potrzebę realizacji przewozów w relacjach Wrocław Gł. – Namysłów – Kluczbork. Namysłów jest ostatnim punktem, gdzie zmienia się układ ciążenia.
Kierunek Wrocław - Leszno	UMWD nie jest zainteresowane uruchamianiem połączeń Wrocław – Poznań w obecnym kształcie (tj. jako połączeń osobowych z zatrzymywaniem się na wszystkich przystankach). Wynika to z bardzo długiego czasu przejazdu (nawet 3h20 przy czasie przejazdu IC 1h20 – 1h40), oferta taka jest mało atrakcyjna w dłuższych relacjach z uwagi na kilkukrotne wyprzedzanie przez pociągi międzywojewódzkie. Tak długa relacja dedykowana jest dla oferty dalekobieżnej lub pociągów przyspieszonych. Akceptacja propozycji dla połączeń Wrocław – Leszno.
Kierunek Wrocław – Jelenia Góra	Ruch regionalny ma odbywać się do Wałbrzycha co 30' w szczycie, 60' poza szczytem oraz do Jeleniej Góry co 60' (plus niesystemowe połączenia weekendowe oraz RE x4 w dobie, powiązany z Ex18).
Kierunek Wrocław – Kłodzko	UMWD widzi potrzebę uruchomienia połączeń regionalnych co 30' do Strzelina lub Ziębic. Zaproponowano, aby uruchamiać pociąg D9 co 120' do Lichkova, co 60' do Kłodzka Miasto (naprzemiennie raz z postojami i raz przyspieszony) oraz co 120' do Ząbkowic Śl. W przypadku braku możliwości jazdy do Ząbkowic Śl. linię skrócić do Kamieńca Ząbkowicki / Ziębic / Strzelina (w zależności od dostępnej przepustowości).
Kierunek Wrocław – Ostrów Wlkp.	UMWD: największe potoki są pod Ostrowem i Oleśnicą.
Chocianów	W kwestii realizacji projektu kolei z Chocianowa przez Przemków, Niegosławice do Głogowa, UMWD poinformował, że na obecnym etapie planowane jest wydłużenie linii komunikacyjnej z Chocianowa do Przemkowa Odlewni. W dalszej perspektywie jest temat wydłużenia linii przez Niegosławice z preferowanym wariantem skierowania linii D14 do Żagania przez Szprotawę (pożądana budowa łącznicy w Niegosławicach).
Kamieniec Ząbkowicki – Nysa	UMWD zaproponował co 120' pociąg relacji Legnica – Nysa. Propozycja do rozważenia (uzgodniona z UMWO) to pociągi co 240' Legnica – Nysa i co 240' Opole Gł. – Kłodzko Miasto. Ostatecznie uzgodniono wariant co 120' w relacji Legnica – Nysa.
Marciszów	docelowo ma być węzłem komunikacyjnym dla obsługi Kamiennej Góry (zamiast Sędziszawia – zmiana postojów dla pociągów dalekobieżnych). Po rewitalizacji linii z Legnicy przez Złotoryję do

	Marciszowa i dalej do Kamiennej Góry ma być uruchomiona linia komunikacyjna Legnica – Kamienna Góra (wstępnie zakładany interwał kursowania 2h) z zapewnieniem przesiadek w Marciszowie.
Bogatynia	W przypadku uruchomienia połączeń pożądana relacja to (Zielona Góra -) Węglińiec – Zgorzelec – Bogatynia naprzemienne.
Leszno – Wrocław	UMWD jest zainteresowane zwiększeniem częstotliwości na linii do co 60', ostatecznie uzgodniono częstotliwość z Leszna co 120'.
Postoje	
Wałbrzych Fabryczny	Likwidacja postoju dla pociągów regionalnych
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
Pociągi relacji Kłodzko Miasto – Wałbrzych Gł. należy docelowo wydłużyć do stacji Wałbrzych Miasto (obsługa centrum Wałbrzycha).	
W przypadku realizacji przewozów co 120' ustalono, że główną godziną dla porannych dowozów jest godzina 8:00 (dzieci, młodzież ucząca się, studenci, pracownicy).	
Inne	

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 37 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa dolnośląskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
AGLO1	Wrocław Świebodzki - Środa Śląska - Legnica	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	
AGLO2	Wrocław Świebodzki - Brzeg Dolny - Wołów	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	
AGLO6	Wrocław Świebodzki - Kąty Wrocławskie	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	szczyt co 30', poza szczytem co 60'
AGLO7	Wrocław Świebodzki. - Wrocław Nadodrze - Jelcz Laskowice	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
AGLO8	Wrocław Świebodzki. - Wrocław Nadodrze - Trzebnica	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	szczyt co 30', poza szczytem co 60'
D1	Wrocław Gł. - Legnica - Bolesławiec - Węglińiec - Lubań Śl. - Gryfów Śl.	co 120'	Wrocław Gł., Muchobór, Nowy Dwór, Leśnica, Miękinia, Środa Śl., Malczyce, Legnica dalej wszystkie stacje i przystanki	
D10 (RE)	Wrocław Gł. - Legnica - Bolesławiec - Węglińiec - Zgorzelec Miasto - Goerlitz	co 60'/120'	Wrocław Gł., Muchobór, Nowy Dwór, Środa Śl., Legnica, Chojnów, Bolesławiec, Zebrzydowa, Węglińiec, Pieńsk, Jędrzychowice, Zgorzelec Miasto, Zgorzelec, Goerlitz	szczyt co 60', poza szczytem co 120'

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
D11	Wrocław Gł. - Legnica - Lubin - Głogów	co 120'	Wrocław Gł., Muchobór, Nowy Dwór, Leśnica, Miękinia, Środa Śl., Malczyce, Legnica dalej wszystkie stacje i przystanki	
D12 (RE)	Wrocław Gł. - Legnica - Lubin - Głogów - Nowa Sól - Zielona Góra Gł.	co 120'	Wrocław Gł., Nowy Dwór, Środa Śl., Legnica, Lubin, Lubin Stadion, Rudna Miasto, Gwizdanów, Grębocice, Głogów, Bytom Odrzański, Nowa Sól, Zielona Góra Gł.	(styk z lubuskim)
D13	Legnica - Chojnów - Chocianów - Przemków Odlewnia - Szprotawa - Żagań - Żary	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	docelowo Żary p. Szprotawę
D14 (RB93)	Legnica - Chojnów - Żagań - Żary - Cottbus Hbf.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubuskim) po odbudowie linii
D15	Wrocław Gł. - Legnica - Złotoryja / Jermianice Zdrój	co 60'	Wrocław Gł., Muchobór, Nowy Dwór, Leśnica, Miękinia, Środa Śl., Malczyce, Legnica dalej wszystkie stacje i przystanki	do Jermianic Zdrój wybrane kursy; w przypadku braku linii aglomeracyjnej zatrzymuje się na wszystkich przystankach
D16	Legnica - Złotoryja - Jermianice Zdrój - Lwówek Śl. - Jelenia Góra	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
D17 (F71)	Lwówek Śl. - Zebrzydowa - Żagań - Zielona Góra Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubuskim)
D18 (F7)	Bogatynia - Goerlitz - Zgorzelec Miasto - Węglińiec - Iłowa - Żary - Zielona Góra Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubuskim)
D2	Wrocław Gł. - Wołów - Głogów	co 120'	Wrocław Gł., Muchobór, Pracze, Brzeg Dolny, Wołów, dalej wszystkie	w przypadku braku linii aglomeracyjnej zatrzymuje się na wszystkich przystankach
D20	Wrocław Gł. - Wołów - Głogów - Zielona Góra Gł.	co 120'	Wrocław Gł., Muchobór, Pracze, Brzeg Dolny, Wołów i dalej wszystkie stacje i po.	(styk z lubuskim)
D3	Wrocław Gł. - Rawicz - Bojanowo - Góra Śl.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim)
D30	Wrocław Gł. - Rawicz - Bojanowo - Leszno	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim) do Rawicza co 60', do Leszna co 120'
D4	Wrocław Gł. - Kobierzyce - Świdnica Miasto	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
D40	Wrocław Gł. - Kobierzyce - Niemcza - Dzierżoniów Śl. - Bielawa Góry Sowie / Srebrna Góra	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	do Bielawa Góry Sowie co 60' do Srebrnej Góry co 120'
D5	Wrocław Gł. - Oława - Brzeg	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z opolskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
D51 (RE)	Wrocław Gł. - Brzeg - Opole Gł. - Kędzierzyn-Koźle - Racibórz / Rybnik	co 120'/240'	Wrocław Gł., Oława Zach., Oława, Brzeg, Lewin Brzeski, Opole Zach., Opole Gł., Gogolin, Zdzieszowice, Kędzierzyn-Koźle, Dziergowice, Nędza, Racibórz, Marklowice, Racibórz /Nędza Wieś, Górki Śląskie, Rybnik	do Kędzierzyna-Koźla co 120', do Raciborza co 240', do Rybnika co 240' (styk z opolskim)
D6	Wrocław Gł. - Jaworzyna Śl. - Wałbrzych Miasto - Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna	co 30'/60'/120'	Wrocław Gł., Kąty Wrocławskie, dalej wszystkie stacje i przystanki	do Wałbrzycha Gł. co 30', do Jeleniej Góry co 60', do SPG co 120'
D60 (RE)	Wrocław Gł. - Jaworzyna Śl. - Wałbrzych Miasto - Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna	co 240'	Wrocław Gł., Kąty Wrocławskie, Jaworzyna Śl., Świebodzice, Wałbrzych Szczawienko, Miasto, Centrum, Boguszów-Gorce, Sędziszów, Marciszów, Janowice Wlk., JG, JG Cieplice, Sobieszów, Piechowice, SPD, SPŚ, SPG	uzupełniająco wspólnie z Ex18
D61	Jelenia Góra – Gryfów Śl. – Świeradów Zdrój	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	na odc. Gryfów Śl. – Świeradów Zdrój wzmocnienie w godzinach szczytu do 60'
D62	Jelenia Góra Gł. - Gryfów Śl. - Lubań Śl. - Zgorzelec - Goerlitz	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
D63	Jelenia Góra Gł. - Mysłakowice - Kowary Średnie / Kamienna Góra	co 120'/240'	wszystkie stacje i przystanki	do Kowar co 120', do Kamiennej Góry co 240'
D64	Jelenia Góra - Mysłakowice - Karpacz	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
D65	Legnica - Złotoryja -Jerzmanice Zdrój - Świerzawa - Marciszów - Kamienna Góra	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	docelowo Trutnov
D66	Sędziszów - Kamienna Góra - Trutnov	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	likwidacja po wydłużeniu D65
D67	Szklarska Poręba Górna - Harrachov - Liberec hl. n.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	w sezonie letnim i zimowym dodatkowe kursy co 60' (do 14 par)
D68 (RE)	Wrocław Gł. - Wałbrzych Gł. - Mioszów - Andrsprach	2 pary	Wrocław Gł., Kąty Wrocławskie, Jaworzyna Śl., Świebodzice, Wałbrzych Szczawienko, Miasto, Centrum, Boguszów-Gorce Dzikowiec, Unisław Śl., Mioszów, Mezimesti	linia sezonowa
D7	Wrocław Gł. - Jelcz Laskowice	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	
D8	Wrocław Gł. - Oleśnica - Bierutów – Namysłów / Kluczbork	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	do Namysłowa co 60', do Kluczborka co 120' (styk z opolskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
D81	Wrocław Gł. - Oleśnica - Syców - Kępno - Wieluń	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	odc. Kępno - Wieluń wymaga uzgodnienia liczby połączeń dla niniejszej linii komunikacyjnej, (styk z wielkopolskim i łódzkim)
D82	Wrocław Gł. - Oleśnica - Twardogóra - Odolanów - Ostrów Wlkp.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim)
D83	Wrocław Gł. - Wrocław Nadodrze - Oleśnica Rataje - Milicz - Krotoszyn	co 120'	Wrocław Gł., Mikołajów, Naododrze, Sołtysowice, Psie Pole, Długoleka, Oleśnica Rataje, Dobroszyce i dalej wszystkie stacje i po.	(styk z wielkopolskim)
D9	Wrocław Gł. - Strzelin - Kamieniec Ząbkowicki - Kłodzko Miasto / Bystrzyca Kłodzka - Międzyzlesie	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	do Kłodzka M. co 60', do Międzyzlesia co 120'
D90 (RE)	Wrocław Gł. - Strzelin - Kamieniec Ząbkowicki - Kłodzko Miasto - Kudowa Zdrój	co 240'	Wrocław Gł., Strzelin, Ziębice, Kamieniec Ząbkowicki, Bardo Śl., Kłodzko Gł., Miasto, Polanica Zdrój., Szczytna, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój	
D91	Legnica - Jaworzyna Śl. - Świdnica Miasto - Dzierżoniów Śl. - Kamieniec Ząbk. - Nysa	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z opolskim)
D92	Legnica - Jaworzyna Śl. - Świdnica Miasto - Jedlina Zdrój - Nowa Ruda - Kłodzko Miasto - Stronie Śląskie	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
D93	Kłodzko Miasto - Ścinawka Średnia - Radków	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
D94	Wrocław Gł. - Strzelin - Kamieniec Ząbkowicki - Ząbkowice Śl.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	przy braku elektryfikacji odc. KZ-Ząbkowice Śl. zakończenie relacji w Strzelinie lub wybranych kursów w Ziębicach
D95	Wałbrzych Miasto - Wałbrzych Gł. - Jedlina Zdrój - Nowa Ruda - Kłodzko Miasto	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
D96 (RE)	Wrocław Gł. - Strzelin - Kamieniec Ząbkowicki - Kłodzko Miasto - Międzyzlesie - Lichkov	co 240'	Wrocław Gł., Strzelin, Ziębice, Kamieniec Ząbkowicki, Bardo Śl., Kłodzko Gł., Miasto dalej na wszystkich stacjach i przystankach	
F73	Głogów - Żagań - Żary - Lubsko Karaś	co 120'/240'	wszystkie stacje i przystanki	do Żar co 120', do Lubsko co 240'
O5	Wrocław Gł. - Oława - Brzeg - Opole Gł.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z opolskim)
O7	Jelcz Laskowice - Biskupice Oławskie - Opole Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z opolskim)
W35	Leszno - Wschowa - Głogów	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubuskim)

6.2 Województwo kujawsko-pomorskie

Tabela 38 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

Uwagi ogólne	
Kwestia relacji pociągów	UMWK-P przedstawił stanowisko, zgodnie z którym nie jest w stanie precyzyjnie określić i wskazać dokładnych relacji, w których będą uruchamiane połączenia regionalne. W postępowaniach przetargowych wskazywane są obszary i odcinki linii oraz poziom oferty (częstotliwość). Po podpisaniu umowy to operator – biorąc pod uwagę m.in. kwestie obiegowe, lokalizacje zapleczy technicznych, itp. – wypracowuje razem z organizatorem konkretne relacje. UMWK-P: z naszego doświadczenia sztywny zapis relacji linii komunikacyjnych w OPZ jest później bardzo problematyczny dla organizatora, utrudnia dostosowywanie się do rzeczywistych zachowań komunikacyjnych w trakcie trwania umowy.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Bydgoszcz – Tuchola	Do Tucholi należy przyjąć docelowo częstotliwość co 30' w szczycie, co 60' poza nim. Odcinek do Chojnic: co 60' ale <u>wyłącznie w przypadku współpracy z województwem pomorskim</u> w zakresie finansowania oraz wymiany taboru. Przy braku współpracy oferta na odc. Tuchola – Chojnice co 120 min.
Inowrocław – Mogilno	Należy zwiększyć liczbę połączeń w godzinach szczytu do 30' poza szczytem 60'
Bydgoszcz – Piła	do Piły co 60' przez cały dzień. Do Nakła wzmocnienie w godzinach szczytu do co 30'. Wydłużenia: relacja z Nakłą może zostać wydłużona do Torunia Wsch., a z Piły do Bydgoszczy Fordon. W przypadku nawiązania współpracy z województwem zachodniopomorskim w zakresie wymiany taboru, propozycja wydłużenia relacji z Piły do Szczecina (taborem HZT od UMWZ, 4 pary połączeń) i Kołobrzegu (taborem EZT od UMWK-P, 4 pary połączeń). Powyższe wymaga uzgodnienia z Wielkopolską, gdzie preferowane połączenia z Kołobrzegiem są bezpośrednie z Poznania Gł.
Bydgoszcz – Laskowice Pomorskie	Zgodnie z propozycją HRJ, co 120' z Bydgoszczy w stronę Warlubia i Trójmiasta, co 120' bezpośrednio z Bydgoszczy na LK208 do Grudziądza.
Grudziądz i LK nr 208	Jedno z największych wyzwań pod względem opracowania układu połączeń w województwie. Poziom oferty: co 60' od Laskowic przez Grudziądz, Jabłonowo do Brodnicy. Założenia do oferty przewozowej: na pewno utrzymanie bezpośredniego połączenia co 2h między Bydgoszczą a Grudziądzem. Nie jest planowane połączenie Torunia z Brodnicą w sposób bezpośredni (również po elektryfikacji odcinka LK208 Jabłonowo Pom. – Brodnica): UMWK-P wskazuje, że połączenie to powinno być realizowane z przesiadką w Jabłonowie Pomorskim. Proponowany przez zespół HRJ układ połączeń nie jest w pełni akceptowalny ze względu np. na brak bezpośrednich relacji z LK208 z odcinka Wierzchucin – Laskowice w stronę Grudziądza. Niemniej Organizator nie jest w tym momencie w stanie wskazać konkretnych relacji – propozycja, by Zespół HRJ na ten moment przyjął na tym odcinku pierwotnie zaproponowany układ relacji tj. Bydgoszcz Gł. –

	Grudziądz – Brodnica, Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Brodnica (docelowo Działdowo) oraz Laskowice Pomorskie – Wierzchucin – Czersk.
LK208 Brodnica - Działdowo	podstawowo należy założyć obsługę tego odcinka w wymiarze co 4h. UMWK-P jest zainteresowany zwiększeniem oferty do co 2h, ale wyłącznie w przypadku współpracy z województwem warmińsko-mazurskim w zakresie finansowania oraz wymiany taboru spalinowego. Jest to warunek bezwzględny, bez którego należy utrzymać założenie połączenia co 240'. Linia na tym odcinku jest położona na peryferiach województwa i nie planuje się angażowania większej liczby SZT, których zasób województwa jest ograniczony.
Brodnica – Rypin	połączenie co 120', powinno zostać wydłużone do Sierpca lub Płocka.
Toruń – Grudziądz – Malbork	z Torunia do Grudziądza przez cały dzień co 60'. Odcinek aglomeracyjny Toruń – Chełmża w szczycie co 30'. UMWK-P jest zainteresowany łączeniem relacji i jedną linią komunikacyjną z Torunia do Malborka co 60', ale <u>wyłącznie w przypadku współpracy z województwem pomorskim</u> w zakresie finansowania oraz wymiany taboru. W innym wypadku częstotliwość na północnym odcinku linii – co 120'
Bydgoszcz – Chełmża	należy założyć połączenie co 120 min, bez wzmocnienia w godzinach szczytu.
Toruń – Lipno – Sierpc	obsługa odcinka do Sierpca co 120 min, co 60 min przez cały dzień z Torunia na wydłużonym odcinku do stacji Skępe, a nie Lipno.
Toruń – Jabłonowo Pomorskie – Iława	odcinek do Jabłonowa przez cały dzień co 60 min. Dalszy odcinek w zależności od oferty UMWW-M – podstawowo co 120 min.
Toruń – Aleksandrów – Włocławek	co 60 min do Włocławka, co 120 min do Kutna. Postoje na wszystkich stacjach i przystankach. Dodatkowe kursy do stacji Kaliska Kujawskie (szczytowe uzupełnienie). Całość w relacjach z Bydgoszczy jako jedna z głównych osi komunikacyjnych regionu.
Laskowice Pomorskie – Czersk	Co 120' z zachowaniem skomunikowani w Laskowicach Pomorskich i Czersku.
LK 201	UMWK-P nie planuje uruchamiania połączeń na północnym odcinku linii w kierunku Kościerzyny (woj. pomorskie).
Postoje	
Postoje na żądanie	Organizator przekazał, że nie jest zainteresowany wdrażaniem na obszarze województwa przystanków na żądanie. Jak dotąd nie przedstawiono dostatecznie dużo informacji w zakresie pozytywnych efektów wdrożenia tego systemu na obszarze innych województw
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
<p><u>Przyszłe reaktywacje linii:</u></p> <p>LK356: w przypadku reaktywacji linii w przebiegu przez Szubin Organizator planuje uruchomienie co najmniej 6 par od Wągrowca, 12 par od Kcyni i 18 par od Szubina do Bydgoszczy.</p> <p>LK206 Żnin – Inowrocław: w obecnym przebiegu tej linii kolejowej brak potencjału na reaktywację przewozów. Żnin ciąży do Bydgoszczy, a nie Inowrocławia. Położenie przy drodze ekspresowej S5 dyskwalifikuje opcję reaktywacji w przebiegu przez Inowrocław. Do analizy należy rozważyć odbudowę linii Szubin - Żnin jako rozwinięcie odcinka LK356 z Bydgoszczy do Szubina. Wówczas zasadnym stałoby się wydłużenie pociągów ze Żnina do Inowrocławia, uzyskując pociągi w relacji Bydgoszcz – Szubin - Żnin - Wapienno - Inowrocław (Kruszwica). LK231 Inowrocław – Kruszwica: do rozważenia co 2h w przypadku uwolnienia taboru spalinowego.</p>	

LK281 Nakło – Sępólno – Chojnice: możliwa do rozważenia co 2h na odcinku do Sępólna i co 4h do Chojnic w przypadku rewitalizacji linii i uwolnienia taboru spalinowego po elektryfikacji LK208.

LK281 Kcynia – Gniezno: UMWK-P nie jest zainteresowane reaktywacją przewozów na ww. odcinku ze względu na niski potencjał linii.

LK241 Koronowo – Tuchola: UMWK-P nie jest zainteresowane reaktywacją przewozów na ww. linii w przebiegu do Tucholi – ciążenie Koronowa do Bydgoszczy.

LK131 Inowrocław – Piotrków Kujawski – Zduńska Wola: UMWK-P stoi na stanowisku, że organizatorem przewozów na tym odcinku linii, ze względu na przebieg linii kolejowej i granice administracyjne - zgodnie z ustawą - powinien być Minister Infrastruktury

W przypadku realizacji przewozów co 120' ustalono, że główną godziną dla porannych dowozów jest godzina 8:00 (dzieci, młodzież ucząca się, studenci, pracownicy).

Inne

UMWK-P krytycznie odniósł się do koncepcji organizacji autobusowych połączeń dowozowych przez samorządy wojewódzkie. Ponieważ głównym celem ma być wsparcie przewozów dalekobieżnych organizowanych przez MI, również te połączenia powinny być organizowane i przede wszystkim finansowane centralnie (ze wsparciem w zakresie planowania od województw). Zgłoszono również zastrzeżenia w zakresie założenia co do jednolitości standardu przewozu na całej trasie. Potrzeby pasażera w ruchu regionalnym są inne niż pasażera dalekobieżnego – zapewnienie ciągłości usług na całej trasie w zakresie przewozu bagażu czy rowerów stoi częściowo w sprzeczności z potrzebami zapewnienia komfortu i odpowiedniej liczby miejsc dla ruchu regionalnego. Jako główną barierę w integracji wskazano m.in. brak ujednolicenia ulg ustawowych w transporcie drogowym i autobusowym.

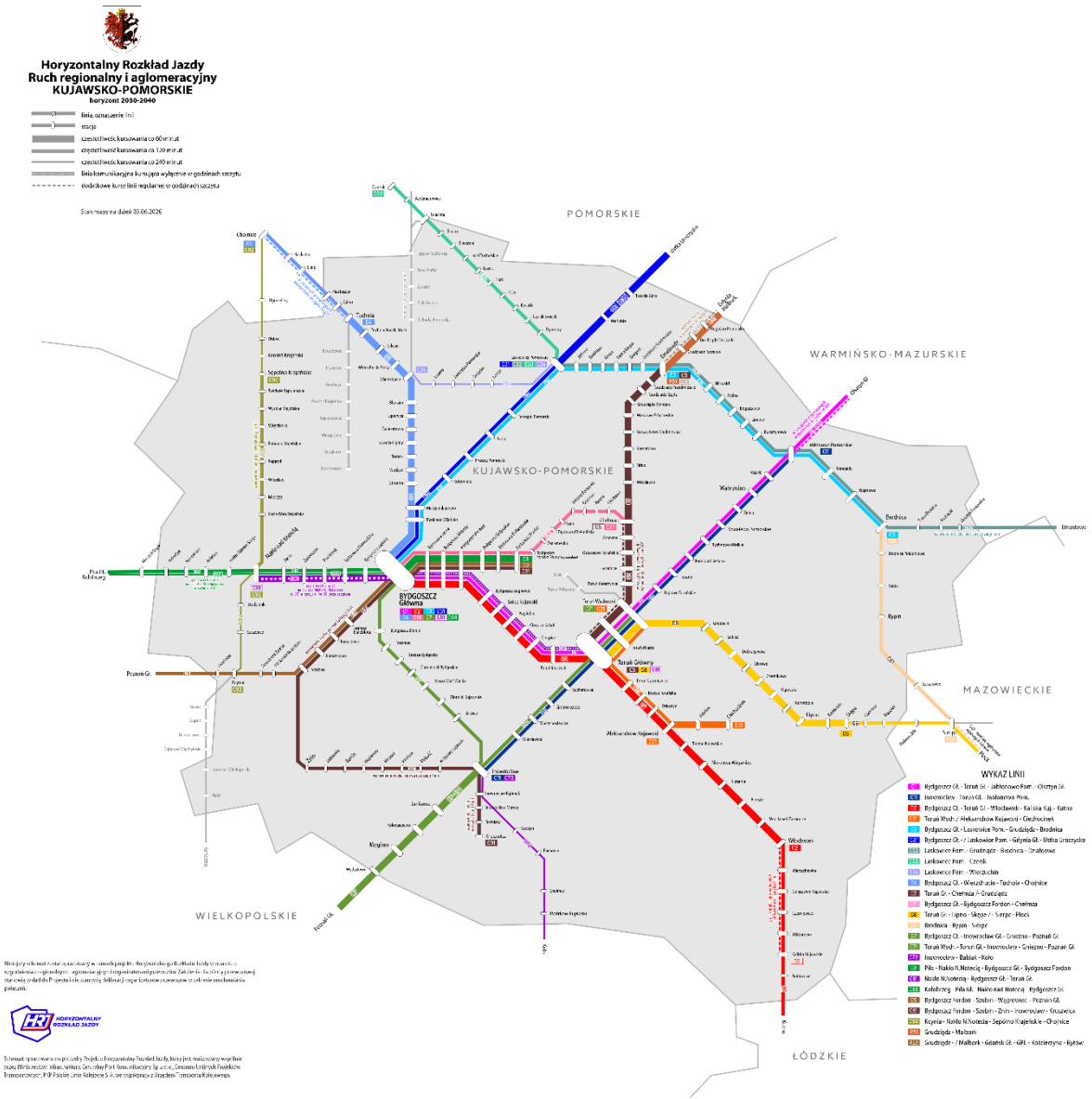
Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 39 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
C1 (N1)	Bydgoszcz Gł. - Toruń Gł. - Jabłonowo Pom. - Olsztyn Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	w kierunku Ławy co 120' plus wzmocnienie w szczycie do 60' poprzez relacje Jabłonowo Pom. - Olsztyn Gł. (styk z warmińsko-mazurskim)
C11	Inowrocław - Toruń Gł. - Jabłonowo Pom.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
C2	Bydgoszcz Gł. - Toruń Gł. - Włocławek - Kaliska Kuj. - Kutno	co 60'/60'-120'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Bydgoszcz-Włocławek co 60', do stacji Kaliska Kuj. co 120', w szczycie co 60', do Kutna co 120' (styk z łódzkim)
C21	Toruń Wsch. / Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek	co 120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Toruń Wsch. – Aleksandrów co 120' Aleksandrów – Ciechocinek co 60' możliwość łączenia relacji w kierunku Bydgoszczy (i dalej Piły, Kołobrzegu), w szczególności w weekendy
C3	Bydgoszcz Gł. - Laskowice Pom. - Grudziądz - Brodnica	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
C31 (R31)	Bydgoszcz Gł./Laskowice Pom. - Gdynia Gł. - Słupsk/Ustka Uroczysko	co 120'/60'/30'-60'	wszystkie stacje i przystanki	Bydgoszcz Gł. - Laskowice Pom. co 120', Laskowice - Słupsk co 60', Słupsk - Ustka Uroczysko co 30', w szczycie, 60' poza szczytem (styk z pomorskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
C32	Laskowice Pom. - Grudziądz - Jabłonowo Pom. - Brodnica - Działdowo	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	możliwe uruchomienie połączeń w krótszych relacjach (styk z warmińsko-mazurskim)
C33	Laskowice Pom. - Czersk	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z pomorskim)
C34	Laskowice Pom. - Wierzchucin	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	wydłużenie do Czerska wymaga dalszych uzgodnień
C4	Bydgoszcz Gł. - Wierzchucin - Tuchola - Chojnice	co 60'/60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	do Tucholi co 60', do Chojnic w szczycie co 60', poza szczytem co 120'(styk z pomorskim)
C5	Toruń Gł. - Chełmża /- Grudziądz	co 30'-60'/60'	wszystkie stacje i przystanki	na odc. Toruń - Chełmża - szczyt co 30', poza co 60', dalej co 60'
C51	Bydgoszcz Gł. - Bydgoszcz Fordon - Chełmża	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
C6	Toruń Gł. - Lipno - Skępe - Sierpc - Płock	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	do Skępego co 60', dalej 120', (styk z mazowieckim)
C61	Brodnica - Rypin - Sierpc (-Płock)	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	możliwość wydłużenia relacji do Płocka np. wybrane kursy (styk z mazowieckim)
C7 (W7)	Bydgoszcz Gł. - Inowrocław Gł. - Mogilno - Gniezno - Poznań Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim), od Poznania jako jedna linia dzielona w Inowrocławiu
C71 (W7)	Toruń Wsch. - Toruń Gł. - Inowrocław - Mogilno - Gniezno - Poznań Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
C8 (W8)	Piła Gł. - Nakło nad Notecią - Bydgoszcz Gł. - Toruń Wsch.	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	Łącznie z linią C88 częstotliwość co 60' (styk z wielkopolską)
C81	Nakło n. Notecią - Bydgoszcz Gł. / Toruń Gł.	co 60'/co 120'	linia szczytowa	
C88 (W88) (R88)	Bydgoszcz Gł. - Piła Gł. - Kołobrzeg	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	4 pary, linia uzupełniająca (styk z wielkopolskim)
C9 (W9)	Bydgoszcz Fordon - Bydgoszcz Gł. - Szubin - Kcynia - Wągrowiec - Czerwonak - Poznań Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim)
C91	Bydgoszcz Fordon - Bydgoszcz Gł. - Szubin - Żnin - Inowrocław - Kruszwica	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
C92	Kcynia - Nakło nad Notecią - Sępólno Krajeńskie - Chojnice	co 240'/120'/240'	wszystkie stacje i przystanki	Kcynia - Nakło 4 pary, Nakło - Sępólno 8 par, Sępólno - Chojnice 4 pary, (styk z pomorskim)
RE5	(Grudziądz) Kwidzyn - Malbork - Tczew - Gdańsk Gł. - Gdańsk Port Lotniczy - Żukowo - Kartuzy - Kościerzyna - Bytów (Miastko),	co 240'.	Grudziądz - Malbork wszystkie stacje i przystanki, Tczew, Gdańsk Gł., Wrzeszcz, Strzyża, Port Lotniczy, Żukowo, Somonino, Kościerzyna, Łubiana, dalej wszystkie stacje i przystanki.	do Grudziądza skrajna para kursów
R51	Grudziądz - Kwidzyn - Malbork	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z pomorskim)

Rysunek 3 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.



Wszystkie dane i informacje zawarte w tym dokumencie mają charakter poglądowy i nie należy ich traktować jako gwarancji. Wszelkie zmiany w projekcie mogą nastąpić bez ostrzeżenia. Dokument jest własnością Urzędu Transportu Kolejowego. Wszelkie prawa zastrzeżone.



Schemat opracowany przez Urząd Transportu Kolejowego. Projekt jest własnością Urzędu Transportu Kolejowego. Wszelkie prawa zastrzeżone.



6.3 Województwo lubelskie

Tabela 40 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa lubelskiego.

Uwagi ogólne	
Aktualizacja planu rozwoju oferty	Oferta przewozowa na terenie województwa lubelskiego została przygotowana w oparciu o stan wiedzy na temat planowanej sieci kolejowej w 2025 r. Kształt oferty w ramach HRJ będzie uzależniony od ostatecznie przyjętych rozwiązań, w tym procedowanych w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej+ do 2032 r. Dodatkowymi determinantami będą środki możliwe do przeznaczenia przez organizatora przedwozów na ten cel oraz dostępność taboru kolejowego.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Zamość – Biłgoraj – Stalowa Wola Rozwadów	UMWL sceptycznie ocenia możliwość konstrukcji atrakcyjnej oferty przewozowej dla linii L6 w szczególności w kontekście bardzo silnej oferty przewoźników autobusowych w relacji Zamość – Biłgoraj. Kompromisem mogłoby być uruchomienie 4 połączeń regionalnych w dobie ze Stalowej Woli Rozwadów skoordynowanych z ofertą połączeń dalekobieżnych P21.
Lublin – Biłgoraj	W przypadku zmiany przebiegu projektowanej linii kolejowej do Biłgoraja UMWL przewiduje rezygnację z bezpośredniej linii komunikacyjnej Lublin – Biłgoraj. Obecnie rozważane są warianty oferty uwzględniające kursowanie pociągów relacji Lublin – Stalowa Wola Rozwadów naprzemiennie z wykorzystaniem istniejącego ciągu LK68 (co 2h) i projektowanej nowej linii do Huty Deręgowskiej (co 2h). Ze względu na pierwotne cele projektu połączenie do Biłgoraja mogłoby wtedy być realizowane poprzez przesiadki na stacji Huta Deręgowska do pociągów kursujących w ciągu LK66. Ostateczny kształt oferty na LK66 oraz nowej linii do Janowa Podlaskiego i Biłgoraja będzie uzależniony od przebiegu projektowanej linii i ewentualnych ustaleń z województwem podkarpackim, w przypadku realizacji wariantu prowadzącego do Huty Deręgowskiej. UMWL zaproponował do dalszych analiz przyjęcie naprzemiennego kursowania na LK66 linii L6 i P21 – każda z linii co 4h. Częstotliwość 4h uznawana jest za minimalną akceptowalną dla punktów postoju w mniejszych miejscowościach w rejonach charakteryzujących się niską gęstością zaludnienia.
Łęczna – Stalowa Wola Południa Łęczna – Janów Lubelski	W związku z brakiem linii kolejowej do Kraśnika Fabrycznego Zespół HRJ zaproponował wprowadzenie oferty cyklicznej (co 2h) w relacjach Łęczna – Lublin Gł. – Stalowa Wola Rozwadów – Stalowa Wola Południe oraz Łęczna – Lublin Gł. – Janów Lubelski, (ze wspólnym cyklem co 1h na odcinku Łęczna - Szastarka). Oferta w cyklu 1h jest wstępnie akceptowalna przez organizatora przewozów.
Rzeszów Gł. – SWR – Lublin Gł.	W nawiązaniu do spotkania zespołu HRJ w Rzeszowie uzgodniono brak bezpośrednich połączeń regionalnych Rzeszów Gł. – SWR – Lublin Gł. Funkcję połączeń bezpośrednich będą stanowiły połączenia dalekobieżne (linia P33).
Lublin -Terespol	UMWL wskazuje na potrzebę utrzymania bezpośredniego połączenia w relacji Lublin – Terespol, bez przesiadek w Dęblinie i Łukowie. Podział

	relacji Chełm – Terespol w Lublinie jest uznawany za dopuszczalny, jednak Urząd preferuje utrzymanie relacji bezprzesiadkowej. UMWL, ze względu na niską gęstość zaludnienia w województwie i brak wysokich potoków pasażerskich, konstruuje rozkład jazdy w sposób synergicznie łączący wiele relacji.
Łuków – Pilawa	UMWL widzi potencjał dla łączenia relacji linii L41 (Łuków – Pilawa) z liniami komunikacyjnymi po stronie województwa mazowieckiego, w szczególności jako bezpośrednia relacja do Warszawy. Urząd rekomenduje utrzymanie proponowanej częstotliwości 2h wyłącznie w godzinach szczytu i ograniczenie w pozostałych porach dnia.
Pilawa – Terespol	Zaproponowano część połączeń z kierunku Pilawa wydłużyć do Terespoła przez Łuków, Białą Podlaską jako uzupełnienie oferty cyklicznej co 2h, szczególnie w godzinach szczytowych.
Lublin – Siedlce	UMWL zaproponował uruchomienie połączeń w relacji Lublin Gł. – Lubartów - Łuków – Siedlce, co wymaga realizacji programu Kolej+ zgodnie z wcześniej przyjętymi założeniami. Proponowana linia zdaniem zespołu HRJ jest ciekawym rozwiązaniem, który skróci czas przejazdu z północy regionu i będzie odpowiadać popytowi na wszystkich odcinkach linii (lepsze dostosowanie taboru do potencjału).
Lublin – Warszawa	Planowany do uruchomienia pociąg regionalny w relacji Lublin – Warszawa zostanie uwzględniony przez Zespół HRJ w dalszych pracach jako połączenie niesystemowe. UMWL dopuszcza kończenie biegu tego pociągu na stacji Warszawa Wschodnia w przypadku braku przepustowości na linii średnicowej. Podobne działania zostaną podjęte w przypadku linii sezonowej Lublin Gł. – Zawada – Bełzec – Jarosław.
Lublin – Chełm	UMWL z uwagi na dużą liczbę pasażerów wsiadających i wysiadających na stacjach pośrednich na odc. Lublin – Chełm nie widzi potrzeby uruchamiania szczytowych połączeń RE na tym odcinku, tym bardziej że na odcinku Lublin Gł. – Kanie na LK7, charakter RE przez cały dzień przyjęłyby pociągi regionalne w relacji Lublin Gł. – Zamość Wschód.
Postoje	
Kownatki	Ze schematu należy usunąć przystanek Kownatki (nie istnieje) – uwzględniono w materiale graficznym.
Koza-Gotówka	Należy uwzględnić projektowany przystanek Koza-Gotówka na LK81 – uwzględniono w materiale graficznym.
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
Inne	
UMWL nie planuje obecnie wznowienia kursowania pociągów regionalnych do Dorohuska. W opinii Urzędu uruchomienie pieszego przejścia granicznego jest niezbędne do wygenerowania adekwatnego popytu na połączenia w tej relacji.	

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 41 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa lubelskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
L1	Dorohusk -/ Chełm - Lublin Gł. -/ Puławy Miasto - Dęblin	co 120' /30'-60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Dorohusk - Chełm co 120'; Chełm - Lublin Gł. co 60', w szczycie co 30'; Lublin Gł. - Dęblin co 120'
RE1	Lublin Gł. - Dęblin	co 120' w szczycie	Lublin Gł., Zachodni, Miłocin Lubelski, Sadurki, Nałęczów, Klementowice, Puławy Miasto, Dęblin	linia szczytowa uzupełniająca
L11	Lublin Gł. - Świdnik Wsch. - Krasnystaw Miasto - Zamość - Hrubieszów Miasto	do Zamościa co 120', do Hrubieszowa M. co 240'	Lublin Gł., Północny, Świdnik Miasto, Świdnik Wschód, Trawniki, Kanie, od Zagrody Kościelne wszędzie bez Zawady	z pominięciem Rejowca i Zawady, z zatrzymaniem w Zawada Wsch. na łącznicy
L2	Lublin Gł. - Parczew - Lubartów - Łuków - Siedlce	co 120'	wszystkie stacje i przystanki do Łukowa, dalej tylko Dziewule, Siedlce	(styk z mazowieckim)
L21	Lublin Gł. - Parczew - Lubartów Słowackiego	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	szczytowa uzupełniająca
L3	Łęczna - Lublin Gł. - Kraśnik - SWR - Stalowa Wola Południe	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z podkarpackim)
L31	Łęczna - Lublin Gł. - Kraśnik - Szastarka - Janów Lubelski	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	jeżeli K+ do Bogdanki, wybrane kursy będą wydłużone
L4	Lublin Gł. - Dęblin - Łuków - Biała Podlaska - Terespol	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
L41	Łuków - Terespol	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	linia szczytowa
L5	Stalowa Wola Rozwadów - Stalowa Wola Płd. - Biłgoraj - Zwierzyniec - Zamość Wsch.	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z podkarpackim), uzupełnienie linii dalekobieżnej
L6	Włodawa Miasto - Chełm	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
L7	Jarosław - Hrebenne - Bełzec - Zawada - Zamość Wsch. - Hrubieszów Miasto	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	UM zastrzega sobie możliwość realizacji połączeń w krótszych relacjach (styk z podkarpackim)
M7	Żyrardów – Warszawa Śródmieście – Otwock – Celestynów – Pilawa / Dęblin / Łuków	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	Żyrardów - Pilawa co 60', dalej co 120'. W szczycie dodatkowe kursy Żyrardów - Dęblin, wówczas na odc. Żyrardów - Pilawa co 30' (styk z mazowieckim)
M10	Dęblin – Pilawa – Warszawa Centralna – Skierniewice	co 60'	Dęblin – Pilawa wszystkie stacje i przystanki, dalej: Celestynów, Otwock, Warszawa Falenica, Wsch., Centralna, Zachodnia, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Skierniewice	(styk z mazowieckim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
M20	Łuków – Siedlce – Warszawa Śródmieście – Kutno – Płock	co 120' / 60'-120'	Łuków, Dziezwule, Siedlce, Siedlce Zach., Kotuń, Mrozy, Cegłów, Mińsk Maz., Halinów, Warszawa Wsch. dalej wszystkie do Warszawy Zach., Błonie, Sochaczew, Łowicz Gł., Żychlin, Kutno, Strzelce Kujawskie, Gostynin, Łąck, Płock	co 120', na odc. Siedlce - Warszawa Zach wzmocnienie w szczytach do co 60' (styk z mazowieckim)
M21	Sokołów Podlaski – Siedlce – Łuków	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z mazowieckim)
M83	Dęblin – Garbatka Letnisko – Pionki – Radom Gł.,	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z mazowieckim)
M86	Dęblin – Bąkowiec - Kozienice	co 60' w szczycie	wszystkie stacje i przystanki	(styk z mazowieckim)

6.4 Województwo lubuskie

Tabela 42 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa lubuskiego.

Uwagi ogólne	
Planowane połączenia	UMWL w zamierzeniach na najbliższe lata ma zamiar uruchomić połączenia na liniach kolejowych Międzyrzecz – Rzepin (przez Sulęcín) oraz Żagań – Głogów (przez Szprotawę). W związku z brakiem inwestycji dla ww. odcinków w omawianej perspektywie czasowej UMWL ponownie wystąpi do MI i PKP PLK w niniejszej sprawie.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski	UMWL pozytywnie zapatruje się na uruchomienie połączeń bezpośrednich relacji Szczecin Gł. (Szczecin Niebuszewo) – Gorzów Wlkp. po łącznicy kostrzyńskiej. Wówczas zostanie zmodyfikowana oferta regionalna na odc. Kostrzyn – Gorzów Wlkp. Zamiast połączeń Kostrzyn – Poznań Gł. co 2h zostaną uruchomione połączenia Szczecin Gł. (Szczecin Niebuszewo) – Gorzów Wlkp. Wówczas kursy Kostrzyn – Poznań Gł. będą skrócone do relacji Gorzów Wlkp. – Poznań Gł. z zachowaniem skomunikowania w kierunku Poznania.
Gorzów Wielkopolski – Poznań	Podjęto dyskusję czy Gorzów Wlkp. potrzebuje tak dużej liczby połączeń z Poznaniem tj. kursy regionalne przez Krzyż co 2h oraz przez Międzychód co 2h, jak również połączenia realizowane linią P05 przez Skwierzynę co 2h. W toku dyskusji ustalono, że możliwym jest rezygnacja z kursów przez Krzyż z zagęszczeniem połączeń w kierunku Piły i Bydgoszczy (regio). Jednocześnie wskazano możliwość połączenia relacji Berlin – Gorzów Wlkp. z pociągami Gorzów Wlkp. – Piła Gł. – Bydgoszcz Gł. w jedną relację. Wymaga to dostosowania taboru do realizacji przewozów w obu krajach.
Zielona Góra – Poznań Gł./Wrocław Gł.	UMWL widzi możliwość uruchomienia połączeń przyspieszonych w relacjach Zielona Góra Gł. – Poznań Gł., Zielona Góra Gł. – Wrocław Gł. W przypadku pociągów do/z Poznania przyspieszenie powinno nastąpić na odcinku Zbąszynek – Poznań Gł. (województwo wielkopolskie), gdzie występuje duża liczba połączeń strictly regionalnych i aglomeracyjnych. W przypadku połączeń do Wrocławia Gł., ze względu na przewidywany cykl co 1h możliwym jest przyspieszenie co drugiego kursu na wybranych odcinkach np. Bytom Odrzański – Głogów czy Głogów – Wołów (województwo dolnośląskie, gdzie występuje gęstsza oferta niż co 1h). Powyższe wymaga uzgodnień z sąsiednimi regionami.
Minimalna częstotliwość	Organizator zadeklarował, że minimalny standard w zakresie częstotliwości oferty regionalnej na przystankach pośrednich, o mniejszym znaczeniu, to co najmniej co 2h. Tam, gdzie są możliwości (w zakresie np. przepustowości), tam należy przewidzieć więcej, szczególnie w godzinach szczytu. Na liniach o większym znaczeniu regionalnym połączenia powinny być realizowane co 1h.
Kostrzyn – Dębno	UMWL w porozumieniu z UMWZ zamierza wznowić ruch pociągów w relacjach Kostrzyn – Dębno – Kostrzyn w cyklu co 2h (w szczytach przewozowych co 1h) po realizacji prac umożliwiających wsiadanie i wysiadanie podróżnych oraz posiadaniu odpowiedniej liczby taboru.

Leszno – Głogów – Zielona Góra	Ze względu na kolizje pociągów relacji Zielona Góra Gł. – Wrocław Gł. z proponowanymi kursami (co 4h) relacji Zielona Góra Gł. – Leszno ustalono, że wszystkie pociągi na LK14 odcinku Leszno – Głogów będą kursowały w krótkiej relacji Leszno – Głogów – Leszno z zachowaniem systemowych skomunikowani w Głogowie w kierunku Zielonej Góry i Wrocławia oraz w Lesznie z priorytetem w kierunku Poznania i Ostrowa Wlkp. Priorytet dowozy do Leszna na godzinę 8:00 (przy cyklu co 2h).
Łagów – Toporów	W zakresie połączeń sezonowych UMWL chce kontynuować ofertę połączeń do Łagowa (linia Toporów – Łagów) z możliwością rozszerzenia oferty na dni robocze w sezonie. Poza okresem letnim nie ma wystarczających potoków do obsługi ww. linii. UMWL wskazuje, że linia Łagów – Toporów z wydłużeniem do Świebodzina jest de facto linią powiatową.
Rzepin – Zbąszynek	Ustalono, że uruchomienie połączeń Rzepin – Zbąszynek co 2h pogorszy obecnie już funkcjonującą ofertę na ww. linii. Pozostawiono do dalszych analiz podjęcie decyzji co do planowanego funkcjonowania przewozów na ww. odcinku.
Zielona Góra – Nowa Sól	Ze względu na rezygnację z linii komunikacyjnej F18 na odc. Świebodzin – Zbąszynek – Zielona Góra należy uruchomić połączenia Zielona Góra Gł. – Nowa Sól (dogęszczenie do 30', szczególnie w godzinach szczytowych). W przypadku budowy nowych przystanków możliwe będzie wydłużenie części kursów do Bytomia Odrzańskiego oraz do Czerwieńska.
Postoje	
Głębokie Międzyrzeckie	Wskazano jako możliwy przystanek na żądanie.
Okrąglica	Wskazano jako możliwy przystanek na żądanie.
Laski Odrzańskie	Wskazano jako możliwy przystanek na żądanie.
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
W przypadku linii LK370 ze względu na rozmieszczenie mijanek oraz potrzeby społeczne w zakresie dowozów na węzłach Zielona Góra, Żary, Węglińiec priorytetem jest ustalenie cyklicznego rozkładu jazdy dla odcinka Zielona Góra Gł. – Żary. Dalsze odcinki zgodnie z możliwościami technicznymi infrastruktury. Zespół HRJ wskazał, że może dojść do sytuacji zmiany układu połączeń i skomunikowań na węzle Węglińiec. UMWL ma świadomość powstania ww. sytuacji, jednocześnie poinformował, że prawdopodobnie będzie zmieniany układ na węzle Węglińiec. W przypadku braku przepustowości na odcinku Żary – Bieniów pociągi do/z Lubuska mogą być uruchamiane do Żagania z pominięciem Żar przy zapewnieniu optymalnych skomunikowań na stacji Bieniów (5-10'),	
Dla węzła żarsko-żagańskiego ustalono, że priorytetem są dowozy do pracy i szkoły na godzinę 8:00. W związku z powyższym przy połączeniach co 2h należy zachować przyjazdy i odjazdy na godziny nieparzyste (5:30, 7:30, 9:30, ...). Jednocześnie węzeł Żary ma być punktem przesiadkowym dla wszystkich linii komunikacyjnych (przyjazdy pomiędzy xx:20- xx:30; odjazdy pomiędzy xx:30-xx:40).	
Dla linii regionalnych z cyklem co 2h (odcinki Czerwieńsk – Gubin, Żary – Węglińiec, Rzepin – Świebodzin, Zbąszynek – Skwierzyna, Lubusko – Bieniów, Leszno - Głogów) należy zachować przyjazdy i odjazdy na godziny nieparzyste (5:30, 7:30, 9:30 ...) w celu dowozów do pracy i szkoły na	

godz. 8:00. UMWL wskazał, że możliwe jest dogęszczenie w godzinach szczytu. Niemniej jednak będzie to wymagać dodatkowego taboru.

Inne

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 43 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa lubuskiego – propozycja po warsztatach

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
F1	Zielona Góra Gł. - Zbąszynek - Gorzów Wlkp. Gorzów Wlkp. Strefa	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
F2	Zielona Góra Gł. - Nowa Sól	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie porannym i popołudniowym, uzupełnienie do cyklu 30' na odc. Zielona Góra – Nowa Sól
F3 (R3)	Zielona Góra Gł. - Kostrzyn - Gryfino - SPC - Szczecin Gł. – Szczecin Niebuszewo	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z zachodniopomorskim)
(F31) RB91	Zielona Góra Gł. - Rzepin - Frankfurt Oder	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
(F32) RB92	Zielona Góra Gł. - Krosno Odrzańskie - Gubin - Guben - Cottbus Hbf.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	przez Krosno Odrzańskie, Gubin
F33 (R33)	Gorzów Wlkp. – Kostrzyn – Gryfino - SPC - Szczecin Gł. – Szczecin Niebuszewo	co 120'/240'	wszystkie stacje i przystanki	do Kostrzyna co 120', do Gorzowa Wlkp. co 240' po wybudowaniu łącznicy i elektryfikacji linii (styk z zachodniopomorskim)
F4	Zbąszynek - Rzepin - Kostrzyn	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
F5 (W5)	Zielona Góra Gł. - Zbąszynek - Poznań Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim)
F6 (W61)	Poznań Gł. - Międzychód / Skwierzyna - Gorzów Wlkp. - Gorzów Wlkp. Strefa	co 60'-120'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Poznań - Międzychód co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem, dalej do Gorzowa Wlkp. co 120', (styk z wielkopolskim)
F61	Rzepin - Sulęcín - Międzyrzecz - Międzychód	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	po rewitalizacji na odc. Rzepin - Międzyrzecz, wcześniej tylko odc. Międzyrzecz - Międzychód
F7 (D18)	Zielona Góra Gł. - Żary - Iłowa Żagańska - Węglińiec - Goerlitz - Bogatynia	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)
F71 (D17)	Zielona Góra Gł. - Żary - Żagań - Zebrydowa - Lwówek Śl.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)
F72	Zielona Góra Gł. - Bieniów - Lubsko Karaś	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	
F73	Lubsko Karaś - / Żary - Żagań - Głogów	co 240'/120'	wszystkie stacje i przystanki	ze zmianą kierunku w Bieniowie, Żary - Głogów co 120', do Lubska co 240' (styk z dolnośląskim)
F74 (D13)	Legnica - Chojnów - Chocianów - Przemków Odlewnia - Szprotawa - Żagań - Żary	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
F81 (W81)	Kostrzyn - Gorzów Wlkp. - Krzyż - Piła Gł.	co 240'/ 60'/ 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	Kostrzyn – Gorzów Wlkp. co 240', Gorzów Wlkp. – Krzyż co 60' (styk z wielkopolskim)
RE1	Rzepin - Frankfurt Oder - Magdeburg Hbf.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
RB26	Gorzów Wlkp. - Kostrzyn /- Berlin Ostkreuz	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
D12 (RE)	Wrocław Gł. - Legnica - Lubin - Głogów - Nowa Sól - Zielona Góra Gł.	co 120'	Wrocław Gł., Nowy Dwór, Środa Śl., Legnica, Lubin, Lubin Stadion, Rudna Miasto, Gwizdanów, Grębocice, Głogów, Bytom Odrzański, Nowa Sól, Zielona Góra Gł.	(styk z dolnośląskim)
RB93 (D14)	Cottbus Hbf. - Forst (Lausitz) - Żary - Legnica	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)
D20	Wrocław Gł. - Wołów - Głogów - Zielona Góra Gł.	co 120'	Wrocław Gł., Muchobór, Pracze, Brzeg Dolny, Wołów i dalej wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)
W5	Świebodzin - Zbąszynek - Poznań Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim)
W35	Głogów - Wschowa - Leszno	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk dolnośląskim)
R6	Szczecin Gł. – SPC - Stargard – Choszczno – Krzyż	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim i zachodniopomorskim)
R31	Kostrzyn - Dębno Lubuskie	co 60'- 120'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie co 1h, po rewitalizacji (styk z zachodniopomorskim)

6.5 Województwo łódzkie

Tabela 44 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa łódzkiego.

Uwagi ogólne	
Oferta aglomeracja Łódź	Stwierdzono znaczne zwiększenie planowanych połączeń na ciągach komunikacyjnych Pabianice – Łódź Widzew oraz Zgierz – Łódź Widzew, UMWŁ podkreślił, że założona oferta przewozowa odpowiada złożonym wnioskom w konkursie KPO na zakup taboru. Niemniej jednak na ten moment przewiduje się, że liczba założonych połączeń nie będzie mogła być w pełni zrealizowana przy dostępnej i planowanej infrastrukturze kolejowej. Bazowo przyjmowana przepustowość tunelu miejskiego (12 par poc./godz.) oraz odcinków przyległych uniemożliwi realizację tak bogatej oferty (pociągi co 10' w szczycie w kierunku LK14 i w kierunku LK15).
Minimalny standard obsługi	Ustalono, że jest to pociąg co 120'.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Połączenia RE i AE	Na obecnym etapie UMWŁ zasadniczo nie widzi potrzeby uruchamiania regionalnych ekspresów po linii KDP. Temat był analizowany na kilku warsztatach.
Propozycja oferty przygotowanej przez Zespół HRJ	Zaproponowano relacje przelotowe: Kutno / Zgierz – Łódź Fabryczna – Radomsko / Częstochowa / Bełchatów Miasto – Chorzew Siemkowice oraz Łowicz Gł. / Zgierz – Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki / Opoczno – Skarżysko-Kamienna / Drzewica - Radom Gł. UMWŁ ze względu na jednotorowe odcinki Zgierz – Kutno oraz Zgierz – Łowicz Gł. na tym etapie nie widzi możliwości łączenia relacji i uruchamiania połączeń tranzytowych z linii 1-torowych. Jest to zbyt duże ryzyko eksploatacyjne (opóźnienia, awarie itp.). Wniosek: oddzielnie kursy Kutno – Łódź Widzew, Łowicz Gł. – Łódź Widzew oraz oddzielnie Zgierz – Radomsko / Częstochowa / Chorzew Siemkowice / Tomaszów Mazowiecki / Radom Gł. / Skarżysko-Kamienna. W toku kilku spotkań warsztatowych wypracowano rozwiązania, które uwzględniono w zestawieniu i na mapach linii komunikacyjnych.
Kierunek Łódź – Kutno	Częstotliwość co 60' wynika z możliwości technicznych linii, niemniej jednak UMWŁ widzi potrzebę handlową do zwiększenia częstotliwości do 30 min na tych odcinkach (przynajmniej w szczytach).
Połączenia międzywojewódzkie	Zespół HRJ zaproponował rezygnację z uruchamiania połączeń długich rel. Poznań Gł. – Łódź Kaliska i Łódź Kaliska – Toruń Wsch. / Bydgoszcz Gł. UMWŁ widzi potrzebę utrzymania połączeń z Poznaniem, natomiast przy systemowym uruchomieniu (co 2h) pociągu dalekobieżnego w kierunku BiT możliwe jest skrócenie relacji regionalnych na stacji Kutno. Powyższe rozwiązanie pozwoli na zmniejszenie zapotrzebowania na tabor i efektywniejsze wykorzystanie druzyn pociągowych (ruch wahadłowy).
Linia Kutno – Płock	W kontekście planowanych do uruchomienia od grudnia 2025 r. trzech par połączeń w tej relacji. UMWŁ jest zainteresowany połączeniem kolejowym obu miast. Zespół HRJ wskazał, że sąsiedni region w ramach zebrania informacji o planowanej siatce połączeń jest zainteresowany zwiększeniem oferty przewozowej w relacji Warszawa

	<p>Wsch. – Płock (przyspieszone pociągi na odcinku). Uwzględniając powyższe wskazano, że dobrym rozwiązaniem byłoby powiązanie Płocka z Kutnem w cyklu godzinny, gdzie pociągi kursowałyby naprzemiennie w relacjach Płock – Łódź Kaliska, Płock – Warszawa Wsch. Na odcinku Kutno – Zgierz – Łódź pociągi mogłyby być koordynowane z linią P11 (pociągi do/z Płocka na odcinku Kutno – Zgierz jako przyspieszone).</p>
<p>Łódź – Koluszki</p>	<p>Kwestia przepustowości linii i możliwości wjazdu do Koluszek połączeniami o charakterze regionalnym, w kontekście prowadzonego ruchu dalekobieżnego. UMWŁ stoi na stanowisku, że już dziś oferta Koluszki – Łódź Widzew jest bogata i pociągi w godzinach szczytu muszą kursować częściej niż co 30' – nie możemy pogorszyć oferty przewozowej na wspomnianym odcinku. Po analizach, Zespół HRJ zaproponował następującą ofertę przewozową wokół trzech głównych linii komunikacyjnych (Ł1, Ł2, Ł3), możliwą do realizacji przy przedstawionych założeniach infrastrukturalnych: cyklicznie co 30' - linia Ł1 Sieradz – Skierniewice z postojami na wszystkich stacjach i przystankach w aglomeracji i na pozostałym odcinku, Ł2 z kier. Zgierza w kier. Piotrkowa z postojami na wszystkich stacjach i przystankach w aglomeracji, z czego:</p> <ul style="list-style-type: none"> • co 60' relacja Zgierz – Koluszki – Piotrków – Radomsko (Częstochowa), • co 60' relacja Kutno – Zgierz – Piotrków Trybunalski – Bełchatów (Chorzew S.), jako przyspieszona na odc. Żakowice – Piotrków Trybunalski, bez wjazdu do Koluszek. <p>cyklicznie co 30' linia Ł3 z kier. Zgierza w kier. Tomaszowa, przyspieszona na odc. Łódź Widzew – Gałkówkę, z czego:</p> <ul style="list-style-type: none"> • co 60' relacja Łowicz – Zgierz – Koluszki – Tomaszów Mazowiecki, zatrzymująca się na wszystkich stacjach i przystankach poza odcinkiem Łódź Widzew – Żakowice Południowe, • co 60' relacja Zgierz – Tomaszów Mazowiecki – Drzewica (Radom) / Opoczno (Skarżysko-Kamienna), przyspieszona na odc. Łódź Widzew – Tomaszów, bez wjazdu do Koluszek, z postojem na przystanku Żakowice Południowe. <p>Łącznie, zakładając realizację ww. oferty, pociągi aglomeracyjne kursowałyby w równym takcie 10-minutowym na odcinku śródmiejskim (Łódź Widzew – Łódź Polesie). Co istotne, powyższe założenia i możliwość ich realizacji – w tym z wszystkimi zakładanymi połączeniami o charakterze dalekobieżnym – zostały zweryfikowane w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym. Dla relacji Koluszki – Łódź założono funkcjonowanie 4 par połączeń w godzinie – Ł1 co 30' oraz Ł2 i Ł3, obie co 60'. Dodatkowo w tej relacji zakłada się funkcjonowanie linii pociągowej P15. Dla odcinka aglomeracyjnego tj. Gałkówkę – Łódź Widzew, którego dotyczyła dyskusja na spotkaniu warsztatowym, propozycją Zespołu HRJ jest funkcjonowanie w pełnym zakresie (z wszystkimi postojami) 2 linii komunikacyjnych Ł1 i Ł2 – obie co 30' – składających się na 4 pociągi na kierunku w godzinie, odjeżdżających w stałym, przesuniętym o 10' takcie np. xx:08, xx:28, xx:38, xx:58. W zakresie liczby pociągów jest to oferta zbliżona do istniejącej. Jak zauważono, obecnie pociągi ŁKA, ze względu na uwarunkowania ruchowo-eksploatacyjne, kursują w „paczkach”, np. 15:20, 15:52, 16:00, 16:15, 16:20, 16:34, 17:02, 17:06. Dla przedstawienia finalnej propozycji</p>

	<p>należałoby ocenić atrakcyjność tych dwóch rozwiązań dla pasażera w celu przedstawienia finalnej decyzji do kształtu oferty przez UMWŁ – jako organizatora przewozów na tym obszarze.</p> <p><u>W toku kilku spotkań warsztatowych wypracowano wspólnie ostateczne rozwiązania zarekomendowane przez organizatora, które uwzględniono w zestawieniu i na mapach linii komunikacyjnych.</u></p>
Linia nr 131	<p>Zespół HRJ zaproponował, aby planowane do uruchomienia pociągi relacji Kępno - Wieluń – Łódź Widzew oraz (Konin) – Koło – Poddębice – Łódź Widzew prowadzić od Zduńskiej Woli do Łodzi jako przyspieszone. UMWŁ przychylił się, ale jednocześnie wskazał, aby planowana oferta z tych kierunków była kierowana na tunel konwencjonalny (miejski). W toku konsultacji z kilkoma sąsiednimi regionami wypracowano ofertę na poziomie poniższych relacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poddębice – Zduńska Wola – Łódź Widzew, • Koło – Poddębice – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Częstochowa, • Koło – Poddębice – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Tarnowskie Góry – Katowice.
Skierniewice – Kutno	<p>W toku dyskusji omówiono linię Ł4 Skierniewice – Łowicz Gł. – Kutno i planowaną częstotliwość dla niniejszego odcinka. Uwzględniając plany uruchomienia połączeń regionalnych przyspieszonych Warszawa – Płock proponowane rozwiązanie to częstotliwość na odcinku Kutno – Łowicz co 2h (przy wprowadzeniu dodatkowych zatrzymań dla pociągów Warszawa – Płock np. w Jackowicach i Zdunach). Odcinek – Łowicz Gł. – Skierniewice co 1h, z możliwością dogęszczenia w godzinach szczytu do 30'.</p>
Postoje	
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
Inne	

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

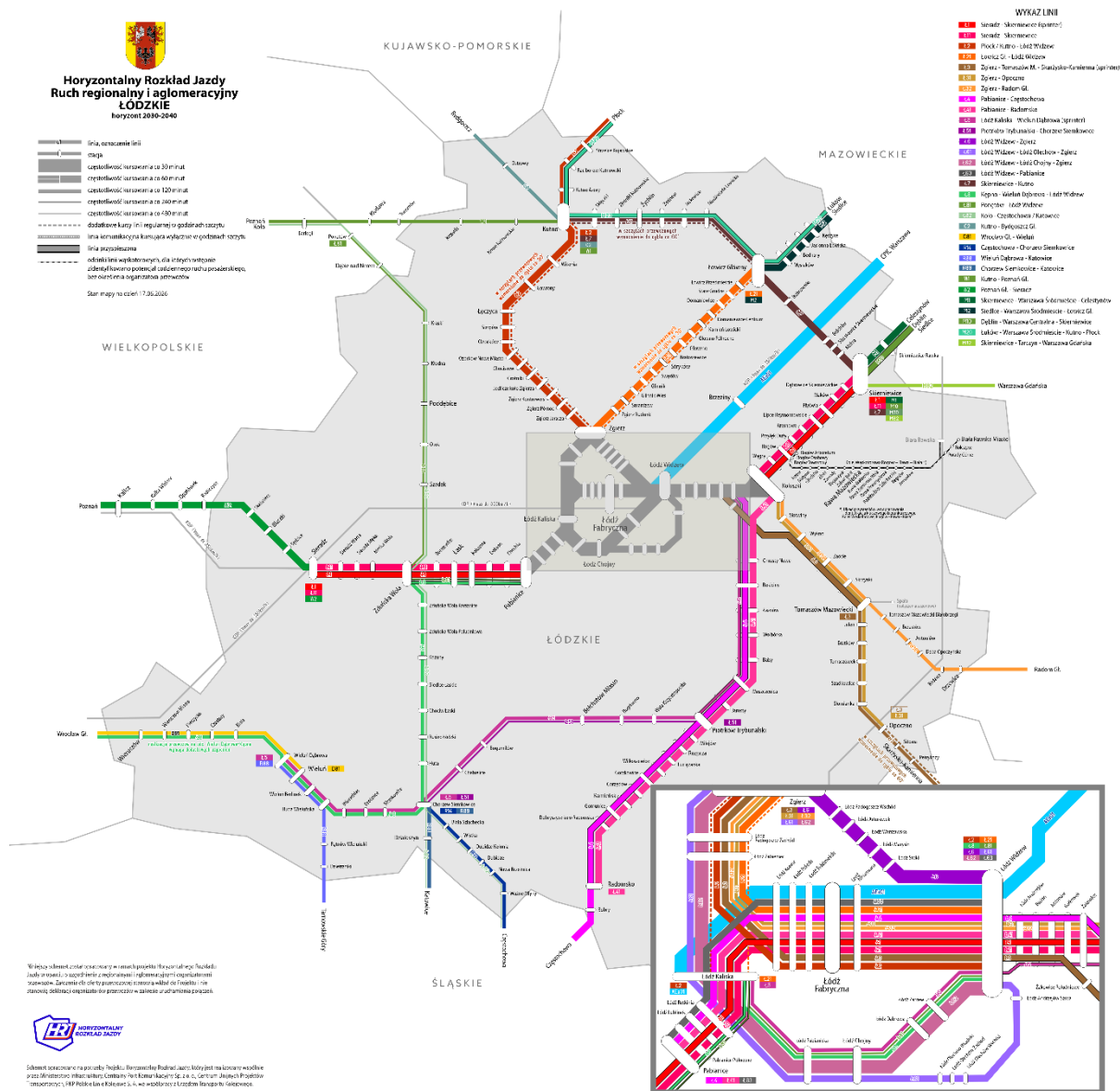
Tabela 45 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa łódzkiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
Ł1 (sprinter)	Sieradz - Łask - Łódź Śródmieście - Koluszki - Skierniewice	co 60'	Sieradz, Zduńska Wola, Łask, Kolumna, Pabianice, Łódź Retkinia - Łódź Widzew wszędzie, Gałkówka, Żakowice, Koluszki, Rogów, Lipce Reymont., Płyćwia, Skierniewice	
Ł11	Sieradz - Łask - Łódź Śródmieście - Koluszki - Skierniewice	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
Ł2	Płock / Kutno - Łódź Widzew / Łódź Kaliska	co 120'/30'-60'	wszystkie stacje i przystanki	z Płocka co 120', od Kutna do Łodzi co 60', w szczycie co 30', kursy szczytowe skierowane do Łodzi Kaliskiej (brak wolnych slotów w tunelu) (styk z mazowieckim)
Ł21	Łowicz Gł. - Zgierz - Łódź Fabryczna - Łódź Widzew	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie co 30', poza szczytem co 60', kursy szczytowe skierowane do Łodzi Kaliskiej (brak wolnych slotów w tunelu)
Ł3 (sprinter)	Zgierz - Łódź Fabryczna - Żakowice Płd. - Tomaszów Mazowiecki - Opoczno - Skarżysko-Kamienna	co 60'/120'/60'-120'	Zgierz - Łódź Widzew wszystkie, Żakowice Płd., Tomaszów Maz., dalej wszystkie stacje i przystanki	do Tomaszowa co 60', do Skarżyska-Kamiennej co 120' plus Opoczno - Skarżysko-Kamienna wzmocnienie szczytowe (styk ze Świętokrzyskim)
Ł31	Zgierz - Łódź Fabryczna - Tomaszów Maz. - Opoczno	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
Ł32 (M85)	Zgierz - Łódź Fabryczna - Tomaszów Maz. - Drzewica (Radom Gł.)	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	w porozumieniu z mazowieckim do Radomia Gł. (styk z mazowieckim)
Ł4	Pabianice - Łódź Fabryczna - Żakowice - Piotrków Tryb. - Radomsko - Częstochowa	co 60'	Zgierz - Łódź Widzew wszystkie, Żakowice, Rokiciny, Moszczenica, Piot. Tryb., Gorzkowice, Gomunice, Radomsko, dalej wszystkie stacje i przystanki	możliwa zmiana układu postojów na odc. Żakowice - Radomsko (styk ze śląskim)
Ł41	Pabianice - Łódź Fabryczna - Żakowice - Koluszki - Piotrków Tryb. - Radomsko	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
Ł5 (sprinter)	Łódź Kaliska - Łódź Widzew - Żakowice - Piotrków Tryb. - Bełchatów Miasto - Chorzów Siemkowice / Wieluń Dąbrowa	co 60'/120'	Łódź Kaliska - Łódź Widzew wszystkie, Żakowice, Rokiciny, Moszczenica, Piot. Tryb., dalej wszystkie stacje i przystanki	Łódź Widzew - Żakowice - Piotrków Tryb. przyspieszony, brak miejsca w tunelu miejskim; Piotrków Tryb.- Chorzów razem 10 par
Ł51	Piotrków Tryb. - Bełchatów Miasto - Chorzów Siemkowice	co 120' (2-4 pary)	wszystkie stacje i przystanki	
Ł6	Łódź Widzew - Łódź Marysin - Zgierz	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	
Ł61	Łódź Widzew - Łódź Olechów - Łódź Chojny - Zgierz	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
Ł62	Łódź Widzew - Łódź Dąbrowa - Łódź Chojny - Zgierz	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
Ł63	Pabianice - Łódź Kaliska - Łódź Fabryczna - Łódź Widzew	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
Ł7	Skierniewice - Łowicz Gł. /- Kutno	co 60'/ 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	Skierniewice - Łowicz co 60', Łowicz - Kutno co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem
Ł8	Kępno - Wieluń Dąbrowa - Wieluń - Chorzew Siemkowice - Zduńska Wola - Łódź Kaliska - Łódź Chojny - Łódź Widzew	co 120'	na odc. ZW-ŁK przyspieszony: Łask, Kolumna, Pabianice, Retkinia, poza tym odc. wszystkie stacje i przystanki	odc. Kępno - Wieluń Dąbrowa wymaga uzgodnienia liczby połączeń dla niniejszej linii komunikacyjnej (styk z wielkopolskim)
Ł81	Ponętów - Poddębice - Zduńska Wola - Łódź Kaliska - Łódź Chojny - Łódź Widzew	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	
Ł82	Koło - Ponętów - Poddębice - Zduńska Wola - Chorzew Siemkowice - Katowice / Częstochowa	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	2 pary do Katowic, 2 pary do Częstochowy (styk ze śląskim, wielkopolskim)
C2	Bydgoszcz Gł. - Toruń Gł. - Włocławek - Kaliska Kuj. - Kutno	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	Bydgoszcz-Włocławek co 60', do Kalisk Kuj. co 120' plus 2 poł. szczytowe, do Kutna co 120'; (styk z Kujawsko-Pomorskim)
D81	Wrocław Gł. - Oleśnica - Syców - Kępno - Wieluń	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	odc. Kępno - Wieluń wymaga uzgodnienia liczby połączeń dla niniejszej linii komunikacyjnej, (styk z dolnośląskim i wielkopolskim))
R14	Częstochowa - Chorzew Siemkowice	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim)
R88	Wieluń Dąbrowa - Tarnowskie Góry - Bytom - Katowice	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim)
R89	Chorzew Siemkowice - Kłobuck - Tarnowskie Góry - Bytom - Katowice	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim)
W1	Poznań Gł. - Konin - Koło - Kutno	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim)
W2	Sieradz - Kalisz - Ostrów Wlkp. - Poznań Gł.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim)
M1	Skierniewice/Grodzisk Mazowiecki - Warszawa Śródmieście - Otwock/Celestynów	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	Skierniewice - Celestynów co 60' przez cały dzień, w relacjach Grodzisk Mazowiecki - Otwock w szczytach dodatkowe 2 kursy/h oraz Grodzisk Mazowiecki - Celestynów 1 kurs/h (styk z mazowieckim).
M10	Dęblin - Pilawa - Warszawa Centralna - Skierniewice	co 60'	Dęblin - Pilawa wszystkie stacje i przystanki, dalej: Celestynów, Otwock, Warszawa Falenica, Wsch., Centralna, Zachodnia, Grodzisk Maz., Żyrardów, Skierniewice	(styk z mazowieckim)
M2	Siedlce - Mińsk Mazowiecki - Warszawa Śródmieście - Sochaczew - Łowicz Gł.	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Siedlce - Łowicz Gł. co 60'; w godzinach szczytu uzupełnienie o kursy Siedlce - Ożarów Mazowiecki co 60' (styk z mazowieckim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
M20	Łuków –/ Siedlce – Warszawa Śródmieście – Kutno – Płock	co 120'/ 60'-120'/ 120'	Łuków, Dziewule, Siedlce, Siedlce Zach., Kotuń, Mrozy, Cegłów, Mińsk Maz., Halinów, Warszawa Wsch. dalej wszystkie do Warszawy Zach., Błonie, Sochaczew, Łowicz Gł., Żychlin, Kutno, Strzelce Kujawskie, Gostynin, Łąck, Płock	Łuków – Siedlce co 120', na odc. Warszawa Zach. - Siedlce wzmocnienie szczytowe do co 60', Warszawa Wsch. – Płock co 120' (styk z lubelskim, z mazowieckim)
M82	Skierniewice – Mszczonów – Piaseczno – Warszawa Gdańska	co 120'	Skierniewice – Czachówek, postoje na wszystkich stacjach i przystankach, dalej Piaseczno, Warszawa Służewiec, Warszawa Zach., dalej wszystkie stacje i przystanki	(styk z mazowieckim)

Rysunek 6 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa łódzkiego.



6.6 Województwo małopolskie

Tabela 46 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa małopolskiego

Uwagi ogólne	
Kolej miejska w Krakowie	Miasto Kraków przedstawiło projekt kolei miejskiej, który zakłada kursowanie pociągów w szczytach co 15', na wspólnych odcinkach nawet co 7,5'. UMWM poinformował, że trwają rozmowy z miastem. Patrząc na dostępność infrastruktury ww. założenie jest nieosiągalne. Chcemy, aby SKA1 Wieliczka Rynek – Kopalnia – Kraków Lotnisko kursowała co min. 20', linia SKA2 Sędziszów – Oświęcim: 2 pociągi w tym relacje Miechów – Bielsko-Biała Gł./Żywiec), SKA3 Oświęcim – Tarnów 2 pociągi w godzinie plus trasa pod 1 połączenie RE w godzinie.
Potoki pasażerskie	UMWM wskazał, że największe potoki są na odcinkach: Krzeszowice – Kraków – Bochnia oraz Miechów – Kraków – Skawina.
Pociągi regionalne osobowe na Vmax = 160km/h	UMWM nie widzi zasadności przyjmowania prędkości 160 km/h dla połączeń osobowych. Przeprowadzone analizy na podstawie doświadczeń KMŁ wykazały wysokie zużycie energii przy małych korzyściach czasowych i optują za trasowaniem pociągów osobowych z Vmax 130 km/h. Potwierdzają to obliczenia trakcyjne SKRJ. Połączenia RE mogą być trasowane na Vmax 160 km/h.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Obsługa linii obwodowej	W zakresie dużej linii obwodowej podstawowa relacja to obsługa co 1h kierunku Niepołomice. Modelowo relacja Niepołomice - Myślenice, wcześniej Niepołomice – Kraków Gł. – Skawina. Obecnie pracujemy nad wydłużeniem aktualnie kursujących pociągów z Podłęża do Krakowa Gł. przez Kraków Nową Hutę do/z Bochni. UMWM wskazał, że dla relacji obwodowych brakuje przystanków Prądnik Czerwony (inwestycja w toku, prowadzona przez Miasto Kraków), Kocmyrzowska (Grębałów).
Obsługa linii Kraków – Trzebinia – Katowice / Oświęcim	Propozycja UMWM przy uwzględnieniu dużej liczby połączeń dalekobieżnych może być trudna do realizacji pod względem koordynacyjnym i przepustowościowym. Zespół HRJ przedstawił propozycję zmian, których celem jest uproszczenie i uporządkowanie relacji: <ul style="list-style-type: none"> a. pociągi z Katowic na odcinku Trzebinia – Kraków Gł. są pociągami RE (w cyklu co 60') b. pociągi z Olkusza uruchamiać w dwóch wariantach tj. jako RE Olkusz – Kraków Gł. (w cyklu co 2h), które byłyby skoordynowane z RE Częstochowa – Kraków Gł. (w cyklu co 2h). Pociągi z Częstochowy byłyby kontynuacją właśnie uruchamianej oferty pomiędzy tymi miastami. Dogęszczeniem do cyklu 1h na wyjazdach z Olkusza byłyby pociągi osobowe relacji Olkusz – Trzebinia (skomunikowane z pociągami RE z Częstochowy). c. na odcinku Trzebinia – Kraków Gł. byłyby uruchamiane dodatkowe połączenia, w cyklu co 30' ze wszystkimi postojami relacji Bielsko-Biała Gł./Czechowice Dziedzice/Oświęcim – Chrzanów – Trzebinia – Krzeszowice – Kraków Gł. d. Ustalono schemat postojów dla połączeń RE na odc. Kraków – Trzebinia: Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzów, Kraków Bronowice, Kraków Łobzów, Kraków Gł.

	<p>UMWM poinformował, że obecnie pociągi osobowe rel. Katowice – Kraków uzupełniają ofertę SKA – przyspieszenie wymaga zapewnienia odpowiedniej oferty dla pomijanych przystanków LK133, stąd pomysł 30' cyklu dla relacji Oświęcim – Chrzanów – Trzebinia – Kraków jest wartym rozważenia (w opcji cały dzień przez 30'). Pociągi z Olkusza realnie zaczynają się zapełniać od Trzebini. Pasażerowie z Olkusza jeżdżą w większości do Krakowa. KMŁ zaproponowało, aby krótkie połączenia z Olkusza kierować zamiast do Jaworzna Szczakowej, to do Trzebini. Jednocześnie UMWM podkreślił, że od Trzebini pojawia się także potok w kierunku Katowic, o który trzeba zadbać. Stąd też Zespół HRJ zarekomendował, aby pociągi RE Katowice – Kraków Gł. na odc. Katowice – Trzebinia zatrzymywały się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych (niewielka liczba i stosunkowo duże odległości między nimi), bądź bez postojów na odc. Katowice – Mysłowice.</p> <p>UMWM przychylnie odniósł się do uporządkowania relacji na LK133, Przedstawiona przez Zespół HRJ propozycja uporządkowania oferty jest do zaakceptowania. Potrzeba wspólnych prac uszczegóławiających propozycję. Zespół HRJ zadeklarował chęć współpracy i pomocy w tym zakresie.</p>
RE Kraków – Bielsko-Biała	<p>Zespół HRJ przedstawił propozycję uruchomienia RE z Krakowa przez Trzebinę, Oświęcim, Czechowice-Dziedzice do Bielska-Białej. UMWM na ten moment jest za rozwiązaniem wydłużenia obecnych połączeń Oświęcim – Czechowice-Dziedzice do Bielska-Białej. Perspektywa uruchomienia połączenia przyspieszonego na zaproponowanej trasie jest atrakcyjna, natomiast nie jest priorytetowa i uzależniona jest od dostępnej przepustowości LK133. Jednocześnie oczekiwane jest wydłużenie połączeń w drugim kierunku do Krakowa Gł. i Tarnowa. Dodatkowo planowane jest zwiększenie oferty przewozowej łączącej Kraków z Bielskiem-Białą po LK117. KMŁ już od grudnia 2026 r. chciałoby uruchomić ww. połączenia do Bielska-Białej przez Oświęcim. Nawet w wersji z postojami jak SKA3 wydaje się, że zaproponowany czas przejazdu będzie atrakcyjny. Zespół HRJ zweryfikuje czasy przejazdu dla wszystkich propozycji.</p>
Wydłużenia pociągów RE za Kraków	<p>W ramach warsztatów omówiono możliwość wydłużenia relacji z LK133 poza Kraków Gł., w szczególności w zakresie połączeń RE. Zespół HRJ zaproponował wydłużenie pociągów z Katowic do Zakopanego, natomiast z Częstochowy i Olkusza (docelowo część kursów z Wolbromia) do Nowego Sącza i Krynicy Zdrój. Taki układ relacji wniósłby wartość dodaną poprzez zwiększenie liczby kierunków obsługiwanych bezpośrednio. UMWM widzi potrzebę uruchomienia połączeń szybkich na głównym korytarzu tj. Katowice – Kraków – Tarnów, natomiast do Zakopanego wydłużenie połączeń z Częstochowy. Kursy z Wolbromia i Olkusza do Nowego Sącza i Krynicy Zdrój. Zarówno pociągi do Zakopanego, jak i Krynicy Zdrój należy trasować po linii Podłęże – Piekiełko.</p> <p>Wcześniejsza propozycja UMWM nie zakładała pociągów RE po linii Piekiełko-Podłęże z obawy o przepustowość linii. Przedstawiona przez zespół HRJ propozycja jest interesująca, kwestia finansowania przewozów i liczby dostępnego taboru może wpłynąć na zakres jej wdrożenia. Skrócenie czasu przejazdu dzięki linii Piekiełko-Podłęże może wpłynąć na atrakcyjność połączenia do takich uzdrowisk jak Piwniczna, Żegiestów, Muszyna czy Krynica.</p>

<p>Obsługa Skawiny i Kalwarii Zebrzydowskiej</p>	<p>W kwestii obsługi rejonu Skawiny i Kalwarii Zebrzydowskiej ustalono, że na odcinku Kraków Gł. – Skawina docelowy układ połączeń powinien odbywać się w interwale 15' tj. co 60' SKA do Oświęcimia przez Zator, co 60' do Wadowic, Andrychowa i Bielska-Białej (po LK117), co 60' do Suchej Beskidzkiej (z tego co 120' bezpośrednio do Żywca, co 120' do Chabówki), co 60' jako pociągi Niepołomice – Kraków Nowa Huta – Kraków Gł. – Skawina. Wspólnie stwierdzono, że przy braku połączeń dalekobieżnych na obecnym odcinku zakopianki pozwoli na zwiększenie oferty regionalnej i przyspieszenie ww. połączeń.</p>
<p>Podhale i Zakopane</p>	<p>Obsługę Podhala zespół HRJ zaproponował pociągami regionalnymi z Suchej Beskidzkiej do Zakopanego i z Zakopanego do Nowego Sącza przez Limanową. UMWM poinformowało, że w tym rejonie występujeciążenie równoleżnikowe. Stąd też chcieliby uruchomić co 2h pociągi relacji Zakopane – Chabówka – Limanowa – Nowy Sącz, skomunikowane w Chabówce z pociągami do/z Krakowa. Odcinek Zakopane – Chabówka byłby obsługiwany kursami z Krakowa (co 60' przez Podłęże -Piekiełko), które byłyby dogęszczone co 120' pociągami Nowy Sącz – Zakopane oraz co 120' w ramach Podhalańskiej Kolei Regionalnej Nowy Targ – Zakopane. Ponadto będzie kursował co 2h RE z Częstochowy.</p>
<p>Gorlice, Jasło</p>	<p>Obsługa rejonu Gorlic odbywała by się pociągami regionalnymi Kraków Gł. – Limanowa – Nowy Sącz – Gorlice co 2h z możliwością wydłużenia wybranych kursów do Jasła oraz linią Gorlice – Rzeszów Gł. (co 2h). Zespół HRJ poinformował, że zgodnie ze stanowiskiem przekazanym na warsztatach w Rzeszowie UMWP uzależnia kursowanie ww. linii komunikacyjnej od inicjatywy województwa małopolskiego.</p>
<p>Tarnów – Nowy Sącz – Krynica Zdrój</p>	<p>Linia Tarnów – Nowy Sącz – Krynica Zdrój ruch regionalny w całej relacji co 2h z dogęszczeniem w szczytach do co 1h na odcinku Tarnów – Nowy Sącz oraz uzupełnieniem do cyklu 1h na odc. Nowy Sącz – Krynica uwzględniając połączenie Kraków Gł. - Nowy Sącz – Krynica Zdrój.</p>
<p>Muszyna – Poprad Tatry</p>	<p>W zakresie połączeń regionalnych przygranicznych kontynuowana będzie oferta połączeń Poprad Tatry – Muszyna. UMWM i koleje słowackie chciałyby wydłużyć kursy do Krynicy-Zdroju, co wymaga zmian w przepisach. Obecnie jest oczekiwanie na decyzje UTK/MSA w ramach MPG.</p>
<p>Kraków Lotnisko – Wieliczka Rynek Kopalnia</p>	<p>UMWM wskazał kluczowy odcinek linii SKA1 Kraków Lotnisko – Wieliczka Rynek Kopalnia, który chciałby obsługiwać w szczytach przewozowych co 20', szczególnie odcinek lotniskowy. Wskazano, że częstotliwość co 20' nie jest możliwa do pogodzenia z cyklem 15'/30'. Uzgodniono, że SKA1 w miarę możliwości nie musi być koordynowana z pozostałymi liniami. Cykl 20' jest ściśle powiązany z koordynacją krzyżowań w Krakowie Bieżanowie oraz Wieliczce Parku. UMWM wskazał, że cykl 20' jest niezbędny ze względu z jednej strony na potoki podróżnych (szczególnie do lotniska) oraz brak możliwości realizacji przewozów dłuższymi składami ze względu na zbyt krótkie perony na LK118.</p>
<p>Niepołomice</p>	<p>UMWM planuje uruchomienie połączeń z Niepołomic do Krakowa w dwóch wariantach tj. przez Nową Hutę oraz przez Kraków Bieżanów, Płaszów. W celu realizacji trasy przelotowo przez Kraków Gł. ustalono, że końcowym punktem relacji mógłby być Kraków Mydlniki, przy wykorzystaniu LK 118, co umożliwi bezkolizyjne odwrócenie biegu pociągu.</p>

Miechów, Sędziszów	Północny odcinek linii LK8 byłby obsługiwany w cyklu co 30' do Miechowa i co 60' do Sędziszowa przy wydłużeniu wybranych relacji szczytowych kończących bieg w Miechowie do Sędziszowa. UMWM nie widzi potrzeby realizacji przewozów do Kielc i Ostrowca przy przygotowywanej bogatej ofercie dalekobieżnej. Połączenia do Kielc dla północnej części regionu mogłyby być realizowane przy pomocy LK62 w połączeniu Katowice – Olkusz – Wolbrom – Kozłów – Sędziszów – Kielce. Niemniej jednak problemem jest konieczność spełnienia wymogów obsługi styków w planie transportowym pod kątem dostępności środków z funduszu kolejowego. UMWM podczas spotkania zwrócił się do MI o ponowne przanalizowanie siatki połączeń wojewódzkich zawartych w planie transportowym w kontekście planowanego istotnego zwiększenia oferty połączeń dalekobieżnych.
Postoje	
Nowy Sącz – Krynica Zdrój (RE)	Na LK96 do Krynicy należy zarezerwować slot co 2h dla pociągów RE z postojami na wszystkich stacjach i przystankach kolejowych pomiędzy Nowym Sączem a Krynica Zdrój.
Kraków – Tarnów (RE)	Postoje na odcinku wschodnim magistrali E30 (LK91) dla pociągów RE ustalono: Kraków Gł., Kraków Grzegórzki (preferowane, ale zależy od przepustowości LK629), Kraków Płaszów, Podłęże, Bochnia, Brzesko Okocim, Tarnów,
Podłęże – Nowy Sącz / Zakopane (RE)	Uzgodnione postoje dla pociągów RE na linii Podłęże – Piekietko: Podłęże, Gdów, Szczyrzyc, Limanowa, Nowy Sącz Miasto (w kierunku Nowego Sącza) oraz Kasina Wielka Północna, Mszana Dolna, Rabka Zdrój, Chabówka, Raba Wyżna, Nowy Targ, Poronin (w kierunku Zakopanego)
Czasy postojów dla pociągów regionalnych w Krakowie	W toku prac zidentyfikowano problem długości postojów pociągów regionalnych i RE na stacji Kraków Gł. Ustalono, że pożądany czas postoju pociągów przelotowych to 5', absolutne minimum 3'. Powyższe wynika z bardzo dużej wymiany pasażerskiej na stacji Kraków Gł. KMŁ zidentyfikował potrzeby wydłużonych postojów na wymianę pasażerów. Dane te zostaną przekazane do zespołu HRJ celem implementacji w powstającym horyzontalnym rozkładzie jazdy. Jednocześnie poinformowano, że TOP3 pod względem wymiany pasażerów dla Krakowa to Kraków Gł., Kraków Lotnisko, Kraków Grzegórzki.
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
UMWM poinformował, że obecnie wydłużają się szczyty przewozowe. W aglomeracji krakowskiej szczyt poranny trwa do godz. 10:00, natomiast popołudniowy od 14:00 do 18:00, a nawet 19:00. Z tego względu nie jest preferowane rozróżnianie oferty w godzinach szczytu i pozostałych porach – wskazano na potrzebę rezerwacji tras przez cały dzień (np. SKA3 do Oświęcimia i Tarnowa).	
Dla linii z cyklem 2h omówiono planowane godziny uruchomienia połączeń. Ustalono, że ważniejszym dla potrzeb społecznych będzie dowóz na godz. 6:00, 8:00 itp. z możliwym odstępstwem w uzasadnionych przypadkach.	
Potencjalne reaktywacje: <u>LK103</u> – UMWM jest zainteresowany wznowieniem ruchu na ww. linii, szczególnie pod kątem włączenia Alwerni do sieci kolejowej i uruchomienia przewozów z Wadowic przez Spytkowice do Krakowa Gł. (dogęszczenie oferty). W związku z tym, że Alwernia ciąży także do Trzebini/Chrzanowa UMWM preferuje reaktywację linii w jej historycznym przebiegu ze zmianą lokalizacji stacji i przystanków. Linia miałaby funkcjonować jako uzupełniające wahadło Trzebinia - Spytkowice ze skomunikowaniami na tych stacjach.	

Stacja Trzebinia Siersza – wątpliwości budzi fakt potencjału linii oraz liczne osuwiska występujące w tym rejonie. Na dzień dzisiejszy nie jest planowana reaktywacja odcinka Trzebinia – Trzebinia Siersza.

Linia Tarnów – Szczucin – UMWM jest zainteresowany wznowieniem przewozów w szerszym kontekście tj. w nawiązaniu do planowanej linii przez CPK Kielce – Busko Zdrój – Tarnów. W krótkiej relacji nie ma odpowiedniego potencjału, natomiast istnieje potrzeba poprawienia dostępności komunikacyjnej do Dąbrowy Tarnowskiej jako miasta powiatowego.

Inne

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

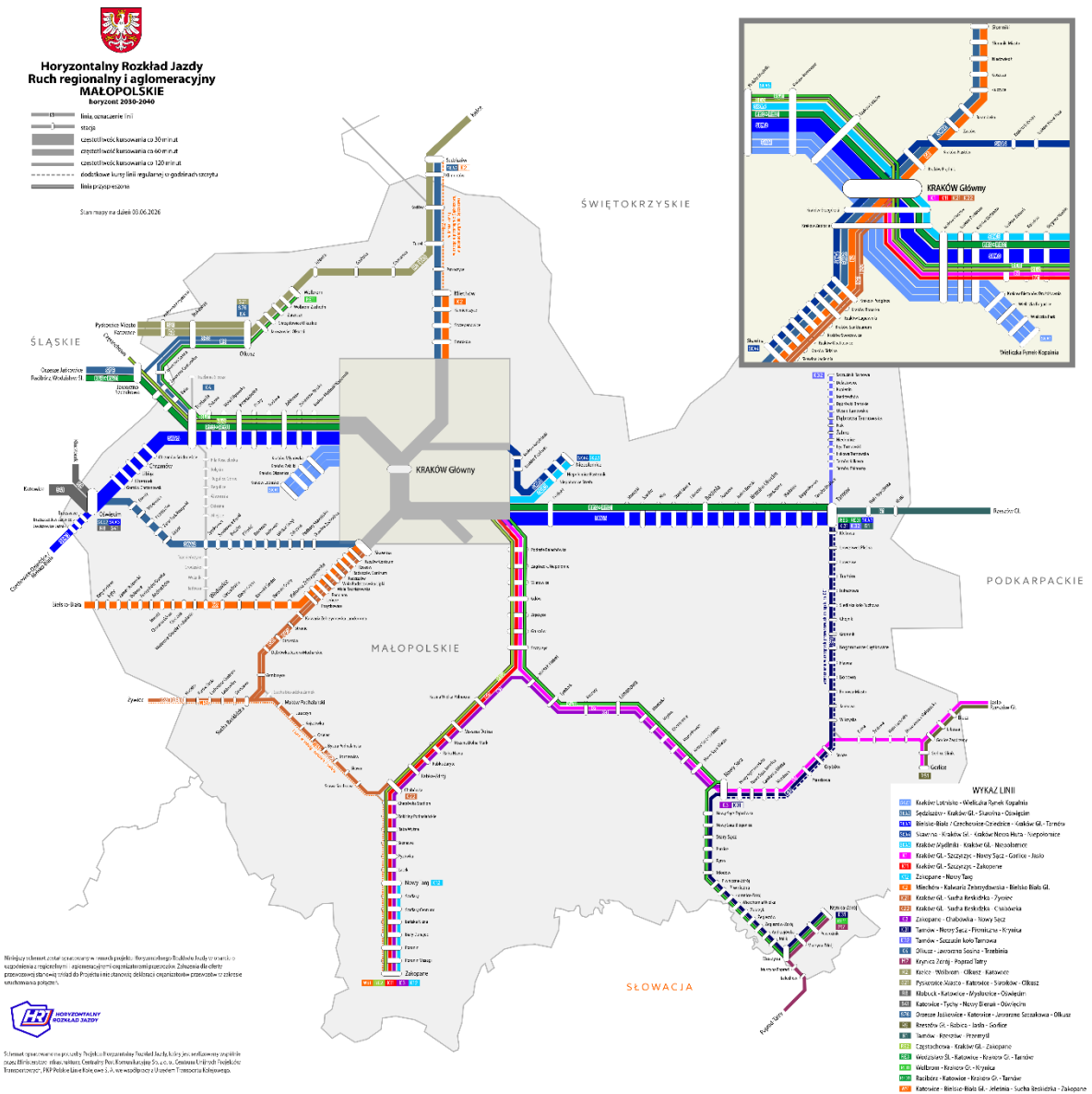
Tabela 47 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa małopolskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
RE11	Wolbrom - Olkusz - Trzebinia - Kraków Gł. - Szczyrzyc - Nowy Sącz - Krynica Zdrój	co 120'	patrz uwagi	postoje: na odc. Wolbrom-Jaworzno Sosina wszystkie, Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzów, Kraków Bronowice, Łobzów, Gł., Zabłocie, Płaszów, Podłęże, Gdów, Szczyrzyc, Tymbark, Limanowa, Nowy Sącz Miasto, Nowy Sącz, dalej wszystkie postoje (styk ze śląskim)
RE2	Częstochowa - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Kraków Gł. - Szczyrzyc - Rabka Zdrój - Zakopane	co 120'	patrz uwagi	postoje: Częstochowa, Częstochowa Raków, Porajów, Myszków, Zawiercie, Łazy, Dąbrowa Górnicza Ząbkowice, DG.Tworzeń, DG Płd., Sosnowiec Maczki, Jaworzno Szczakowa, Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzów, Kraków Bronowice, Łobzów, Gł., Zabłocie, Płaszów, Podłęże, Gdów, Szczyrzyc, Kasina Wielka Północna, Mszana Dolna, Rabka Zdrój, Chabówka, Nowy Targ, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane, (styk ze śląskim)
RE3	Wodzisław Śl. - Katowice - Jaworzno Szczakowa - Kraków Gł. - Podłęże - Tarnów	co 120'	patrz uwagi	postoje od Katowic: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec Jęzor Płd, Jaworzno Szczakowa, Jaworzno Ciężkowice, Balin, Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzów, Kraków Bronowice, Kraków Łobzów, Główny, Zabłocie, Płaszów, Podłęże, Bochnia, Brzesko Okocim, Tarnów (styk ze śląskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
RE31	Racibórz - Katowice - Jaworzno Szczakowa - Kraków Gł. - Podłęże - Tarnów	co 120'	patrz uwagi	postoje od Katowic: Katowice, Mysłowice, Sosnowiec Jęzor Płd, Jaworzno Szczakowa, Jaworzno Ciężkowice, Balin, Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzów, Kraków Bronowice, Kraków Łobzów, Główny, Zabłocie, Płaszów, Podłęże, Bochnia, Brzesko Okocim, Tarnów (styk ze śląskim)
SKA1	Wieliczka Rynek Kopalnia - Kraków Gł. - Kraków Lotnisko	co 20'	wszystkie stacje i przystanki	3 poc/h pomiędzy 5-23 plus nocne co 1h
SKA2	Sędziszów - Miechów - Kraków Gł. - Skawina - Oświęcim	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze świętokrzyskim)
SKA3 (R35)	Tarnów - Bochnia - Kraków Gł. - Trzebinia - Oświęcim / Czechowice-Dziedzice - Bielsko-Biała Gł.	co 30'/120'	wszystkie stacje i przystanki	co 30' do Oświęcimia, co 60' do Czechowic-Dziedzic, dalej do drugiego do BB (co 120', Czechowice-BB bez dodatkowych postojów) (styk ze śląskim)
SKA4	Niepołomice - Kraków Nowa Huta - Kraków Gł. - Skawina	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
SKA5	Niepołomice - Kraków Płaszów - Kraków Gł. - Kraków Mydlniki	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
K1	Kraków Gł. - Podłęże - Szczyrzyc - Linamowa - Nowy Sącz - Stróże - Gorlice -/ Jasło	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	wybrane kursy do Jasła (styk z podkarpackim)
K11	Kraków Gł. - Podłęże - Szczyrzyc - Mszana Dolna - Rabka Zdrój - Nowy Targ - Zakopane	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
K12	Nowy Targ - Poronin - Zakopane	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
K2 (R37)	(Sędziszów) Miechów - Kraków Gł. - Skawina - Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Wadowice - Bielsko-Biała Gł.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim) wybrane kursy z Sędziszowa
K21 (R51)	Kraków Gł. - Skawina - Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Sucha Beskidzka - Żywiec	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim)
K22	Kraków Gł. - Skawina - Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Sucha Beskidzka - Chabówka	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
K3	Zakopane - Chabówka - Rabka Zdrój - Mszana Dolna - Limanowa - Nowy Sącz	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
K31	Tarnów - Stróże - Nowy Sącz - Piwniczna Zdrój - Muszyna - Krynica	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	co 120' do Krynicy Zdrój plus w szczycie dogęszczenie do 60' na odc. Tarnów - Nowy Sącz
K4	Olkusz - Bukowno - Trzebinia	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim)
M7	Krynica Zdrój - Muszyna - Leluchów - Poprad Tatry	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R1	Tarnów / Dębica - Rzeszów Gł. - Jarosław - Przemyśl Gł. / Medyka	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	Tarnów - Dębica co 60'; Dębica - Jarosław co 30' w szczycie, poza co 60'; Przemyśl - Medyka co 120'; (styk z podkarpackim)
R8	Oświęcim - Mysłowice - Katowice - Bytom - Tarnowskie Góry - Lubliniec / Kluczbork	co 60'/ 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim i opolskim)
R51	Rzeszów Gł. - Strzyżów nad Wisłokiem - Jasło - Gorlice	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z podkarpackim)
R2 (T2)	Katowice - Sosnowiec Płd. - Olkusz - Wolbrom - Sędziszów - Kielce	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze świętokrzyskim i śląskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
S21	Pyskowice Miasto - Gliwice - Zabrze Makoszowy - Chorzów Hajduki - Katowice - Sosnowiec Płd. - Sławków - Olkusz	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z śląskim)
S41	Katowice - Katowice Piotrowice - Tychy - Tychy Lodowisko - Oświęcim	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim)
S76	Orzesze Jaśkowice - Mikołów - Katowice Piotrowice - Katowice - Mysłówice - Jaworzno Szczakowa / Olkusz	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	co 120' do Olkusza (styk ze śląskim)
W51	Katowice-Tychy - Bielsko-Biała Gł. - Jeleśnia - Sucha Beskidzka - Zakopane	x1 w soboty, niedziele i święta	Katowice, Katowice Ligota, Tychy, Pszczyna, Czechowice- Dziedzice, Bielsko-Biała Gł., Żywiec, Jeleśnia, Lachowice, Sucha Beskidzka, Maków Podhalański, Chabówka Stadion, Raba Wyżna, Nowy Targ, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane	linia sezonowa

Rysunek 7 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa małopolskiego.



6.7 Województwo mazowieckie

Tabela 48 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa mazowieckiego.

Uwagi ogólne	
Ograniczenia taborowe	Przedstawiciel ZTM Warszawa podkreślił, że obecnie przewoźnik miejski ma określoną ilość taboru (brak możliwości znacznego rozszerzenia oferty), obecnie realizuje dużą część przeglądów i napraw, w tym P5 pojazdów zakupionych w 2012 r. (kumulacja). To wszystko powoduje bieżące ograniczenia w rozwijaniu oferty przewozowej.
Tryb powierzania realizacji przewozów	SKM Warszawa w dalszym ciągu ma być podmiotem wewnętrznym, co oznacza, że nie obowiązują ich przepisy, które nakładają obowiązek realizacji postępowania przetargowego na realizację przewozów po 2030 r.
Bariery rozwoju SKM Warszawa	Trudności w rozwoju SKM to tabor i zaplecze: gdy SKM Warszawa wykupi część terenów na Odolanach, wówczas może nastąpić dalszy rozwój oferty. Drugim czynnikiem jest częstotliwość – docelowo chcemy jeździć na wszystkich kierunkach co 15'. W pierwszej kolejności takie rozszerzenie oferty oczekiwane jest na linii z Otwocka do Pruszkowa.
Godziny szczytu	Definiowane godziny szczytu dla połączeń regionalnych to dla Warszawy i Radomia: szczyt poranny 6:00 – 10:00, szczyt popołudniowy 14:00 – 18:00, przy czym widoczna jest tendencja wydłużania się szczytu popołudniowego.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Obsługa Zalesia Górnego	Wskazana jako perspektywa wydłużenia połączenia z Piaseczna.
Obsługa Konstancina-Jeziornej	Perspektywa obsługi uzależniona od ukończenia prac związanych z budową infrastruktury kolejowej.
Obsługa Ożarów Mazowieckiego	Jest duży nacisk społeczny i władz lokalnych, aby włączyć miasto w sieć SKM/ZTM. Nie jest na dziś przesądzone, jak miałyby być obsługiwane Ożarów w przyszłości. W przypadku rozważań uruchomienia kierunku przez dużą linię obwodową, należałoby odbudować przystanki: m.in. Jelonki, przy Połczyńskiej, coś w okolicy Ursusa. Do czasu zakończenia prac na linii średnicowej i objazdów połączeń dalekobieżnych przez Warszawę Gdańską ZTM Warszawa nie planuje uruchamiać tego kierunku (do 2035 r.).
Obsługa Błonia	Nie jest planowane wydłużanie połączeń na LK3 poza Ożarów Mazowiecki.
Obsługa Wołomina	Ze względu na dobrze funkcjonujący tam system połączeń realizowanych przez przewoźnika regionalnego (KM), ZTM Warszawa nie planuje wchodzić na ten ciąg komunikacyjny.
Obsługa Grodziska Mazowieckiego	Obecnie granicą jest Pruszków, natomiast ZTM Warszawa nie wyklucza rozszerzenie zasięgu SKM do Grodziska, w miejsce połączeń KM relacji Grodzisk Mazowiecki – Otwock.
Obsługa Mińska Mazowieckiego	Aktualnie brak takiego zamiaru. Jeśli powstanie obszar metropolitalny sytuacja może się zmienić. Problemem tu może być kwestia własności SKM Warszawa.

Dęblin – Pilawa – Warszawa – Skierniewice.	Organizator proponuje częstotliwość co 60'. Linia musi być trasowana przez średnicę dalekobieżną – przez Warszawę Centralną – ze względu na wyjazd na LK1 w stronę Grodziska Mazowieckiego oraz na LK506 w stronę Otwocka. Planowane postoje: Dęblin – Pilawa wszystkie stacje i przystanki, dalej: Celestynów, Otwock, Warszawa Falenica, Wschodnia, Centralna, Zachodnia, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Skierniewice.
Łuków – Siedlce – Warszawa – Kutno – Płock	Organizator proponuje obsługę na odc. Łuków – Siedlce z postojami na wszystkich stacjach i przystankach, ze względu na bezkolizyjne wjazdy z obu stron ma średnicę podmiejską (do czasu zrealizowania dużych projektów inwestycyjnych) linię prowadzić przez Warszawę Śródmieście, docelowa częstotliwość do Płocka co 60' w perspektywie 2050 r.; do 2035' Organizator chce zapewnić częstotliwość co 120' do Płocka. W godzinach szczytu dogęszenie Warszawa Zachodnia – Siedlce co 60' (zamiast linii M30). Postoje: Łuków, Siedlce, Siedlce Zachodnie, Kotuń, Mrozy, Cegłów, Mińsk Mazowiecki, Halinów, Warszawa Wschodnia, dalej wszystkie do Warszawy Zachodniej, Błonie, Sochaczew, Łowicz Gł., Żychlin, Kutno, Strzelce Kujawskie, Gostynin, Łąck, Płock.
Siedlce – Warszawa – Skierniewice	Linia musi być prowadzona przez średnicę dalekobieżną – przez Warszawę Centralną, linia szczytowa, pociąg zatrzymuje się na stacjach: Siedlce, Siedlce Zachodnie, Kotuń, Mrozy, Cegłów, Mińsk Mazowiecki, Halinów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Skierniewice. Ze względu na ograniczoną przepustowość linii dalekobieżnej średnicowej w 2035 możliwość z rezygnacji z tego połączenia, uwzględniając wzmocnienie linii M20 na odcinku do Siedlec co 60' w godzinach szczytu.
Ostrołęka – Warszawa Zachodnia	Organizator proponuje, aby prowadzić po średnicy podmiejskiej przez Warszawę Śródmieście. Linia ma być uzupełnieniem oferty połączeń uzupełniających do Łomży. Łączna częstotliwość na odcinku Warszawa – Ostrołęka co 60'. Przy cyklu dla pociągu „U” co 120', częstotliwość RE co 120'. Postoje na stacjach: Ostrołęka, Pasieki, Przetycz, Wyszków, Mostówka, Tłuszcz, Wołomin, Warszawa Wschodnia i dalej wszystkie przystanki.
Warszawa Zachodnia – Tłuszcz – Małkinia – Czyżew / Ostrów Mazowiecka	Linia powinna być prowadzona po średnicy podmiejskiej z częstotliwością co 60'. Linia dzielona w Małkini (wymaga dostosowania stacji wjazdu dwóch części pociągu na ten sam tor) na dwie części do Ostrowi Mazowieckiej co 60' i do Czyżewa co 120'. Na odc. Małkinia – Warszawa Zachodnia pociąg zatrzymuje się na stacjach: Małkinia, Sadowne, Łochów, Tłuszcz, Wołomin, Warszawa Wschodnia i dalej na wszystkich przystankach.
Działdowo – Ciechanów – Warszawa Gdańska – Warka – Radom Gł. – Skarżysko-Kamienna	Organizator proponuje częstotliwość co 60'. Na odc. Radom Gł. – Skarżysko-Kamienna, Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska, Ciechanów – Działdowo z postojami na wszystkich stacjach i przystankach. Postoje na odc. Ciechanów – Warszawa Gdańska na stacjach: Ciechanów, Gąsocin, Świerszcze, Nasielsk, Pomiechówek, Modlin, Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawa Toruńska, Warszawa Gdańska. Od Warszawy Zachodniej do Radomia Gł. postoje na stacjach: Warszawa Służewiec, Piaseczno, Czachówek Południowy, Chynów, Warka, Dobieszyn, Radom Gołębiów, Radom Wschodni, Radom Gł.

Skierniewice – Mszczonów – Piaseczno – Warszawa Gdańska	Organizator proponuje częstotliwość co 120'. Na odc. Skierniewice – Czachówek, Warszawa Zach. – Warszawa Gdańska postoje na wszystkich stacjach i przystankach. Na odcinku Czachówek – Warszawa Zach. pociąg zatrzymuje się tylko na stacjach Piaseczno i Warszawa Służewiec.
Radom Gł. – Warszawa Gdańska	Linia uzupełniająca szczytowa (docelowo co 60'), Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska postoje na wszystkich stacjach i przystankach. Na odc. Radom Gł. – Warszawa Zachodnia pociąg zatrzymuje się na stacjach: Radom Gł., Radom Wschodni, Radom Gołębiów, Dobieszyn, Warka, Chynów, Czachówek Południowy, Piaseczno, Warszawa Służewiec. W przypadku braku przepustowości uzgodniono możliwość rezygnacji z linii.
Skierniewice/Grodzisk Maz. – Warszawa Śródmieście – Otwock/Celestynów	Proponowana obsługa w relacjach Skierniewice – Celestynów co 60' przez cały dzień, w relacjach Grodzisk Mazowiecki – Otwock w szczytach dodatkowe 2 kursy/h oraz Grodzisk Mazowiecki – Celestynów 1 kurs/h, postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Siedlce – Mińsk Mazowiecki – Warszawa Śródmieście – Sochaczew – Łowicz Gł.,	Proponowana częstotliwość co 60'; w godzinach szczytu uzupełnienie o kursy Siedlce – Ożarów Mazowiecki co 60', postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Sokołów Podlaski – Siedlce – Łuków	Proponowana częstotliwość kursowania co 60', linia zapewniająca przesiadki do Warszawy, postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Mrozy – Mińsk Mazowiecki – Warszawa Śródmieście – Sochaczew	Proponowana częstotliwość co 60', w godzinach szczytu uzupełnienie do 30', postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Mińsk Mazowiecki – Warszawa Śródmieście – Błonie	Linia szczytowa, uzupełniająca o częstotliwości 2 kursy/h, postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Warszawa Zach. – Warszawa Śródm. – Tłuszcz – Wyszków – Ostrołęka	Proponowana częstotliwość co 60', postoje na wszystkich stacjach i przystankach z wyjątkiem odcinka Zielonka – Tłuszcz.
Małkinia – Łochów – Tłuszcz – Wołomin Słoneczna – Warszawa Wileńska	Proponowana częstotliwość co 60' przez cały dzień, postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Łochów – Tłuszcz – Wołomin Słoneczna – Warszawa Wileńska	Proponowana częstotliwość co 60', w godzinach szczytu wzmocnienie o 2 poc/h w relacji Tłuszcz – Warszawa Wileńska, postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Wołomin Słoneczna – Warszawa Wileńska	Proponowana częstotliwość w godzinach szczytu 4 poc./h, poza szczytem 2 poc./h, postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Żyrardów – Warszawa Śródmieście – Otwock – Celestynów – Pilawa/Łuków.	Proponowana częstotliwość co 60' do Pilawy, Pilawa – Łuków co 120'. W szczycie uzupełniana o kursy co 60' relacji Żyrardów – Sobolew – Dęblin, postoje na wszystkich stacjach i przystankach. Żyrardów – Pilawa w godzinach szczytu częstotliwość co 30'.
Działdowo/Ciechanów – Nasielsk – Warszawa Gdańska – Piaseczno – Góra Kalwaria – Pilawa	Na odc. Ciechanów – Góra Kalwaria co 60', na odc. Działdowo – Ciechanów oraz Góra Kalwaria – Pilawa co 120'. Dodatkowo w godzinach szczytu na odc. Ciechanów – Góra Kalwaria zwiększenie częstotliwości do 30', na odc. Góra Kalwaria – Pilawa do 60', postoje na wszystkich stacjach i przystankach.

Nasielsk – Warszawa Gdańska – Piaseczno – Warka/Radom Gł.,	Proponowana częstotliwość co 60' na odcinku Nasielsk – Warka w godzinach szczytu zwiększenie częstotliwości co 30', postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Dęblin – Pionki – Radom Gł.	Proponowana częstotliwość co 60', postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Kozienice – Pionki – Radom Gł.	Proponowana częstotliwość co 60', zmiana w stosunku do obecnego projektu Kolej+, postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Radom Gł. – Przysucha – Drzewica (- Łódź)	Proponowana częstotliwość co 60' do stacji Przysucha, dalej co 120'. Na spotkaniu z UMWŁ zaproponowano bezpośrednie połączenie co 120' relacji Zgierz– Radom Gł., postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Kozienice – Bąkowiec – Dęblin	Linia szczytowa (6:00 – 9:00; 14:00 – 17:00), zakładana częstotliwość co 60', postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Radom Gł. – Skarżysko-Kamienna – Kielce Gł.	Proponowana częstotliwość co 120', jako linia uzupełniająca ruch pomiędzy Radomiem i Kielcami. Obecnie są uruchamiane dwie pary w niniejszej relacji, na warsztatach w Kielcach potwierdziliśmy chęć realizacji ww. połączenia podkreślając znaczenie systemowości linii, czyli nie rzadziej niż co 120', postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Modlin – Legionowo – Warszawa Śródmieście – Warszawa Zachodnia (Warszawa Lotnisko Chopina)	Proponowana częstotliwość co 30', zatrzymuje się na wszystkich stacjach i przystankach z wyjątkiem postojów w: Janówek, Warszawa Choszczówka, Warszawa Żerań i Warszawa Praga.
Nowy Dwór Mazowiecki – Nasielsk – Płońsk – Sierpc	Proponowana częstotliwość na odc. Nasielsk – Płońsk co 60', Płońsk – Sierpc co 120'. W przypadku braku przepustowości linia rozpoczyna bieg w stacji Nasielsk (na skomunikowania np. z RE do Warszawy), postoje na wszystkich stacjach i przystankach. Należy zachować min. jedną parę w relacjach do/z Nowego Dworu Gdańskiego.
Sierpc – Płock	Linia szczytowa uzupełniająca ruch linią C6 do częstotliwości w szczycie co 60', postoje na wszystkich stacjach i przystankach. W ramach współpracy pomiędzy regionami możliwość wydłużenia wybranych kursów linii C61 z Brodnicy do Sierpca i dalej do Płocka.
Płock – Gostynin – Kutno	Linia Ł2 z Łodzi z częstotliwością co 120', postoje na wszystkich stacjach i przystankach. Dodatkowo na ww. odcinku planowane jest uruchomienie linii RE z Warszawy co 120'.
Sierpc – Toruń Gł.	Proponowana częstotliwość co 120', postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Sierpc – Brodnica	Proponowana częstotliwość co 120', postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Siedlce – Mordy – Czeremcha – Hajnówka	Proponowana częstotliwość co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem, postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Ostrołęka – Łomża – Łapy – Białystok	Proponowana częstotliwość co 120', postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Ostrołęka – Chorzele – Szczytno – Olsztyn Gł.	Częstotliwość co 120', postoje na wszystkich stacjach i przystankach. W przypadku budowy łącznika pozwalającego obsługę portu lotniczego Olsztyn Szymany bez zmiany kierunku należy przetrasować linię przez lotnisko.

Postoje
Wnioski dotyczące organizacji przewozów
Inne
<p>Planowany układ linii SKM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S1 Pruszków – Warszawa Śródmieście – Otwock (co 30', z możliwym zwiększeniem częstotliwości do 15' w przypadku zaistnienia odpowiednich uwarunkowań infrastrukturalnych), • S2 Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Śródmieście – Sulejówek Miłosna (co 30', z możliwym zwiększeniem częstotliwości do 15' w przypadku zaistnienia odpowiednich uwarunkowań infrastrukturalnych), • S4 Piaseczno – Warszawa Gdańska – Legionowo – Zegrze Południowe (co 60'), • S40 Piaseczno – Warszawa Gdańska – Legionowo – Radzymin (co 60'). <p>W kwestii dotychczas planowanej linii S3 Legionowo – Warszawa Śródmieście – Warszawa Lotnisko Chopina wstępnie uzgodniono, że ze względu na ograniczoną przepustowość LK9 oraz dublowanie się z połączeniami z Modlina zakłada się uwzględnienie tego połączenia w ramach linii komunikacyjnej MPL Modlin – Legionowo – Warszawa. Kwestie dotyczące odpowiedzialności w zakresie organizacji przewozów (UMWM, miasto Warszawa) zostaną doprecyzowane w późniejszym okresie.</p>

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 49 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa mazowieckiego – propozycja po warsztatach

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
S1	Pruszków - Warszawa Śródmieście - Otwock	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	
S2	Warszawa Lotnisko Chopina - Warszawa Śródmieście - Sulejówek Miłosna	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	
S4	Piaseczno - Warszawa Gdańska - Legionowo - Zegrze Płd.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
S40	Piaseczno - Warszawa Gdańska - Legionowo - Radzymin	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
M10	Dęblin – Pilawa – Warszawa Centralna – Skierniewice	co 60'	Dęblin – Pilawa wszystkie stacje i przystanki, Celestynów, Otwock, Warszawa Falenica, Wsch., Centralna, Zachodnia, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Skierniewice	(styk z lubelskim)
M20	Łuków – Siedlce – Warszawa Śródmieście – Kutno – Płock	co 120'/60'-120'/120'	Łuków, Dziewule, Siedlce, Siedlce Zach., Kotuń, Mrozy, Cegłów, Mińsk Maz., Halinów, Warszawa Wsch. dalej wszystkie do Warszawy Zach., Błonie, Sochaczew, Łowicz Gł., Żychlin, Kutno, Strzelce Kujawskie, Gostynin, Łąck, Płock	co 120', na odc. Warszawa Zach. - Siedlce wzmocnienie w szczycie do 60', (styk z lubelskim i łódzkim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
M50	Ostrołęka – Warszawa Śródmieście - Warszawa Zachodnia	co 120'	Ostrołęka, Pasieki, Przetycz, Wyszków, Mostówka, Tłuszcz, Wołomin, Warszawa Wschodnia i dalej wszystkie przystanki	jak pojedzie linia U do Łomży, to M50 co 120', jak nie ma to co 60'
M60	Warszawa Zachodnia – Warszawa Śródmieście - Tłuszcz – Małkinia – Czyżew / Ostrów Mazowiecka	co 60'	z Czyżewa i z Ostrowi Maz. wszystkie postoje, od Małkini: Małkinia, Sadowne, Łochów, Tłuszcz, Wołomin, Warszawa Wschodnia i dalej na wszystkich stacjach i przystankach	do Ostrowi Maz. co 60', do Czyżewa co 120' (podział składów w Małkini)
M80	Działdowo – Ciechanów – Warszawa Gdańska – Warka – Radom Gł. – Skarżysko-Kamienna	co 60'	Na odc. Działdowo - Ciechanów postoje na wszystkich stacjach i przystankach, dalej: Gąsocin, Świercze, Nasielsk, Pomiechówek, Modlin, Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawa Toruńska, Warszawa Gdańska, dalej wszystkie stacje i przystanki, dalej: Warszawa Służewiec, Piaseczno, Czachówek Południowy, Chynów, Warka, Dobieszyn, Radom Gołębiów, Radom Wsch., Radom Gł., dalej na wszystkich stacjach i przystankach	(styk z warmińsko-mazurskim i świętokrzyskim)
M82	Skierniewice – Mszczonów – Piaseczno – Warszawa Gdańska	co 120'	Skierniewice – Czachówek, postoje na wszystkich stacjach i przystankach, dalej Piaseczno, Warszawa Służewiec, Warszawa Zach., dalej wszystkie stacje i przystanki	
M90	Radom Gł. – Warszawa Gdańska	co 60' w szczycie	Radom Gł., Radom Wschodni, Radom Gołębiów, Dobieszyn, Warka, Czachówek Południowy, Chynów, Piaseczno, Warszawa Służewiec, Warszawa Zach., dalej wszystkie stacje i przystanki	
M1	Skierniewice/Grodzisk Maz. – Warszawa Śródmieście – Otwock/Celestynów	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	Skierniewice – Celestynów co 60' przez cały dzień, w relacjach Grodzisk Mazowiecki – Otwock w szczytach dodatkowe 2 kursy/h oraz Grodzisk Mazowiecki – Celestynów 1 kurs/h,
M2	Siedlce – Mińsk Mazowiecki – Warszawa Śródmieście – Sochaczew – Łowicz Gł.	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Siedlce – Łowicz Gł. co 60'; w godzinach szczytu uzupełnienie o kursy Siedlce – Ożarów Mazowiecki co 60',
M21	Sokołów Podlaski – Siedlce – Łuków	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
M3	Mrozy – Mińsk Mazowiecki – Warszawa Śródmieście – Sochaczew	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie co 30', poza szczytem co 60'
M31	Mińsk Mazowiecki – Warszawa Śródmieście – Błonie	co 30' w szczycie	wszystkie stacje i przystanki	linia szczytowa
M5	Warszawa Zach. – Warszawa Śródmieście – Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka	co 60'	wszystkie stacje i przystanki poza odc. Zielonka - Tłuszcz - tylko Wołomin	
M6	Małkinia – Łochów – Tłuszcz – Wołomin Słoneczna – Warszawa Wileńska	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
M61	Małkinia – Łochów – Tłuszcz – Wołomin Słoneczna – Warszawa Wileńska	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	Łochów – Warszawa Wileńska co 60', w szczycie wzmocnienie o 2 poc/h w relacji Tłuszcz – Warszawa Wileńska,
M62	Wołomin Słoneczna – Warszawa Wileńska	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie 4 poc./h, poza szczytem 2 poc./h,
M7	Żyrardów – Warszawa Śródmieście – Otwock – Celestynów – Pilawa/Łuków	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	Żyrardów - Pilawa co 60', dalej co 120'. W szczycie co 60' w relacji Żyrardów – Sobolew – Dęblin, na odc. Żyrardów - Pilawa co 30' (styk z lubelskim)
M8	Działdowo/Ciechanów – Nasielsk – Warszawa Gdańska – Piaseczno – Góra Kalwaria/Pilawa	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	na odc. Ciechanów – Góra Kalwaria co 60', na odc. Działdowo – Ciechanów oraz Góra Kalwaria – Pilawa co 120'. Dodatkowo w szczycie na odc. Ciechanów – Góra Kalwaria zwiększenie częstotliwości do 30', a Góra Kalwaria - Pilawa do 60'.
M81	Nasielsk – Warszawa Gdańska – Piaseczno – Warka/Radom Gł.	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	do Warki co 30', do Radomia Gł. co 60', linia Nasielsk-Warka tylko w szczycie
M83	Dęblin – Garbatka Letnisko – Pionki – Radom Gł.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
M84	Kozienice – Garbatka Letnisko – Pionki – Radom Gł.,	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
M85 (Ł32)	Radom Gł. – Przystuch – Drzewica / Tomaszów Mazowiecki – Łódź Fabryczna - Zgierz	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	do Przystuchy co 60', dalej co 120' (styk z łódzkim)
M86	Kozienice – Bąkowiec – Dęblin,	co 60' w szczycie	wszystkie stacje i przystanki	linia szczytowa
M87	Radom Gł. – Skarżysko-Kamienna – Kielce Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze świętokrzyskim)
M9	Modlin – Legionowo – Warszawa Śródmieście – Warszawa Zachodnia - Warszawa Lotnisko Chopina	co 30'	wszystkie stacje i przystanki oprócz Janówek, Warszawa Choszczówka, Żerań, Praga.	
M91	Nowy Dwór Mazowiecki – Nasielsk - Płońsk / Sierpc	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	przy braku przepustowości linia zaczyna się w Nasielsku, minimum jedna para z/do Nowego Dworu Gdańskiego. Odcinek Nasielsk – Płońsk co 60', Płońsk – Sierpc co 120'.
M92	Sierpc – Płock	co 60' w szczycie	wszystkie stacje i przystanki	linia szczytowa, łączna częstotliwość wszystkich połączeń na linii Sierpc – Płock co 60'
C6	Toruń Gł. - Lipno - Skępe/Sierpc - Płock	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Toruń – Skępe co 60', Skępe – Płock co 120' (styk z kujawsko-pomorskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
C61	Brodnica - Rypin - Sierpc (- Płock)	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	możliwe wydłużenie wybranych kursów do Płocka (styk z kujawsko-pomorskim)
L2	Siedlce - Parczew - Lublin Gł.	co 120'	Siedlce, Dziewule, Łuków, dalej wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubelskim)
L41	Terespol - Łuków - Pilawa	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubelskim)
Ł2	Płock - Kutno - Łódź Widzew	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z łódzkim)
B4	Białystok - Łapy - Śniadowo Łącznica - Łomża - Śniadowo - Ostrołęka	co 120'	Białystok, Niewodnica, Łapy i dalej wszystkie stacje i przystanki	(styk z podlaskim)
B5	Hajnówka - Czeremcha - Siedlce	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z podlaskim),
B6	Białystok - Łapy - Czyżew / Małkinia	co 60'-120'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Białystok – Czyżew co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem, Czyżew – Małkinia co 120'.
N41	Olsztyn Gł. - Szczytno - Chorzele - Ostrołęka	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z warmińsko-mazurskim)

6.8 Województwo opolskie

Tabela 50 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa opolskiego.

Uwagi ogólne	
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Opole Gł. – Wrocław Gł.:	UMWD na warsztatach we Wrocławiu poinformowali, że są zainteresowani realizacją połączeń w krótkich relacjach do/z Opola Gł. (co 60'), z uzupełnieniem do 30' na odcinku Brzeg – Wrocław Gł. UMWO widząc nierównomierność potoków (w kierunku Wrocławia potrzeba podwójnych składów), częste wyprzedzania pociągów regionalnych w długich relacjach oraz to, że Opole Gł. jest stacją węzłową, gdzie następuje znacząca wymiana pasażerów, akceptuje to rozwiązanie. Niemniej jednak pasażerowie przyzwyczaili się do długich relacji typu Wrocław Gł. – Racibórz, Wrocław Gł. – Kędzierzyn-Koźle itp. Rozerwanie istniejącej relacji jest zawsze kontrowersyjne społecznie. Zespół HRJ zaproponował uruchomienie co 120' relacji Wrocław Gł. – Kędzierzyn-Koźle, co 120' relacji Wrocław Gł. – Opole Gł. i krótkie połączenia szczytowe z Brzegu do Opola Gł. UMWO nie jest zwolennikiem wyłączności wjazdu jednego przewoźnika do Opola. Trwają poszukiwania rozwiązania, które będzie kompromisem dla obu stron. UMWO skłania się ku propozycji Zespołu HRJ. W toku dalszych dyskusji zaproponowano wprowadzenie relacji przyspieszonej co 2h z Wrocławia Gł. przez Opole Gł., Kędzierzyn-Koźle do Rybnika (co 4h) i Raciborza (co 4h). Przy uruchomieniu pociągu przyspieszonego, relacja Wrocław Gł. – Kędzierzyn-Koźle zostanie skrócona do relacji Wrocław Gł. – Opole Gł.
Opole Gł. – Kędzierzyn-Koźle	uwzględniając zapisy z pkt. a) zaproponowano uruchomienie relacji Opole Gł. – Kędzierzyn-Koźle – Racibórz co 120', jako uzupełnienie do cyklu co 60' wspólnie z relacją Wrocław Gł. – Opole Gł. – Kędzierzyn-Koźle. Dodatkowo szczytowe połączenia łączące Kędzierzyn-Koźle z Opolem Gł. UMWO akceptuje ww. propozycję. W toku dalszych dyskusji zaproponowano wprowadzenie relacji przyspieszonej co 2h z Wrocławia Gł. przez Opole Gł., Kędzierzyn-Koźle do Rybnika (co 4h) i Raciborza (co 4h). Przy uruchomieniu pociągu przyspieszonego, relacja Opole Gł. – Kędzierzyn-Koźle / Racibórz będzie miała częstotliwość co 60'.
Kędzierzyn-Koźle – Gliwice	Propozycja połączeń wahadłowych co 60' w szczycie i co 120' poza szczytem, zgodna z propozycją UMWS. Pociągi co 120' w wydłużonej relacji z Kędzierzyna-Koźla do Bytomia przez Gliwice, Zabrze
Kędzierzyn-Koźle – Racibórz	W toku spotkań dot. połączeń stykowych wypracowano rozwiązanie na uruchomieniu połączeń przyspieszonych z Wrocławia Gł. przez Opole Gł., Kędzierzyn-Koźle do Rybnika (co 4h) i Raciborza (co 4h). Ponadto będzie uruchomiona linia Opole Gł. – Kędzierzyn-Koźle – Racibórz o częstotliwości co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem.

Opole Gł. – Zawadzkie – Tarnowskie Góry / Częstochowa	Propozycja co 120' z Opola Gł. do Częstochowy przez Lubliniec na przemian z pociągami co 120' do Zawadzkich. Jedną z propozycji jest wydłużenie relacji z Zawadzkich do Tarnowskich Gór i do lotniska Pyrzowice. UMWO jest zainteresowane opcją wydłużenia relacji do Tarnowskich Gór (po rewitalizacji linii). Zespół HRJ zaproponował uruchomienie krótkich wahadeł Zawadzkie – Fosowskie na skomunikowania z pociągami Opole Gł. – Częstochowa – Opole Gł. UMWO: w tak krótkich relacjach będzie relatywnie mało podróżnych, nie są one niezbędne. Uzgodniono propozycję połączenia co 120' z Opola Gł. do Częstochowy na przemian z pociągami co 120' z Opola Gł. do Tarnowskich Gór i Lotniska Pyrzowice.
Opole Gł. – Strzelce Opolskie – Gliwice	Uzgodniono uruchomienie połączenia co 60' Opole Gł. – Gliwice, które będzie skomunikowane w Opolu z pociągami do/z Wrocławia Gł., a w Gliwicach do/z Katowic, Bytomia. Propozycja uruchomienia co 120' pociągi do lotniska Pyrzowice przez Gliwice, ze względu na czas przejazdu jest mało atrakcyjna, aczkolwiek może być łatwiejsza do realizacji pod względem finansowym. UMWO podejmie decyzję w tej sprawie po otrzymanej analizie potencjału dowozu podróżnych z Opola do lotniska. W toku prac roboczych i spotkań dot. połączeń stykowych wypracowano rozwiązanie w zakresie uruchomienia wyłącznie linii co 60' relacji Gliwice – Opole Gł.
Opole Gł. – Nysa – Głuchołazy	Zaakceptowano propozycję dotyczącą uruchomienie co 120' połączenia Opole Gł. – Głuchołazy Miasto przez Nysę, które byłoby uzupełnione połączeniem Opole Gł. – Nysa co 120'. Razem na odcinku Opole Gł. – Nysa pociąg będzie kursował co 60'. UMWO zaakceptował wskazaną propozycję.
Opole Gł. – Kluczbork	Ze względu na zmiany relacji na styku z woj. dolnośląskim (planowane połączenia Wrocław Gł. – Namysłów) wypracowano propozycję połączenia Namysłowa bezpośrednio ze stolicą województwa Opolem przez Kluczbork (co 120'). Ruch na ww. linii będzie możliwy do uzupełnienia przez połączenia z Kępna przez Kluczbork do Opola Gł. (co 120' lub 240'). Elektryfikacja linii oraz budowa mijanek pozwoliłaby na zupełnie nowe kształtowanie siatki połączeń regionalnych. W przypadku braku elektryfikacji linii proponuje się uruchomienie trakcją spalinową połączeń co 120' relacji Namysłów – Opole Gł., z możliwym zagęszczeniem na odc. Kluczbork – Opole Gł. na przykład połączeniem bezpośrednim z Kępna do Opola Gł.
Opole Gł. – Jelcz Laskowice	UMWO: obecnie mamy dwie pary pociągów, które pełnią funkcję socjalną. Kilka lat temu mieliśmy uruchomione dodatkowe kursy na części trasy, jednak nie cieszyły się one popularnością. UMWO ma świadomość podjęcia działań w zakresie aktywizacji tego obszaru. Uruchomienie szerszej oferty na ww. linii wymaga w pierwszej kolejności poprawy stanu infrastruktury kolejowej.
Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Brzeg	uzgodniono propozycję relacji wahadłowych Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Brzeg (wymaga skomunikowani w Nysie na kier. Kłodzko, Legnica; w Brzegu na kierunek Wrocław) co 60' w szczycie i co 120' poza szczytem. W przypadku objęcia P14 podwójną funkcją oferta na ww. linii wystarczy co 120'.
Racibórz – Głubczyce – Prudnik – Nysa	Linia w projekcie Kolej+. Uruchomienie połączeń zgodnie z założeniami projektu, niemniej jednak z większą liczbą połączeń

	(min. standard co 120' – 8 par). Preferowana relacja Racibórz – Nysa (na skomunikowania z pociągami do/z Opola Gł.).
Nysa – Kamieniec Ząbkowicki	Linia styczna z woj. dolnośląskim, które zaproponowało uruchomienie 8 par w relacji Nysa – Legnica. W toku rozmów Zespół HRJ zaproponował rozróżnienie relacji na 4x Nysa – Legnica i 4x Opole – Kłodzko Miasto. Projekt wymaga uszczegółowienia i rozmów z UMWD. Ostatecznie uzgodniono pierwotną propozycję czyli uruchomienie połączeń Legnica – Nysa.
Lubliniec – Kluczbork	Zgodnie z propozycją UMWŚ – relacja Kluczbork – Oświęcim przez Lubliniec, Bytom, Katowice, co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem.
Lotnisko Pyrzowice	W trakcie spotkania przedstawiono kilka propozycji połączeń z Opola do lotniska. Jedną z nich, omawianą w Katowicach (UMWŚ) jest trasa Opole Gł. – Gliwice – Bytom – Tarnowskie Góry – Lotnisko Pyrzowice – Częstochowa. UMWO nie analizował tej trasy. Preferują w pierwszej kolejności przez Zawadzkie i Tarnowskie Góry (z wjazdem do stacji Tarnowskie Góry) i jednocześnie jest oczekiwanie podjęcia działań przez PKP PLK w kierunku udrożnienia wskazanego ciągu komunikacyjnego. Uzgodniono, że akceptowalny czas przejazdu z Opola do lotniska nie powinien przekraczać 90'. Pożądaną (docelową) poziom oferty minimum 8 par – ale całodobowo. W pierwszej kolejności UMWO rozważa uruchomienie połączenia przez Lubliniec, Miasteczko Śl., z pominięciem Tarnowskich Góra jako rozwiązanie przejściowe (do czasu rewitalizacji odcinka linii Zawadzkie – Tarnowskie Góry). Zespół HRJ poinformował, że z rozmów z UMWŚ wynika, że takie rozwiązanie jest niepożądane (brak wartości dodanej dla UMWŚ). Uzgodniono, że Zespół HRJ przygotuje analizę czasów przejazdu i potencjału przewozowego dla tras wskazanych w prezentacji, co pozwoli na szerszą analizę zagadnienia. W ramach spotkań dot. połączeń stykowych wypracowano propozycję obsługi lotniska Pyrzowice z Opola Gł. przez Zawadzkie, Tarnowskie Góry.
Kluczbork – Kępno	Co 120' relacja Kępno – Kluczbork z wydłużeniem co 240' do/z Opola Gł. Dodatkowo w godzinach szczytu na odc. Kępno – Kluczbork w szczycie będzie kursowało wzmocnienie w postaci połączeń relacji Ostrów Wlkp. – Kluczbork.
Kluczbork – Namysłów – Wrocław	UMWD nie widzi potrzeby realizacji przewozów z Wrocławia dalej niż Namysłów, co wynika z danych o ruchu i ciężeniu pasażerów. Niemniej jednak, w toku uzgodnień stykowych pozostawiono kursowanie połączeń Kluczbork – Wrocław Gł. co 120' na przemian z relacją Namysłów – Wrocław Gł. Na odc. Namysłów – Kluczbork oferta będzie uzupełniona poprzez połączenia Namysłów – Kluczbork – Opole Gł. UMWO jest za utrzymaniem oferty bezpośredniej z Kluczborka do Wrocławia, przynajmniej w minimalnym, akceptowalnym zakresie.
Wieluń – Tarnowskie Góry	Zgodnie z ustaleniami sąsiednich regionów. Województwo Opolskie ma tylko krótki, środkowy odcinek linii. Zgodnie z ustaleniami z UMWŚ i UMWŁ obsługa docelowa linii to połączenia relacji Wieluń Dąbrowa – Katowice co 120'.
Jesenik – Głuchołazy – Krnov	Obecnie ruch prowadzony jest przez koleje CD w postaci 4 par połączeń. Nie ma jeszcze konkretnych planów co do wykorzystania linii w połączeniach z Opolem czy Nysą. Pojazdy

spalinowe zakupione przez UMWO będą miały dopuszczenie do ruchu po czeskich liniach kolejowych.
Postoje
Wnioski dotyczące organizacji przewozów
Perspektywiczną linią, która w przyszłości mogłaby być reaktywowana to połączenie Namysłów – Pokój – Jełowa – Opole Gł.
Na koniec omówiono możliwość szerszego wykorzystania stacji Opole Wschód, która znajduje się w północnej części centrum miasta. UMWO widzi potencjał dla tej stacji i byłaby możliwość wydłużenia niektórych połączeń z kierunku zachodniego (Nysa, Wrocław, Brzeg).
W przypadku uruchamiania połączeń co 120' wspólnie ustalono, że podstawowe godziny kursowania to dowóz do pracy i szkoły na godzinę 8:00 (cykl na godziny parzyste przy zachowaniu - w miarę możliwości - oczekiwanych przez podróżnych dowozów i odwozów dla pracujących w godzinach 7:00-15:00). Szczyt przewozowy w województwie jest traktowany jako przedział godzinowy: rano 6:00-9:00, popołudniu: 14:00-17:00.
Inne

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 51 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa opolskiego – propozycja po warsztatach

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
O1 (R77)	Opole Gł. - Gogolin - Kędzierzyn-Koźle /- Racibórz	co 60'/60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	Opole - Kędzierzyn-Koźle co 60', Kędzierzyn-Koźle - Racibórz co 60'-120'; razem z O51 częstotliwość 60' (styk ze śląskim)
O2	Opole Gł. - Nysa /- Głuchołazy Miasto	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Opole-Nysa co 60', Nysa - Głuchołazy co 120',
O3	Opole Gł. - Fosowskie - Zawadzkie - Tarnowskie Góry - Pyrzowice Lotnisko	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	po rewitalizacji wydłużenie linii do TG i lotniska (styk ze śląskim)
O4 (R13)	Opole Gł. - Fosowskie/Lubliniec - Częstochowa	co 120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	do Lublińca co 120', Lubliniec - Częstochowa co 60' (styk ze śląskim)
O5	Wrocław Gł. - Brzeg - Opole Gł.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)
O51 D51 (RE)	Wrocław Gł. - Brzeg - Opole Gł. - Kędzierzyn-Koźle - Racibórz / Rybnik	co 120'/240'	Wrocław Gł., Oława Zach., Oława, Brzeg, Lewin Brzeski, Opole Zach., Opole Gł., Gogolin, Zdieszowice, Kędzierzyn-Koźle, Dziergowice, Nędza, Racibórz/Markłowice, Racibórz/Nędza Wieś, Górki Śląskie, Rybnik	do Kędzierzyna-Koźla co 120', do Raciborza co 240', do Rybnika co 240' (styk z dolnośląskim i śląskim)
O52	Brzeg - Opole Gł.	co 60' w szczycie	wszystkie stacje i przystanki	linia szczytowa

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
O6	Brzeg - Nysa - Prudnik - Kędzierzyn-Koźle	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	szczyt co 1h, poza szczytem co 2h
O61	Nysa - Raławice Śl. - Racibórz	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim)
O7	Jelcz Laskowice - Biskupice Oławskie - Opole Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)
O8	Namysłów - Kluczbork - Opole Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
O81	Kępno - Kluczbork - Opole Gł.	co 120'/240'	wszystkie stacje i przystanki	Kępno – Kluczbork co 120', Kluczbork – Opole Gł. co 240' (styk z wielkopolskim)
O9 (R9)	Opole Gł. - Strzelce Opolskie - Gliwice	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim)
D5	Wrocław Gł. - Oława - Brzeg	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)
D8	Kluczbork / - Namysłów - Oleśnica - Wrocław Gł.	co 120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Kluczbork – Namysłów co 120', Namysłów – Wrocław Gł. co 60' (styk z dolnośląskim)
D91	Nysa - Paczków - Świdnica Miasto - Legnica	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)
R8	Kluczbork / Lubliniec - Tarnowskie Góry - Katowice - Oświęcim	co 60'-120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	szczyt co 1h, poza szczytem co 2h (styk ze śląskim i małopolskim)
R19	Kędzierzyn-Koźle - Gliwice / Zabrze Północne - Bytom	co 60'-120'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Kędzierzyn-Koźle - Gliwice w szczycie co 1h, poza szczytem do 2h, dalej do Bytomia co 2h (styk ze śląskim)
R88	Katowice - Bytom - Tarnowskie Góry - Wieluń Dąbrowa	co 120'	wszystkie stacje i przystanki oprócz Katowice Załęże, Chorzów Stary	(styk ze śląskim i łódzkim)
W21	Kluczbork / Kępno - Ostrów Wlkp.	co 120'/ 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	z Kluczborka 4 pary szczytowe, z Kępna co 2h, w szczycie co 1h; szczytowe wydłużone do Kluczborka

6.9 Województwo podkarpackie

Tabela 52 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa podkarpackiego.

Uwagi ogólne	
Uwaga ogólna	UMWP przekazał, że obecnie kluczową przesłanką związaną z ofertą przewozową na terenie województwa jest okres trwałości projektu Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej, w którym organizator zobowiązany jest utrzymać poziom oferty na liniach objętych projektem na poziomie nie gorszym od obecnego (2 pociągi w godzinie szczytu). Urząd rozważa różne scenariusze związane z PKA po zakończeniu okresu trwałości projektu w 2030 roku.
Aglomeracja czwórmiejska	UMWP przekazał, że projekt czwórmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej w północnej części województwa jest obecnie na wstępnym etapie i nie ma obecnie jednoznacznych założeń co do kształtu oferty w ramach tego projektu. Urząd wyraził zainteresowanie współpracą z zespołem HRJ podczas prac dążących do uruchomienia przewozów.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Linia Przeworsk - Dębica (R3)	UMWP pozytywnie ocenia kształt tej linii komunikacyjnej, która pozwala na szereg wartościowych połączeń między istotnymi ośrodkami miejskimi (Przeworsk, Leżajsk, Rudniki n. Sanem, Nisko, Stalowa Wola, Tarnobrzeg, Mielec, Dębica) Linia wpisuje się we wstępną koncepcję czwórmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej.
Rzeszów – Stalowa Wola – Lublin Gł. (L3)	UMWP nie widzi zasadności uruchamiania połączenia w tym kształcie w sytuacji, w której na LK68 kursuje relatywnie częsta linia komunikacyjna R3. Połączenie Stalowej Woli z Rzeszowem możliwe jest do zapewnienia z wykorzystaniem węzłów przesiadkowych w Tarnobrzegu i Przeworsku. Dodatkowo UMWP poinformował, że w związku z rozwojem oferty połączeń międzywojewódzkich w relacji Rzeszów – Lublin dopuszcza zmiany w kształcie oferty regionalnej, w tym rezygnację z uruchomienia bezpośrednich połączeń regionalnych łączących te miasta – już obecnie obserwowana w nich jest bardzo duża wymiana pasażerska w obrębie Stalowej Woli. Zasadnym jest zakończenie połączeń regionalnych z kierunku Lublina w Stalowej Woli Południe lub Nisku.
Rzeszów – Sandomierz	UMWP poinformował, że w związku z planami dotyczącymi powstania istotnego generatora ruchu w postaci dużej jednostki wojskowej w Nowej Dębie, widzi zasadność rozwoju oferty i zwiększenia liczby połączeń w relacji zgodnej z zaproponowaną linią komunikacyjną. (Zespół HRJ – co 60')
Lotnisko Rzeszów	UMWP, ze względu na obsługę dojazdów do Podkarpackiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz zakładów pracy w rejonie lotniska, na ten moment widzi zasadność utrzymania postojów na wszystkich stacjach i przystankach na linii komunikacyjnej obsługującej port lotniczy. Za szczególnie istotne uznano utrzymanie postojów na stacji Zaczernie. Przedstawiciele Urzędu poinformowali również, że nie widzą zasadności połączenia relacji pociągów obsługujących lotnisko z innymi pociągami kończącymi bieg na stacji Rzeszów Gł., np. w kierunku Przemyśla, w najbliższym okresie 5 lat ze względu na trwałość

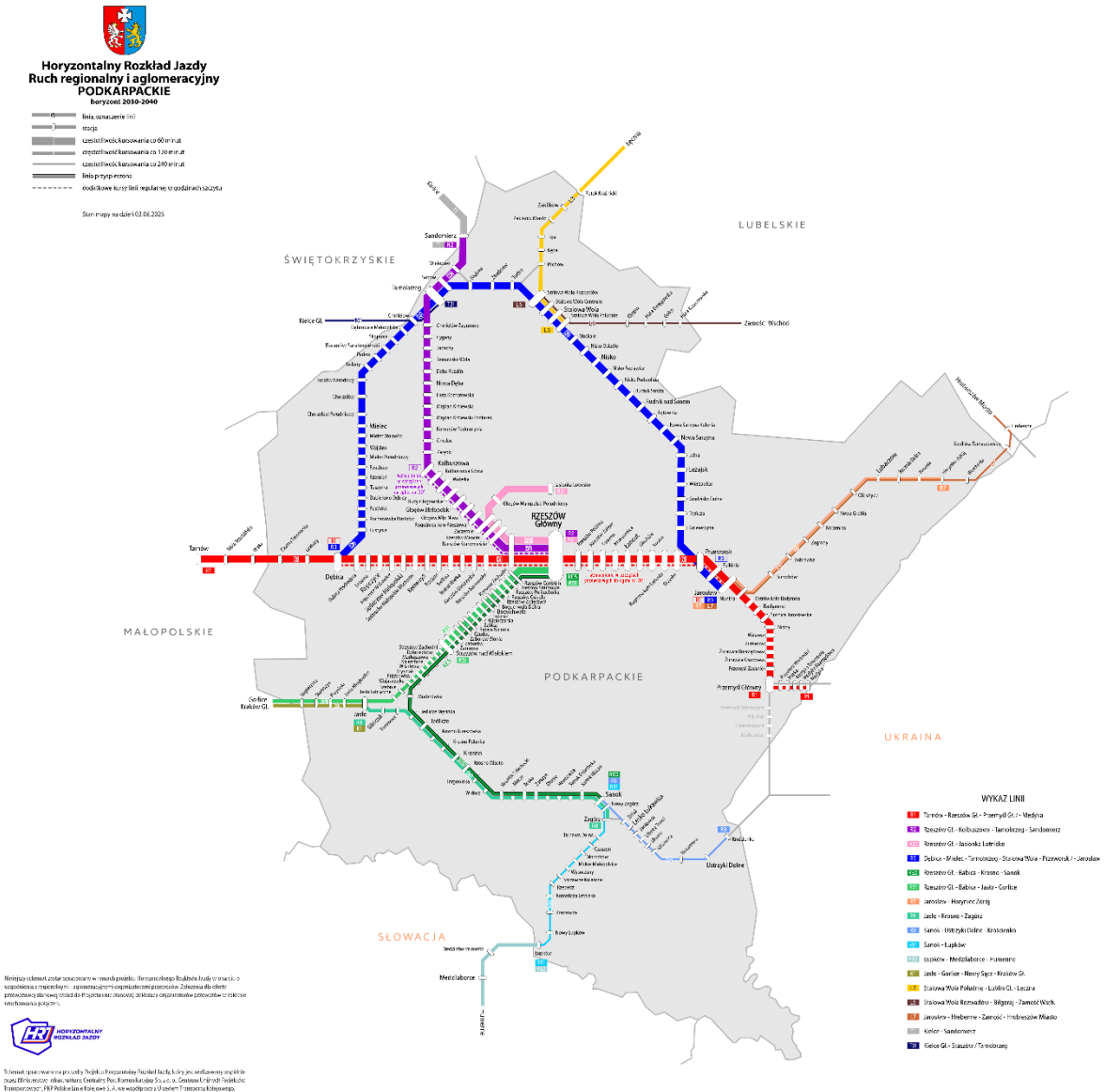
	projektu PKA, gdzie tabor jest dedykowany obszarowo do określonej oferty PKA
Rzeszów – Sanok – Zagórz	w ocenie UMWP możliwość uruchomienia połączeń o charakterze przyspieszonym jest uzależniona przede wszystkim od zapewnienie odpowiedniej klasycznej oferty pociągów regionalnych. Jako minimalny akceptowalny poziom oferty regionalnej wskazano 12-14 par pociągów. Zespół HRJ uzasadnił postulowany kształt linii komunikacyjnej potrzebą zapewnienia atrakcyjnego czasu przejazdu pomiędzy miastami południowej części województwa (Jedlicze, Krosno, Sanok i Zagórz) a jego stolicą. W toku dyskusji nie wypracowano wspólnego stanowiska w tej kwestii. Zespół HRJ poinformował, że ciekawym i wartym rozważenia pomysłem jest uruchomienie linii przyspieszonej wykorzystującej planowaną łącznicę. Powyższe pozwoli znacząco skrócić dojazd z Rzeszowa do Krosna i dalej w Bieszczady.
Gorlice – Jasło	Oferta zależna od UMWM w Krakowie.
Sanok – Krościenko	Przedstawiciele UMWP zasugerowali, że pożądane może być wydłużenie przynajmniej części połączeń na tej linii do granicy państwa. Bezpośrednia bliskość drogowego przejścia granicznego Krościenko – Smolnica może być istotnym czynnikiem pozytywnie wpływającym na zainteresowanie takim kształtem linii komunikacyjnej. Urząd pozytywnie ocenia kończenie biegu pociągów w Sanoku, jako głównym ośrodkiem ciężenia dla powiatów bieszczadzkiego i leskiego.
Sanok – Łupków	Przedstawiciele UMWP poinformowali, że warunkiem koniecznym rozważenia stałej, regularnej oferty przewozowej na LK107 oraz z wykorzystaniem przejścia granicznego Łupków – Medzilaborce jest przeprowadzenie modernizacji tego odcinka linii kolejowej. Zachowanie oferty na poziomie minimum (np. co 4h).
Jarosław – Horyniec Zdrój	Uznano za wystarczającą ofertę co 2h na odcinku Jarosław-Horyniec Zdrój, dalej co 4h do Zamościa.
Przemyśl – Malhowice	LK102 i przejście graniczne Malhowice – Niżankowice – przedstawiciele UMWP poinformowali, że wstępnie planowano uruchomienie trzech par w relacji do/z Niżankowic. Urząd nie widzi zasadności uruchamiania połączeń wyłącznie w relacji krajowej do Malhowic.
Stalowa Wola – Biłgoraj	UMWP nie widzi zasadności uruchamiania połączeń w kierunku Biłgoraja, w szczególności w kontekście bogatej oferty połączeń dalekobieżnych zaplanowanych w projekcie HRJ.
Postoje	
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
Inne	

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 53 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa podkarpackiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
R1	Tarnów/Dębica - Rzeszów Gł. - Jarosław - Przemyśl Gł./Medyka	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	Tarnów - Dębica co 60'; Dębica - Jarosław co 30' w szczycie, poza co 60', Jarosław - Przemyśl Gł. co 60', Przemyśl - Medyka co 120'; (styk z małopolskim)
R2	Rzeszów Gł. - Kolbuszowa - Tarnobrzeg - Sandomierz	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	do Kolbuszowej co 30' w szczycie poza tym co 60', dalej co 60'
R21	Rzeszów Gł. - Jasionka Lotnisko	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
R3	Dębica - Mielec - Tarnobrzeg - Stalowa Wola - Przeworsk - Jarosław	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	w godzinach szczytu i funkcjonowania R1 co 30' skrócone do Przeworska
RE5	Rzeszów Gł. - Strzyżów nad Wisłokiem - Jedlicze - Krosno - Sanok	co 120'	Rzeszów Gł. - Strzyżów wszystkie, dalej Fryszak, Moderówka, Jedlicze, Krosno, Krosno Miasto, Wróblin Szlachecki, Besko, Zarszyn, Sanok Miasto, Sanok	
R51	Rzeszów Gł. - Strzyżów nad Wisłokiem /- Jasło - Gorlice	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Rzeszów - Jasło co 60', Jasło - Gorlice co 120' (styk z małopolskim)
R7	Jarosław - Horyniec Zdrój	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	
R8	Jasło - Krosno Miasto - Sanok - Zagórz	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R9	Sanok - Nowy Zagórz - Ustrzyki Dolne - Krościenko	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	
R91	Sanok - Zagórz - Łupków (- Medzilaborce)	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	potencjalnie wybrane kursy wydłużyć do Medzilaborzec
R92	Łupków - Medzilaborce - Humenne	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
K1	Kraków Gł. - Podłęże - Szczyrzyc - Limanowa - Nowy Sącz - Stróż - Gorlice - Jasło	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	wybrane kursy do Jasła (styk z małopolskim)
L3	Łęczna - Lublin Gł. - Kraśnik - SWR - Stalowa Wola Południe	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubelskim)
L5	Stalowa Wola Rozwadów - Stalowa Wola Płd. - Biłgoraj - Zwierzyniec - Zamość Wsch.	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubelskim), uzupełnienie oferty dalekobieżnej
L7 (R7)	Jarosław - Hrebenne - Bełzec - Zawada - Zamość Wsch. - Hrubieszów Miasto	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	możliwość realizacji połączeń w krótszych relacjach (styk z lubelskim)
T1	Kielce - Skarżysko-Kamienna - Ostrowiec Św. - Sandomierz	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze świętokrzyskim)
T31	Kielce Gł. - Staszów / Tarnobrzeg	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	Kielce - Staszów 8 par, Staszów - Tarnobrzeg 4 pary, (styk ze świętokrzyskim)

Rysunek 11 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa podkarpackiego.



6.10 Województwo podlaskie

Tabela 54 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa podlaskiego.

Uwagi ogólne	
Przywrócenie połączeń do Grodna	UMWP wskazuje na zapotrzebowanie w kierunku przywrócenia połączeń transgranicznych do Grodna, co jest obecnie niemożliwe ze względu na ograniczenia prawne w ruchu kolejowym przez granicę polsko-białoruską. POLREGIO wskazuje, że połączenia te charakteryzowały się wysoką frekwencją oraz dobrymi wynikami finansowymi. Przewoźnik wykonywał również prognozę finansową dla reaktywacji połączeń do Brześcia z wykorzystaniem przejścia granicznego Czeremcha – Wysokie Litewskie, która również przedstawiała się optymistycznie. Rozliczenia międzynarodowe i realizacja przewozów taborem polskim pozwala na pozyskanie dodatkowych przychodów, jednocześnie pomniejszając zapotrzebowanie na rekompensatę. Wątkiem powiązany jest również kwestia zamknięcia przejść granicznych na granicy z Białorusią – wskazano m.in., że Sejmik Województwa wystosował apel o otwarcie przejścia drogowego w Kuźnicy Białostockiej, co również wpływa na wyniki przewozowe. W przypadku uruchomienia przewozów pasażerskich z Białorusią wskazane współorganizowanie ich z ministerstwem właściwym ds. transportu.
Sposób kształtowania połączeń	Organizator przedstawił stanowisko, zgodnie z którym preferuje się mniejszą liczbę pociągów, ale z krótszym czasem przejazdu (tj. bez wyprzedzeń przez pociągi pociągów pospiesznych po drodze). Taką sytuację wskazano m.in. na LK6 oraz LK38 po modernizacji.
Preferowane godziny przyjazdów i odjazdów	W przypadku realizacji przewozów w cyklu co 2h wskazano preferowane godziny dowozów i odwozów. UMWP interesuje dojazd na godziny parzyste (na 6:00; 8:00) z możliwością zmian w zależności od szczytu przewozowego.
Godziny szczytu	Za szczyt przewozowy UMWP uznaje interwały czasowe tj.: 6:00-9:00 oraz 14:00-17:00.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Białystok – Łomża	Obecnie przewidywane jest uruchomienie 4 par połączeń. Potencjalna decyzja o rozszerzeniu oferty przewidywana jest po rozpoczęciu kursowania i analizie wyników przewozowych. Po uruchomieniu odcinka do Łomży, urząd przewiduje kursowanie pociągów regionalnych do Ostrołęki z wjazdem kieszeniowym do Łomży. UMWP przychyli się do stanowiska, że na odcinku Białystok – Łapy te pociągi powinny kursować z ograniczoną liczbą postojów (1-2 postoje po drodze, np. Niewodnica), przy czym nie dotyczy to pociągów kursujących jako pierwszy i ostatni w dobie.
Białystok – Czyżew – Małkinia	Za pożądaną maksymalną poziom oferty UMWP uznaje częstotliwość 1h na odcinku Białystok – Łapy.
Białystok – Sokółka – Suwałki/Kuźnica Białostocka	UMWP wskazuje na istotne problemy z przepustowością odcinka Białystok – Sokółka, który w opinii Urzędu istotnie utrudnia dalszy rozwój oferty do Suwałk. Na ten moment wskazano zastosowanie podejścia slotowego co 2h, przy wykorzystaniu mniejszej liczby slotów

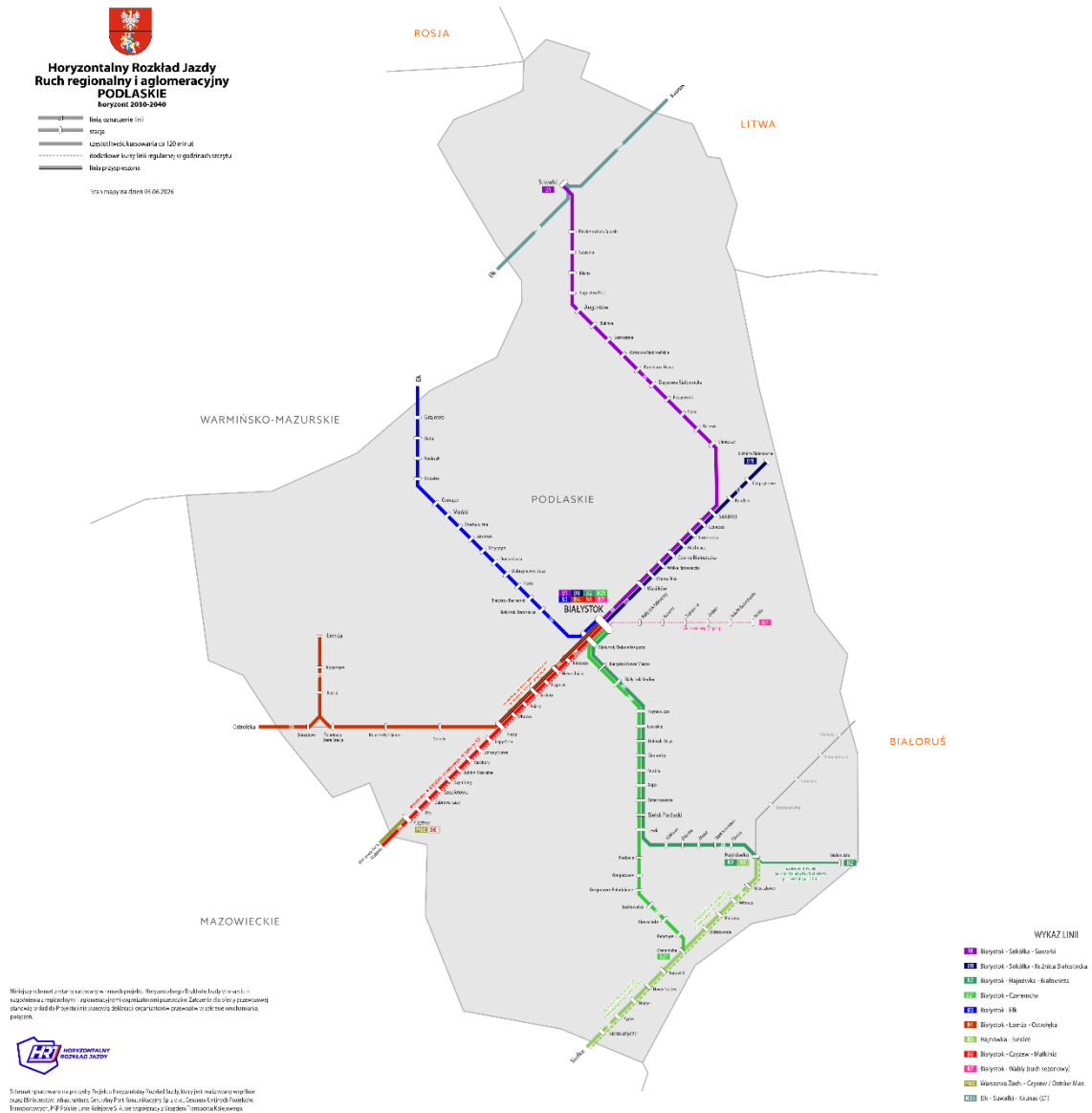
	zgodnie z możliwościami finansowymi organizatora i organizacyjnymi przewoźnika.
Białystok – Ełk	W okresie do 2030 roku oferta determinowana jest obowiązującym porozumieniem z województwem warmińsko-mazurskim, które przewiduje 4 pary połączeń. W związku z przewidywanym wzrostem popytu po zakończeniu modernizacji LK38 UMWP diagnozuje potrzebę zwiększenia poziomu oferty przynajmniej do 6 par połączeń. Zespół HRJ przewidzi w dalszych pracach slot pociągu regionalnego na tym odcinku z częstotliwością 2h (8 par połączeń).
Hajnówka – Białowieża	UMWP, w przypadku możliwości uruchomienia połączeń, przewiduje wydłużenie do Białowieży połączeń z Białegostoku obecnie kończących bieg na stacji Hajnówka. Przewidywany poziom oferty regionalnej to ok. 4 par połączeń.
Hajnówka – Siemianówka	UMWP obecnie nie przewiduje ponownej reaktywacji połączeń na tym odcinku. Wcześniej funkcjonujące pociągi znacząco straciły na popularności po ograniczeniu pracy przejścia granicznego Siemianówka – Świsłocz. Przywrócenie uprzedniego poziomu wykorzystania stacji przeładunkowej w Siemianówce jest, w opinii Urzędu, warunkiem koniecznym, aby w ogóle rozważać realizację połączeń w tej relacji. Dodatkowo pożądana jest odbudowa przystanku Nowosady, znajdującego się w gęsto zabudowanych przedmieściach Hajnówki.
Białystok – Waliły	UMWP postrzega odcinek do Walił jako predestynowany do ruchu wyłącznie sezonowego. Potencjał dla ruchu całorocznego jest wyłącznie na odcinku w bezpośredniej bliskości Białegostoku – do miejscowości Sobolewo – pod warunkiem zmiany lokalizacji przystanków, umożliwienia kończenia biegu pociągów w Sobolewie i elektryfikacji linii. Umożliwiłoby to wydłużenie biegu części połączeń kończących w Białymstoku z kierunku Ełku i/lub Łap.
Białystok - Bielsk Podlaski - Hajnówka / Czeremcha	UMWP na obecnym etapie nie zakłada istotnych zmian w ofercie rozkładowej. Ewentualne rozszerzenie oferty w przyszłości będzie powiązane z utrzymaniem obecnych godzin kursowania i uruchomieniem dodatkowych połączeń w porach obecnie nieobsługiwanych.
Postoje	
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
Inne	
UMWP nie widzi potrzeby realizacji toru odstawczego w rejonie przystanku Białystok Bacieczi i nie jest zainteresowany wydłużeniem w tym kierunku połączeń kończących bieg na stacji Białystok. Organizator nie wyklucza wydłużenia pociągów w kierunku wschodnim do stacji Białystok Fabryczny i dalej w przypadku budowy nowych przystanków i elektryfikacji LK37.	
UMWP jako przesłanki do konstrukcji rozkładu jazdy połączeń regionalnych wskazuje przyjazdy do Białegostoku po godzinach nieparzystych dla połączeń kursujących w cyklu dwugodzinny. Jako pożądane końcówki minutowe przyjazdu do Białegostoku wskazano przedział: 10-15 na przyjazdy, odjazdy: 45-50 po pełnej.	
UMWP nie posiada szczegółowych danych dotyczących sezonowości ruchu. Wskazano odcinki linii do Suwałk i Ełku jako potencjalne wykorzystywane w ruchu sezonowym, w tym weekendowym oraz kierunek Hajnówka/Białowieża od strony Warszawy, Siedlec.	

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 55 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa podlaskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
B1	Białystok - Sokółka - Augustów - Suwałki	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
B11	Białystok - Sokółka - Kuźnica Białostocka	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
B2	Białystok - Bielsk Podlaski - Hajnówka - Białowieża	co 120'/240'	wszystkie stacje i przystanki	możliwe krótsze relacje, Hajnówka – Białowieża 4 pary, po rewitalizacji linii
B21	Białystok - Biała Podlaska - Czeremcha	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
B3	Białystok - Mońki - Elk	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z warmińsko-mazurskim)
B4	Białystok - Łapy - Śniadowo Łącznica - Łomża - Śniadowo - Ostrołęka	co 120'	Białystok, Niewodnica, Baciuty, Łapy, dalej wszystkie stacje i przystanki	Białystok - Łapy przyspieszony oprócz skrajnych połączeń (styk z mazowieckim)
B5	Hajnówka - Czeremcha - Siedlce	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie co 60', poza szczytem co 120' (styk z mazowieckim)
B6	Białystok - Łapy - Czyżew / Małkinia	co 60'-120'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Białystok – Czyżew w szczycie co 60', poza szczytem co 120', do Małkini co 120' (styk z mazowieckim)
B7	Białystok - Waliły	2 pary	wszystkie stacje i przystanki	sezonowo
M60	Warszawa Zachodnia – Warszawa Śródmieście - Tłuszcz – Małkinia – Czyżew / Ostrów Mazowiecka	co 60'/120'	z Czyżewa i z Ostrowi Maz. wszystkie postoje, od Małkini: Sadowne, Łochów, Tłuszcz, Wołomin, Warszawa Wsch. i dalej na wszystkich stacjach i przystankach	do Ostrowi Maz. co 60', do Czyżewa co 120' (dzielenie składów w Małkini) (styk z mazowieckim)
N33	Elk - Suwałki - (Kowno)	co 2h	wszystkie stacje i przystanki	(styk z warmińsko-mazurskim)

Rysunek 12 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa podlaskiego.



6.11 Województwo pomorskie

Tabela 56 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa pomorskiego.

Uwagi ogólne	
Charakter prac	UMWP zastrzegł, że prezentowane koncepcje mają formę wyłącznie deklarowanej rezerwacji przepustowości pod potencjalne połączenia. W żadnym wypadku nie można traktować tych koncepcji jako deklaracji angażowania środków, pracy przewozowej itd. Wprowadzenie prezentowanych koncepcji w życie jest uzależnione od sytuacji finansowej województwa, pojawienia się alternatywnych źródeł finansowania przewozów, a także dostępnej przepustowości linii kolejowych.
Rola SKM	UMWP poinformował, że nie jest pożądane, aby SKM wyjeżdżała poza LK250 (dalej niż Wejherowo) Jej rolą jest obsługa głównego korytarza Wejherowo – Gdynia – Sopot – Gdańsk, ewentualnie Pruszcz Gdański, Straszyn czy Tczew (w przypadku budowy wydzielonych torów aglomeracyjnych). UMWP nie widzi możliwości wypięcia linii SKM w kierunku Lęborka czy Pucka, Władysławowa. Podróżni z ww. odcinków szybciej do centrum aglomeracji dojadą koleją regionalną. W związku z powyższym planowane jest zwiększenie częstotliwości kursowania do Wejherowa (mniej pociągów kończących i rozpoczynających bieg w Gdyni Chyloni).
Godziny szczytu przewozowego	W Trójmieście rozróżniane są różne godziny szczytu w zależności od kierunku, w przypadku przewozów z kierunku Wejherowo to podstawowo 6:00 – 9:00; 14:00 – 17:00, w kierunku przeciwnym: 7:00 – 10:00; 15:00 – 18:00.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
SKM S1	Planowana sieć: Gdańsk Kowale – Gdańsk Śródmieście – Sopot – Gdynia Gł. – Rumia – Wejherowo, co 7,5'. Docelowo organizator widzi możliwość zwiększenia częstotliwości w godzinach szczytu do co 5' (szczególnie na odc. Gdynia Chylonia – Gdańsk Kowale).
SKM S2	Planowana sieć: Tczew/Pruszcz Gdański – Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Port Lotniczy – Gdańsk Osowa – Gdynia Gł. – Gdynia Chylonia. Docelowo co 15' na odc. Pruszcz Gdański – Gdynia Chylonia, co 30' wydłużenie do Tczewa. W przypadku odbudowy LK229 kursy kończące w Pruszczu (co 30') wydłużone do Straszyna Prędziszyna. UMWP widzi możliwość rozwoju połączeń aglomeracyjnych, między innymi w oparciu o linię S2 poprzez wydłużenie relacji do północnych dzielnic Gdyni, czy do Pruszcza Gdańskiego i Straszyna (potencjalnie Kolbud i Starej Piły). Wydłużenie linii S2 na południe od Gdańska Wrzeszcza wymaga budowy bezkolizyjnego wpięcia na stacji Gdańsk Wrzeszcz pomiędzy linią PKM a linią SKM (LK248-LK250). Linia S2 może być także – jeśli ostatecznie zostanie to jednak uznane za zasadne – wydłużana do innych lokalizacji, np. po linii 213 czy 230. W przypadku ewentualnego wydłużenia linii S2 (co 30') do Tczewa, wówczas wszystkie pociągi regionalne na odcinku Tczew – Gdańsk Główny byłyby kursami przyspieszonymi, z postojami Pszczółki, Pruszcz Gdański, Gdańsk Orunia. Obecnie jest to trudne do zrealizowania ze względu na układ torowy i ograniczoną przepustowość. Zgodnie

	z założeniami PKP PLK, linia do Straszyna będzie gotowa do 2035 r., w związku z powyższym takie rozwiązanie można przyjąć w HRJ.
Elbląg – Malbork – Tczew – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. – Wejherowo – Łębork – Słupsk	Uzgodniono linię we wskazanym przebiegu co 60' z postojami: Elbląg, Stare Pole, Gronowo Elbląskie, Malbork, Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna, Gdynia Chylonia, Rumia, Reda, Wejherowo, Gościcino Wejherowskie, Luzino, Bożepole Wielkie, Godętowo, Łębork Mosty, Łębork, Potęgowo, Damnica, Jezierzycze Słupskie, Siemanice, Słupsk. UMWP proponuje wydłużenie wybranych kursów (co 4h) z jednej strony do Olsztyna przez Małdyty-Morąg a z drugiej do Kołobrzegu przez Koszalin. Na ten moment oferta na styku z woj. zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim nie zakłada ww. rozwiązania. W toku uzgodnień na spotkaniach dot. połączeń stykowych ustalono wydłużenie linii RE co 4h do Kołobrzegu (nowa relacja Elbląg – Słupsk / Kołobrzeg).
Gdynia Gł. – Gdańsk Gł. – Tczew – Starogard Gdański (Chojnice)	Ze względu na uruchomienie połączeń P24, P34 łącznie co 2h na odc. Gdynia Gł. – Tczew – Chojnice, linia RE4 Zespół HRJ proponuje, aby podstawowo została skrócona do odcinka Gdynia Gł. – Starogard Gdański, zapewniając łącznie z liniami P co 60' bezpośrednie połączenie Starogardu Gdańskiego z Trójmiastem. W godzinach porannych (z kierunku Chojnic) i w godzinach popołudniowo – wieczornych (w kierunku Chojnic) wydłużenie relacji do/z Chojnic lub Szczecinka. Częstotliwość RE4 co 120'. Postoje Gdynia Gł., Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Gł., Pruszcz Gdański, Tczew, Swarżyn, Starogard Gdański. Przy połączeniach wydłużonych do/z Chojnic dodatkowo postoje: Pinczyn, Zblewo, Kaliska, Czarna Woda, Czersk, Rytel Wieś, Chojnice. Przy koordynacji połączeń RE4 z P24, P24 na odc. Tczew – Chojnice schemat połączeń musi być tożsamy. Ostatecznie uzgodniono uruchomienie linii RE4 w podstawowej relacji do/z Chojnic co 120', z zagęszczeniem do cyklu co 60' na odc. Gdynia – Tczew.
Gdynia – Tczew	RE44 w relacjach do/z Tczewa przy realizacji połączeń P24, P34 powiązanych z RE4 potencjalnie do rezygnacji.
(Grudziądz) Kwidzyn – Malbork – Tczew – Gdańsk Gł. – Gdańsk Port Lotniczy – Żukowo – Kartuzy – Kościerzyna – Bytów (Miastko)	Częstotliwość co 240'. Pierwszy i ostatni w dobie kurs do/z Grudziądza. Na odcinku Grudziądz – Gdańsk Gł. koordynacja połączeń z linią U47 Łódź Kaliska – Grudziądz – Gdynia Gł., na odc. Gdańsk Gł. – Kościerzyna koordynacja połączeń z linią U30 Gdańsk Gł. – Kościerzyna – Bydgoszcz Gł. – Zduńska Wola – Katowice. Postoje dla RE: Grudziądz, Grudziądz Owczarki, Rogóźno Pomorskie, Gardeja, Dziwno, Sadlinki, Kwidzyn, Brachlewo, Ryjewo, Sztumska Wieś, Sztum, Gościszewo, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Strzyża, , Gdańsk Port Lotniczy, Żukowo, Somonino, Kościerzyna, Łubiana, dalej wszystkie stacje i przystanki. W pierwszym etapie do Bytowa, docelowo do Miastka przez Korzybie. Pierwsze pociągi z Grudziądza i Bytowa dojazd na 7:30 do Gdańska Gł.
Bydgoszcz Gł. / Laskowice Pomorskie – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. – Łębork – Słupsk – Ustka Uroczysko	Ustalono z Bydgoszczy Gł. co 120', z Laskowic Pomorskich co 120'; łącznie na odc. Laskowice Pomorskie – Słupsk – Ustka Uroczysko co 60', postoje na wszystkich stacjach i przystankach,
Słupsk – Ustka Uroczysko	Ustalono jako krótkie wahadło kursujące co 60', wzmacniające zasadniczą linię R31 w celu uzyskania '30, postoje na wszystkich stacjach i przystankach.

Elbląg – Malbork – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. – Łębork – Łeba,	Ustalono częstotliwość co 120' w relacji podstawowej i co 60' na odc. Wejherowo – Łeba (krótkie wahadła skomunikowane z R33), postoje na wszystkich stacjach i przystankach.
Elbląg – Malbork – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. – Wejherowo – Choczewo – Łeba,	Ustalono częstotliwość co 120' w relacji podstawowej i co 60' na odc. Wejherowo – Łębork (krótkie wahadła skomunikowane z poc. R32), postoje na wszystkich stacjach i przystankach. R32 i R33 tworzą łącznie jednolitą linię co '60 na odcinku Elbląg – Wejherowo.
Chojnice – Starogard Gdański – Tczew	Ustalono co 60', postoje na wszystkich stacjach i przystankach,
Piła Gł. – Chojnice	Po konsultacjach z województwem wielkopolskim i lubuskim propozycja połączenia Chojnice – Piła Gł., częstotliwość co 120', postoje na wszystkich stacjach i przystankach. UMWP akceptuje propozycję oferty dla ww. linii.
Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Port Lotniczy – Kartuzy – Kościerzyna	Ustalono częstotliwość co 60', postoje: Gdańsk Strzyża, Gdańsk Jasień, Gdańsk Port Lotniczy, od Rębiewowa postoje na wszystkich stacjach i przystankach. Schemat postojów na LK248 uzależniony jest od uruchomienia linii S2 co 15',
Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła – Żukowo Wsch. – Sierakowice – Łębork,	Ustalono częstotliwość co 60', postoje: Gdańsk Strzyża, Gdańsk Jasień, Gdańsk Kiełpinek, dalej pociąg zatrzymuje się na wszystkich stacjach i przystankach. Schemat postojów na LK248 uzależniony jest od uruchomienia linii S2 co 15'. Docelowo wydłużone do stacji Gdańsk Główny.
Gdynia Gł. – Puck – Władysławowo – Hel	Ustalono częstotliwość co 60', postoje na wszystkich stacjach i przystankach,
Gdynia Gł. – Gdańsk Osowa – Kartuzy – Kościerzyna	Ustalono częstotliwość co 120', postoje: Gdynia Karwiny, Gdańsk Osowa, Rębiewowo, dalej postoje na wszystkich stacjach i przystankach kolejowych; w trakcie spotkania zaproponowano wydłużenie wybranych kursów do Chojnic przez Brusy i do Czerska po LK nr 201, w powiązaniu częstotliwościowym z linią U30.
Kościerzyna – Bąk – Karsin – Czersk	Linia uzupełniająca kursująca wyłącznie w godzinach porannych i popołudniowych. Propozycja dowozów z Czerska do Kościerzyny na godz. 7:00, do Czerska na godz. 8:00, postoje na wszystkich stacjach i przystankach kolejowych, maksymalnie cztery pary połączeń w dobie, w przypadku wydłużenia linii R7 do Czerska należy powiązać obie linie, i powiązać częstotliwościowo z linią U30.
Chojnice – Brusy – Kościerzyna	Ustalono częstotliwość co 120', postoje na wszystkich stacjach i przystankach kolejowych, do powiązania wybranych kursów z R7.
Słupsk – Korzybie – Bytów – Kościerzyna	Ustalono częstotliwość co 120', postoje na wszystkich stacjach i przystankach kolejowych.
Słupsk – Bytów – Brusy – Chojnice	Ustalona częstotliwość – dwa połączenia w dobie. Do uzgodnienia czy ww. linia ma sens. Przy ofercie R73+RE5 liczba pociągów na odc. Bytów – Korzybie wyniesie 12 par w dobie, potencjał przewozowy ww. obszary nie uzasadnia dalsze zwiększanie oferty na powyższej linii.
Słupsk – Miastko – Szczecinek – Człuchów – Chojnice	Ustalona częstotliwość co 120', postoje na wszystkich stacjach i przystankach, wówczas brak linii R42 Chojnice – Szczecinek, brak połączeń R6 Chojnice – Szczecinek – Szczecin Gł. na odc. z Szczecinka do Chojnic. UMWP: nie negujemy linii R6 - może być wzmocnieniem linii R8 na tym odcinku. Przy tak małych częstotliwościach pojedyncze kursy niesystemowe nie są problemem. Pożądane może być wzmocnienie oferty R8 na odc. Miastko – Słupsk do '60 w godzinach szczytu, ale to zależnie od oferty linii R73.
Pruszcz Gdański – Stara Piła	Omówiono możliwość potencjalnej reaktywacji. UMWP: aby przewozy miały sens i mogły być powiązane z linią S2, postulujemy elektryfikację

	linii, umożliwiając skierowanie połączeń aglomeracyjnych kończących w Pruszczu Gdańskim w kierunku Kolbud i Starej Piły. Wariant minimum to etapowanie i elektryfikacja odcinka do Straszyna Prędzieszyna. Realizacja przewozów musiałaby być zadaniem tworzącej się metropolii lub przynajmniej wiązać się z jej udziałem finansowym.
Szymankowo – Nowy Dwór Gdański	Omówiono możliwość potencjalnej reaktywacji. UMWP: widzimy potencjał i możliwości w zakresie podjęcia próby reaktywacji linii do 2035 r.
Chojnice – Nakło n. Notecią	Omówiono możliwość potencjalnej reaktywacji. UMWP: w województwie pomorskim jest to stosunkowo krótki odcinek, jeżeli sąsiedni region będzie zainteresowany ww. linią, wówczas UMWP wesprze UMWKP w działaniach nad przywróceniem ruchu, potencjalnie jest szansa na realizację do 2035 r.
Gniew – Morzeszczyn	Omówiono możliwość potencjalnej reaktywacji. UMWP: analizowaliśmy możliwość reaktywacji linii do tego miasta, jest to obszar dość mocno wykluczony, reaktywacja ww. odcinka pozwoliłaby na skierowanie części kursów kończących big w Laskowicach Pomorskich (Smętowie) do stacji Gniew, wymagana byłaby elektryfikacja. Temat do dalszych rozważań.
Kwidzyn – Prabuty	Omówiono możliwość potencjalnej reaktywacji. UMWP: brak infrastruktury pasażerskiej, na ww. odcinku dobrze funkcjonuje komunikacja autobusowa, dla miasta Kwidzyn węzłem przesiadkowym jest Malbork i w mniejszym stopniu Grudziądz. Poza tym oferta linii U47 będzie zwiększeniem możliwości wyjazdowych/ przyjazdowych do/z Kwidzyna.
Postoje	
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
Inne	

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 57 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa pomorskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
S1	Gdańsk Kowale – Gdańsk Śródmieście – Sopot – Gdynia Gł. – Rumia – Wejherowo	co 7,5'	wszystkie stacje i przystanki	linia SKM, możliwość w szczycie zwiększenie częstotliwości do 5'
S2	Tczew/Starszyn Prędzieszyn/Pruszcz Gdański – Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Port Lotniczy – Gdańsk Osowa – Gdynia Gł. – Gdynia Chylonia	co 30'/15'	wszystkie stacje i przystanki	z Tczewa i z Prędzieszyna co 30', z Pruszcza Gd. co 15', jeżeli pojedzie to regionalne przyspieszone
RE3	Elbląg – Malbork – Tczew – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. – Wejherowo – Łębork – Słupsk / Kołobrzeg	co 60'/240'	Elbląg, Stare Pole, Gronowo Elbląskie, Malbork, Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna, Gdynia Chylonia, Rumia, Reda, Wejherowo, Gościcino Wejherowskie, Luzino, Bożepole Wielkie, Godętowo, Łębork Mosty, Łębork, Potęgowo, Damnica, Jezierzycze Słupskie, Siemanice, Słupsk, Sławno, Koszalin Wschodni, Koszalin, Ustronie Morskie, Kołobrzeg	wydłużenie wybranych kursów do Kołobrzegu co 4h
RE4	Gdynia Gł. – Gdańsk Gł. – Tczew – Starogard Gdański - Chojnice(- Szczecinek)	co 60'/120'	Gdynia Gł., Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Gł., Pruszcz Gdański, Tczew, Swarozżyn, Starogard Gdański, Pinczyn, Zblewo, Kaliska, Czarna Woda, Czersk, Ryteł Wieś, Chojnice/ Człuchów, Czarne, Szczecinek	do Tczewa co 60', do Chojnic co 120', skrajne połączenia do/z Chojnic wydłużone do Szczecinka; wraz z pociągiem P24 i P34 tworzą cykl 1h w relacjach Chojnice - Starogard - Trójmiasto
RE5	(Grudziądz -) Kwidzyn – Malbork – Tczew – Gdańsk Gł. – Gdańsk Port Lotniczy – Żukowo – Kartuzy – Kościerzyna – Bytów - Miastko	co 240'	Grudziądz - Malbork wszystkie stacje i przystanki, Tczew, Gdańsk Gł., Wrzeszcz, Strzyża, Port Lotniczy, Żukowo, Somonino, Kościerzyna, Łubiana, dalej wszystkie stacje i przystanki.	proponowany pierwszy kurs z Grudziądza, na 7:30 w Gdańsku i symetrycznie ostatni
R31 (C31)	(Bydgoszcz -) Laskowice Pom. - Gdynia Gł. - Słupsk - Ustka Uroczysko	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	Bydgoszcz - Laskowice co 120', Laskowice - Słupsk co 60', Słupsk - Ustka Uroczysko co 30' w szczycie, co 60' poza, na odc. Gdańsk Gł.- Wejherowo postoje: Wrzeszcz, Oliwa, Sopot, Gd. Orłowo, Gł., Chylonia, Rumia, Reda, Wejherowo, (styk z kujawsko-pomorskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
R32	Elbląg – Malbork – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. / Wejherowo – Łębork – Łeba	co 120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Łeba - Wejherowo co 60', na odc. Gdańsk Gł.- Wejherowo postoje: Wrzeszcz, Oliwa, Sopot, Gd. Orłowo, Gd. Gł., Chylonia, Rumia, Reda, Wejherowo (styk z warmińsko-mazurskim)
R33	Elbląg – Malbork – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. / Wejherowo – Choczewo – Łeba,	co 120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Łeba - Wejherowo co 60', na odc. Gdańsk Gł.- Wejherowo postoje: Wrzeszcz, Oliwa, Sopot, Gd. Orłowo, Gd. Gł., Chylonia, Rumia, Reda, Wejherowo (styk z warmińsko-mazurskim)
R41	Chojnice – Czersk – Starogard Gdański – Tczew	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
R51	Grudziądz - Kwidzyn - Malbork	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z kujawsko-pomorskim)
R52	Tczew - Nowy Dwór Gdański	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	po rewitalizacji linii
R53	Malbork - Prabuty - Iława Gł.	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie co 60', poza szczytem co 120' (styk z warmińsko-mazurskim)
R6	Gdańsk Gł. – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Port Lotniczy – Kartuzy – Kościerzyna	co 60'	Gdańsk Gł., Wrzeszcz, Strzyża, Jasień, Port Lotniczy, od Rębiewicza postoje na wszystkich stacjach i przystankach	
R61	Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła – Żukowo Wsch. – Sierakowice – Łębork,	co 60'	Gdańsk Gł., Strzyża, Jasień, Kiełpinek dalej wszystkie stacje i przystanki	docelowo możliwość wydłużenia do stacji Gdańsk Gł.
R69	Gdynia Gł. – Puck – Władysławowo – Hel	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
R7	Gdynia Gł. – Gdańsk Osowa – Kartuzy – Kościerzyna	co 120'	Gdynia Gł., Wzg. Św. Maksymiliana, Karwiny, Gdańsk Osowa, Rębiewicho dalej na wszystkich stacjach i przystankach	w powiązaniu z linią U30
R71	Kościerzyna – Bąk – Karsin – Czersk	4 kursy	wszystkie stacje i przystanki	do rozważenia połączenie z R7 w jedną relację, dowóz na 7:00 do Kościerzyny, na 8:00 do Czerska
R72	Chojnice – Brusy – Kościerzyna	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	do rozważenia połączenie z R7 w jedną relację
R73	Słupsk – Korzybie – Bytów – Kościerzyna	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R74	Słupsk – Bytów – Brusy – Chojnice	2 pary	wszystkie stacje i przystanki	
R8	Słupsk – Miastko – Szczecinek – Człuchów – Chojnice	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
C33	Laskowice Pom. - Czersk	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z kujawsko-pomorskim)
C4	Bydgoszcz Gł. - Wierzchucin - Tuchola - Chojnice	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	do Tucholi co 60', do Chojnic co 120' i w szczycie co 60'

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
C92	Kcynia – Nakło nad Notecią – Sępólno Krajeńskie – Chojnice	co 240'/120'/240'	wszystkie stacje i przystanki	Kcynia - Nakło 4 pary, Nakło - Sępólno 8 par, Sępólno - Chojnice 4 pary, (styk z kujawsko-pomorskim)
W82	Piła Gł. - Chojnice	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim)
R1	Słupsk – Koszalin – Stargard - SPC - Szczecin Gł. – Police	co 120'	częściowo przyspieszony	na odc. Stargard - Słupsk jako przyspieszony, razem z P01 (styk z zachodniopomorskim)
R12	Słupsk – Sławno – Darłowo (Darłówko)	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	co 120' na odc. Darłowo - Sławno, co 240' Sławno - Słupsk (styk z Zachodniopomorskim)
R51	Słupsk – Koszalin – Kołobrzeg (- Gryfice)	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	część połączeń wydłużona do Gryfic w godz. szczytu (styk z zachodniopomorskim)

6.12 Województwo śląskie

Tabela 58 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa śląskiego.

Uwagi ogólne	
Obsługa kierunków o największym potencjale przewozowym	Organizatorzy dostrzegają największy potencjał przewozowy w przypadku tras z Katowic do Tychów, Gliwic, Tarnowskich Gór i Dąbrowy Górniczej. W przypadku tych kierunków pożądanym jest zapewnienie 15-, a nawet 10-minutowej częstotliwości.
Częstotliwość na pozostałych relacjach	W przypadku pozostałych relacji priorytetowe jest zapewnienie 2 par pociągów na godzinę w szczycie przewozowym. Na obszarze GZM składają się na niego następujące przedziały godzin: 6:00-9:00 oraz 14:00-17:00. Oczekuje się sukcesywnego wydłużania się tych przedziałów, w szczególności drugiego spośród wyżej wymienionych. W zakresie priorytetów dotyczących godzin przyjazdu do punktów docelowych dla linii o częstotliwości 2-godzinnej wskazano, że powinny być to dowozy na godziny parzyste.
Brak uzgodnienia ofert przewozowych UMWS i GZM	Organizatorzy przyznali, że ich oferty przewozowe nie zostały dotąd ostatecznie uzgodnione (przede wszystkim w zakresie modelu organizacji przewozów). UMWS dysponuje stosownym projektem, natomiast GZM wykorzystuje SUMP na horyzont 2050 roku. Zespół HRJ rekomenduje, aby uspołnić ofertę w oparciu o wypracowane rozwiązania na spotkaniach warsztatowych.
Ograniczenia w zakresie rozwoju połączeń metropolitalnych	Przedstawiciele GZM zasygnalizowali, że połączenia organizowane przez związek metropolitalny powinny co do zasady przebiegać przez jego obszar. Wyjątki, wynikające np. z układu sieci kolejowej i możliwości kończenia biegu pociągów, muszą zostać zatwierdzone przez Zarząd GZM.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Połączenie RE w kierunku Krakowa	UMWS przychylił się do propozycji Zespołu HRJ, wskazującego na potrzebę uruchomienia linii komunikacyjnej kategorii RE w kierunku Krakowa z częstotliwością 60-minutową i zatrzymaniami na wszystkich stacjach na odcinku Mysłowice – Trzebinia. UMWS zaproponował wydłużenie takiej relacji na zachód do Wodzisławia Śl. i Rybnika, jako że Gliwice będą dysponowały rozbudowaną dalekobiezną ofertą przewozową w kierunku Krakowa. Możliwe jest wydłużenie tej relacji na wschód do Tarnowa (w zależności od decyzji UMWM).
Połączenie RE z Częstochowy do Krakowa	UMWS potwierdza oczekiwanie uruchomienia pociągów RE w tej relacji w częstotliwości 2-godzinnej z możliwością wydłużenia trasy do Zakopanego.
Połączenie Bielska-Białej z Krakowem	UMWS uważa, że z jego punktu widzenia jest to bardzo istotne połączenie. Zespół HRJ wskazał natomiast, że ze spotkań z przedstawicielami UMWM wynika, że w przypadku trasowania przez Trzebinę jest to najniższy priorytet spośród wszystkich połączeń w korytarzu LK nr 133, na której istotnym ograniczeniem są problemy z przepustowością. Alternatywnym rozwiązaniem – w przypadku braku pociągów RE – może być wydłużenie linii SKA3 z Oświęcimia przez Czechowice-Dziedzice do Bielska-Białej i Cieszyna, w każdym kierunku z częstotliwością 120-minutową. W tym drugim przypadku wydłużenie linii SKA3 stanowiłoby zastąpienie linii R61.

	<p>Z drugiej strony trasowanie pociągów przyspieszonych w tej relacji przez Trzebinę zapewnia o 30-35 minut lepszy czas przejazdu niż w przypadku korytarza przez Wadowice.</p> <p>UMWŚ stoi na stanowisku, że w przypadku trasowania ekspresów regionalnych przez Trzebinę na korytarzu przez Wadowice powinny pozostać pociągi osobowe z 60-minutową częstotliwością.</p> <p>Jednocześnie w toku dalszych warsztatów uzgodniono uruchomienie SKA3 do Bielska-Białej (co 2h), bez połączeń do/z Cieszyna i oddzielnego połączenia RE.</p>
Połączenie Katowic z Cieszynem i Wisłą	<p>Rekomenduje się uruchomienie pociągów z Katowic do Cieszyna i Wisły w ramach wariantowanej linii RE6, tj. bez rozłączania składu w Goleszowie. Na odcinku Katowice – Goleszów zapewniona zostałaby częstotliwość 60-minutowa. W przypadku wariantu linii RE6 do Cieszyna zakłada się możliwość wydłużenia relacji do Czeskiego Cieszyna.</p> <p>Rekomenduje się ponadto poprawę obsługi LK nr 190 poprzez wydłużenie relacji Wisła Głębce – Goleszów do Bielska-Białej.</p>
Połączenie Opola z portem lotniczym Katowice-Pyrzowice	<p>Z perspektywy UMWŚ proponowana przez UMWO linia RE9 z Opola do Częstochowy przez LK nr 144 i port lotniczy Katowice-Pyrzowice nie jest korzystnym rozwiązaniem, ponieważ omija istotne generatory potoków pasażerskich w regionie. W zamian rekomenduje się uruchomienie linii w relacji Opole – Gliwice – Bytom (zmiana czoła) – Tarnowskie Góry – Pyrzowice Lotnisko z częstotliwością 120-minutową. Z drugiej strony wjazd kieszeniowy do Bytomia ze zmianą czoła mógłby wpłynąć negatywnie na konkurencyjność połączenia w zakresie czasu przejazdu. W toku warsztatów stykowych wypracowano rozwiązanie polegające na uruchomieniu połączeń Opole Gł. – Pyrzowice Lotnisko przez Zawadzkie, Tarnowskie Góry (po rewitalizacji linii).</p>
Połączenie linii RE5 i RE81	<p>Rekomenduje się połączenie linii RE5 i RE18. W efekcie powstałoby bezpośrednie połączenie Zwardoń – Żywiec – Bielsko-Biała – Katowice – Pyrzowice Lotnisko.</p>
Wydłużenie linii R5	<p>Rekomenduje się wydłużenie relacji co drugiego pociągu na linii R5 z Żywca do Jeleśni (częstotliwość 120-minutowa), przy czym podstawę oferty przewozowej na LK nr 97 stanowić ma linia R51 (K4) z Krakowa do Żywca (częstotliwość 120-minutowa). Rekomendacja ta została zaakceptowana przez UMWŚ.</p>
Połączenie Katowice – Tychy	<p>Zakłada się zapewnienie 15-minutowej częstotliwości modułowej poprzez uruchomienie linii S4 w relacji Katowice – Tychy Łodowisko oraz S41 w relacji Katowice – Oświęcim, każda z częstotliwością 30-minutową. Połączenie Tychów i Katowic zapewni dodatkowo linia S42 z częstotliwością 60-minutową w relacji Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie – Tychy – Katowice Murcki – Katowice.</p>
Obsługa Pyskowic	<p>GZM poinformował, że zakłada obsługę Pyskowic w ramach linii S21 w kierunku Katowic przez Rudę Kochłownicę. Zespół HRJ wskazał, że w kontekście relacji wydłużonych do Pyskowic Miasta kluczowe jest uwzględnienie zatrzymań w Gliwicach Czechowicach, Gliwicach Łabędach i Gliwicach Kopernik.</p> <p>Rekomendowano wydłużenie relacji linii S1 i S2 do Pyskowic Miasta. Uzgodnione zostało uwzględnienie tej korekty w HRJ, jednak GZM postanowiła wstrzymać się z deklaracją wydłużenia trasy.</p> <p>W przypadku linii S21 zaproponowano trasę Pyskowice Miasto – Ruda Kochłownicę – Katowice – Sosnowiec Dańdówka – Sławków z częstotliwością 60-minutową z docelowym wydłużeniem relacji do</p>

	Olkusza. W przypadku linii S76 Orzesze Jaśkowice – Sławków rekomenduje się natomiast przekierowanie na Mysłowice z częstotliwością 60-minutową z docelowym wydłużeniem relacji do Jaworzna Szczakowej (co drugi kurs do Olkusza).
Obsługa linii kolejowej przez Dąbrowę Górniczą Tworzeń	Zakładana obsługa w ramach linii S2 z częstotliwością 120-minutową razem z linią S1, w efekcie czego uzyskana zostałaby modułowa częstotliwość 60-minutowa na odcinku Dąbrowa Górnicza – Gliwice (Pyskowice Miasto). W przypadku braku prac na LK nr 162 – obydwie połączenia w ramach linii S1 do Dąbrowy Górniczej Ząbkowic
Połączenie linii R4 i R8	Połączenie relacji z Oświęcimia (R4) z relacją z Kluczborka jako linia komunikacyjna R8 Kluczbork – Oświęcim wraz z rezygnacją z zatrzymania w Katowicach Załężu
Połączenie Katowic z Kielcami	UMWŚ akceptuje propozycję uruchomienia linii komunikacyjnej R2 w relacji Katowice – Sławków – Olkusz – Kielce w przypadku dokonania odpowiednich uzgodnień z samorządami województw małopolskiego i świętokrzyskiego.
Poprawa częstotliwości w relacji Katowice – Bytom – Tarnowskie Góry	Rekomenduje się uruchomienie dodatkowej linii S8 Tarnowskie Góry – Katowice – Mysłowice z częstotliwością 60-minutową oraz wydłużenie linii R88 z Wielunia oraz R89 z Chorzewa Siemkowic do Katowic (każda z częstotliwością 120-minutową). Do czasu uruchomienia linii RE w relacji Katowice – Łazy – Pyrzowice linia S8 miałaby kategorię osobową, natomiast docelowo mogłaby stać się linią przyspieszoną (należy rozważyć pomijanie postojów w Katowicach Załężu oraz Chorzowie Starym).
Zmiana koncepcji obsługi relacji Gliwice – Bytom	Rekomenduje się uruchomienie linii S18 Gliwice – Ruda Orzegów – Bytom z częstotliwością 60-minutową, R19 Kędzierzyn-Koźle – Gliwice – Zabrze Północne – Bytom (co 120 minut na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Gliwice oraz co 60' na odcinku Gliwice – Bytom; dodatkowo wzmocnienie szczytowe do 60' na odc. Kędzierzyn-Koźle – Gliwice). Zrezygnowano z uruchamiania pociągów z Opola Gł. do Pyrzowic Lotniska przez Gliwice, Bytom.
Bezpośrednie połączenie zachodniej i południowej części GZM	Rekomenduje się przebieg linii S34 Gliwice – Ruda Kochłowice – Katowice Ligota – Katowice Podlesie – Tychy Lodowisko z częstotliwością 120-minutową.
Obsługa Rybnika i ROW	Obsługę Rybnika i ROW mają zapewnić linia R17 na trasie Gliwice – Chałupki co 120 minut, linia R67 na trasie Gliwice – Rybnik (zmiana czoła) – Żory – Strumień – Chybie – Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała co 120 minut, linia R78 na trasie Racibórz – Chałupki co 60 minut w szczycie przewozowym i co 120 minut poza nim oraz linie RE7 i RE71, wydłużone z Katowic w stronę Krakowa.
Obsługa relacji Częstochowa – Piotrków Trybunalski	UMWŚ i UMWŁ uzgodniły połączenie relacji realizowanych na LK nr 1 w postaci linii komunikacyjnej Częstochowa – Radomsko – Piotrków Trybunalski – Łódź. Uznano, że dalsze przecinanie relacji w Radomsku nie ma uzasadnienia.
Obsługa relacji Częstochowa – Lubliniec – Opole	Zakłada się częstotliwość 60-minutową na odcinku Częstochowa – Lubliniec oraz 120-minutową w przypadku pełnej relacji.
Obsługa relacji Częstochowa – Koniecpol – Kielce	Zakłada się częstotliwość 60-minutową w szczycie przewozowym oraz 120-minutową poza nim. Kwestia wjazdu kieszeniowego do Włoszczowy Północ została pozostawiona do rozstrzygnięcia przez samorząd województwa świętokrzyskiego, z zastrzeżeniem, że wiąże się on z kolizyjnymi przebiegami.

Postoje
Wnioski dotyczące organizacji przewozów
<p>UMWŚ wskazał, że oczekiwałby zapewnienia możliwości dowolnego łączenia zaplanowanych w HRJ tras dla połączeń regionalnych na etapie realizacji rozkładu jazdy poprzez łączenie relacji w celu dostosowania do uwarunkowań, np. obiegowych. Zespół HRJ wskazał, że w niektórych przypadkach mogłoby to utrudnić koordynację linii komunikacyjnych w przypadku braku kompatybilności końcówek minutowych na wylotach.</p> <p>Zakłada się, że w kontekście wzmocnienia obsługi ośrodków turystycznych bardziej efektywnym rozwiązaniem, w porównaniu z dodatkowymi liniami komunikacyjnymi z częstotliwością 4-godzinną, byłyby połączenia niesystemowe, które byłyby łatwiej dostosować do potrzeb handlowych (odjazdy w ich kierunku w godzinach porannych, z powrotem po południu).</p>
Inne
<p>Przedstawiciele GZM wskazywali, że należy unikać postojów wyrównawczych oraz wyprzedzania pociągów, ponieważ w przypadku relatywnie krótkich relacji metropolitalnych nawet nieznaczne wydłużenie czasu przejazdu.</p> <p>Zespół HRJ wskazał, że ewentualne przejściowe wprowadzenie częstotliwości 20-minutowej zamiast 15-minutowej mogłoby w istotnym stopniu utrudnić koordynację oferty przewozowej z uwagi na niekompatybilność z innymi modułami częstotliwości.</p> <p>UMWŚ i GZM nie są zainteresowane reaktywacją połączeń pasażerskich przez Łędziny.</p>

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 59 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa śląskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
RE1	Częstochowa - Zawiercie - Sosnowiec Gł. - Katowice - Zabrze - Gliwice	co 60'	Częstochowa, Częstochowa Raków, Poraj, Myszków, Zawiercie, Łazy, Dąbrowa Górnicza., Będzin Miasto, Sosnowiec Gł., Katowice, dalej na wszystkich stacjach i przystankach	
RE2	Częstochowa - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Kraków Gł. - Szczyrzyc - Rabka Zdrój - Zakopane	co 120'	patrz uwagi	Częstochowa, Częstochowa Raków, Porajów, Myszków, Zawiercie, Łazy, Dąbrowa Górnicza Ząbkowice, DG. Tworzeń, DG Płd., Sosnowiec Maczki, Jaworzno Szczakowa, Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzów, Kraków Bronowice, Łobzów, Gł., Zabłocie, Płaszów, Podłęże, Gdów, Szczyrzyc, Kasina Wielka Północna, Mszana Dolna, Rabka Zdrój, Chabówka, Nowy Targ, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane (styk z małopolskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
RE3	Wodzisław Śl. - Katowice - Jaworzno Szczakowa - Kraków Gł. - Podłęże - Tarnów	co 120'	patrz uwagi	Wodzisław Śl., Rybnik, Leszczyny, Czerwionka, Orzesze, Mikołów, Katowice Ligota, Katowice, Mysłowice, Sosnowiec Jęzor Płd. Jaworzno Szczakowa, Jaworzno Ciężkowice, Balin, Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzów, Kraków Bronowice, Kraków Łobzów, Główny, Zabłocie, Płaszów, Podłęże, Bochnia, Brzesko Okocim, Tarnów (styk z małopolskim)
RE31	Racibórz - Katowice - Jaworzno Szczakowa - Kraków Gł. - Podłęże - Tarnów	co 120'	patrz uwagi	Racibórz, Nędza Wieś, Górki Śl., Rybnik, Leszczyny, Czerwionka, Orzesze, Mikołów, Katowice Ligota, Katowice, Mysłowice, Sosnowiec Jęzor Płd, Jaworzno Szczakowa, Jaworzno Ciężkowice, Balin, Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzów, Kraków Bronowice, Kraków Łobzów, Główny, Zabłocie, Płaszów, Podłęże, Bochnia, Brzesko Okocim, Tarnów (styk z małopolskim)
RE5	Pyrzowice Lotnisko - Łazy - Sosnowiec Gł. - Katowice - Tychy - Bielsko-Biała Gł. - Żywiec - Zwardoń	co 60'	Pyrzowice Lotnisko-Łazy wszystkie stacje i przystanki, Łazy, Dąbrowa Górnicza, Będzin Miasto, Sosnowiec Gł., Katowice, Katowice Ligota, Tychy, Pszczyna, Goczałkowice, Czechowice-Dziedzice, Bielsko-Biała Gł., Wilkowice Bystra, Łodygowice, Żywiec i dalej na wszystkich stacjach i przystankach	możliwość połączenia relacji z RE8
RE6	Katowice - Tychy - Skoczów - Ustroń - Wisła Głębcze	co 120'	Katowice, Katowice Ligota, Tychy, Pszczyna, Goczałkowice, Zabrzeg, Chybie Mnich, Zaborze, Pierściec, Skoczów Bajerki, Skoczów i dalej na wszystkich stacjach i przystankach	
RE6	Katowice - Tychy - Skoczów - Cieszyn	co 120'	Katowice, Katowice Ligota, Tychy, Pszczyna, Goczałkowice, Zabrzeg, Chybie Mnich, Zaborze, Pierściec, Skoczów Bajerki, Skoczów i dalej na wszystkich stacjach i przystankach	

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
RE7	Katowice - Mikołów - Żory - Jastrzębie Zdrój	co 60'	Katowice, Katowice Ligota, Mikołów, Orzesze, Orzesze Zawada, Palowice, Żory, Żory Baranowice, Warszowice, Pawłowice Śl., Jastrzębie Zdrój Bzie, Jastrzębie Zdrój	Odwierciedla to stanowisko organizatora z warsztatów, tj. z dni 04-05.08.2025 r. Z uwagi na toczące się uzgodnienia w zakresie koordynacji prowadzonych przez PKP PLK S.A. oraz CPK projektów inwestycyjnych w korytarzu Katowice – Mikołów – Żory, na dzień opracowania raportu tj. 18.06.2026 spółka CPK rekomenduje przebieg połączenia na odcinku Mikołów – Żory z wykorzystaniem linii nr 170 (z pominięciem Orzesza).
RE8	Katowice - Bytom - Tarnowskie Góry - Pyrzowice Lotnisko	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	możliwość połączenia relacji z RE5
RE9	(Opole Gł.) Gliwice - Bytom - Tarnowskie Góry - Pyrzowice Lotnisko - Zawiercie - Częstochowa	co 120'	Gliwice, Zabrze Maciejów, Północne, Biskupice, Bytom Bobrek, Bytom, Radzionków Rojca, Tarnowskie Góry, Miasteczko Śl. Centrum, Pyrzowice Lotnisko, Mierzęcice, Siewierz, Poręba, Zawiercie Kądziałów, Zawiercie, Myszków, Poraj, Częstochowa Raków, Częstochowa	możliwe wydłużenie linii do Opola, wymaga dalszych uzgodnień (styk z opolskim)
RE11	Wolbrom - Olkusz - Trzebinia - Kraków Gł. - Szczyrzyc - Nowy Sącz - Krynica Zdrój	co 120'	patrz uwagi	postoje: Wolbrom, Wolbrom Zachodni, Zarzeczce, Chrzastowice Olkuskie, Jaroszwiec Olkuski, Olkusz, Bukowno, Jaworzno Sosina, Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzów, Kraków Bronowice, Łobzów, Gł., Zabłocie, Płaszów, Podłęże, Gdów, Szczyrzyc, Tymbark, Limanowa, Nowy Sącz Miasto, Nowy Sącz, dalej wszystkie postoje, (styk z małopolskim)
S1	Gliwice - Zabrze - Katowice - Sosnowiec Gł. - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
S18	Gliwice - Zabrze - Ruda Orzegów - Bytom	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
S2	Pyskowice Miasto - Gliwice - Zabrze - Katowice - Dąbrowa Górnicza Tworzeń - Sławków	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
S21	Pyskowice Miasto - Gliwice - Zabrze Makoszowy - Chorzów Hajduki - Katowice - Sosnowiec Płd. - Sławków - Olkusz	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z małopolskim)
S4	Katowice - Katowice Piotrowice - Tychy - Tychy Lodowisko	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	
S41	Katowice - Katowice Piotrowice - Tychy - Tychy Lodowisko - Oświęcim	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z małopolskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
S42	Katowice - Katowice Murcki - Tychy - Łaziska Górne - Orzesze Jaśkowice	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
S75	Katowice - Katowice Piotrowice - Mikołów - Orzesze Jaśkowice	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	
S76	Orzesze Jaśkowice - Mikołów - Katowice Piotrowice - Katowice - Mysłowice - Jaworzno Szczakowa / Olkusz	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	co 120' do Olkusza, (styk z małopolskim)
S8	Tarnowskie Góry - Bytom - Katowice - Mysłowice	co 60'	wszystkie stacje i przystanki oprócz Katowice Załęże, Chorzów Stary	
R1	Gliwice - Zabrze - Katowice - Dąbrowa Górnicza - Zawiercie - Myszków - Częstochowa	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
R12 (T12)	Częstochowa - Włoszczowa Północ - Kielce	co 60'- 120'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie co 60', poza szczytem co 120', (styk ze świętokrzyskim)
R13 (O3)	Częstochowa - Lubliniec / Opole Gł.	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Częstochowa - Lubliniec co 60', do Opola co 120', (styk z Opolskim)
R14	Częstochowa - Chorzew Siemkowice	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z łódzkim)
R17	Gliwice - Knurów - Rybnik - Wodzisław Śl. - Chałupki (Bohumin)	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R19	Kędzierzyn-Koźle / Gliwice - Zabrze Północ - Bytom	co 60'-120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	z Kędzierzyna-Koźla co 120', w szczycie co 60', od Gliwic co 60', (styk z opolskim)
R2 (T2)	Katowice - Sosnowiec Płd. - Olkusz - Wolbrom - Sędziszów - Kielce	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze świętokrzyskim i małopolskim)
R34	Gliwice - Ruda Wirek - Katowice Ligota - Katowice Murcki - Tychy - Tychy Lodowisko	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R35 (SKA3)	Bielsko-Biała Gł. - Czechowice-Dziedzice - Oświęcim - Trzebinia - Kraków Gł. - Tarnów	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z małopolskim)
R36	Cieszyn - Skoczów - Bielsko-Biała Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R37 (K2)	Bielsko-Biała Gł. - Kozy - Andrychów - Wadowice - Kraków Gł. - Miechów (- Sędziszów)	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	wybrane kursy z możliwością wydłużenia do Sędziszowa (styk z małopolskim)
R38	Cieszyn - Czechowice-Dziedzice -	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R5	Katowice - Katowice Piotrowice - Tychy - Bielsko-Biała Gł. - Żywiec / Jeleśnia	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	wydłużenie wybranych kursów do Jeleśni (co 120')
R51 (K21)	Żywiec - Sucha Beskidzka - Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Kraków Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z małopolskim)
R57	Racibórz - Rydułtowy - Rybnik - Żory - Pszczyna - Bielsko-Biała Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R6	Wisła Głębce - Wisła Uzdrowisko - Ustroń - Skoczów - Bielsko-Biała Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R67	Gliwice - Knurów - Rybnik - Żory - Strumień - Bielsko-Biała Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
R7	Katowice - Katowice Piotrowice - Mikołów - Rybnik - Rydułtowy - Racibórz	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R77 (O1)	Racibórz / Kędzierzyn-Koźle - Opole Gł.	co 60'-120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Racibórz – Kędzierzyn-Koźle co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem. Kędzierzyn-Koźle – Opole Gł. co 60' (styk z opolskim)
R78	Racibórz - Chałupki	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	
R8	Kluczbork / Lubliniec - Tarnowskie Góry - Katowice - Oświęcim	co 60'-120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Z Kluczborka w szczycie co 60', poza szczytem co 120', z Lublińca co 60' (styk z opolskim i małopolskim)
R88	Katowice - Bytom - Tarnowskie Góry - Wieluń Dąbrowa	co 120'	wszystkie stacje i przystanki oprócz Katowice Załęże, Chorzów Stary	(styk z opolskim i łódzkim)
R89	Katowice - Bytom - Tarnowskie Góry - Kłobuck - Chorzew Siemkowice	co 120'	wszystkie stacje i przystanki oprócz Katowice Załęże, Chorzów Stary	(styk z łódzkim)
R9 (O9)	Gliwice - Strzelce Opolskie - Opole Gł.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z opolskim)
Ł4	Zgierz - Łódź Śródmieście - Koluszki - Piotrków Tryb. - Radomsko - Częstochowa	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z łódzkim)
Ł82	Katowice / Częstochowa - Chorzew Siemkowice - Zduńska Wola - Poddębice - Koło	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	2 pary do Katowic, 2 pary do Częstochowy (styk z łódzkim, wielkopolskim)
K4	Olkusz - Bukowno - Trzebinia	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z małopolskim)
O4	Pyrzowice Lotnisko – Tarnowskie Góry - Zawadzkie - Opole Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z opolskim) po rewitalizacji linii
O51 D51 (RE)	Racibórz / Rybnik - Kędzierzyn-Koźle - Opole Gł. - Brzeg - Wrocław Gł.	co 120'/240'	Wrocław Gł., Oława Zach., Oława, Brzeg, Lewin Brzeski, Opole Zach., Opole Gł., Gogolin, Zdzeszowice, Kędzierzyn-Koźle, Dziergowice, Nędza, Racibórz Markłowice, Racibórz/Nędza Wieś, Górki Śląskie, Rybnik	z Raciborza co 240', z Rybnika co 240', od Kędzierzyna-Koźla co 120' (styk z opolskim i dolnośląskim)
O61	Racibórz - Głubczyce - Raclawice Śl. - Nysa	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z opolskim)
M5	Zwardoń - Cadca	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
M6	Cieszyn - Czeski Cieszyn	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
M71	Katowice - Katowice Piotrowice - Mikołów - Rybnik - Wodzisław Śl. - Chałupki - Bohumin	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
W51	Katowice-Tychy - Bielsko-Biała Gł. - Jeleśnia - Sucha Beskidzka - Zakopane	1x w soboty, niedziele i święta	Katowice, Katowice Ligota, Tychy, Pszczyna, Czechowice-Dziedzice, Bielsko-Biała Gł., Żywiec, Jeleśnia, Lachowice, Sucha Beskidzka, Maków Podhalański, Chabówka Stadion, Raba Wyżna, Nowy Targ, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane	
W6	Katowice - Tychy - Skoczów - Ustroń - Wisła Głębce	x4, w soboty, niedziele i święta	Katowice, Katowice Ligota, Tychy, Pszczyna, Zabrzeg, Chybie Mnich, Zaborze, Skoczów, Goleszów i dalej na wszystkich stacjach i przystankach	
W6	Katowice - Tychy - Skoczów - Ustroń - Wisła Głębce	co 240' w soboty, niedziele i święta	Katowice, Katowice Ligota, Tychy, Pszczyna, Zabrzeg, Chybie Mnich, Zaborze, Skoczów, Goleszów i dalej na wszystkich stacjach i przystankach	
W75	Gliwice - Knurów - Rybnik - Żory - Strumień - Zabrzeg - Czechowice-Dziedzice - Bielsko-Biała Gł. - Żywiec - Zwardoń	x1, w soboty, niedziele i święta	Gliwice, Przyszowice, Knurów, Leszczyny, Rybnik, Żory, Warszawice, Pawłowice Śl. Centrum, Strumień, Chybie, Zabrzeg, Czechowice-Dziedzice, Bielsko-Biała Gł., Wilkowice Bystra, Łodygowice, Żywiec dalej na wszystkich stacjach i przystankach	
W76	Gliwice - Knurów - Rybnik - Żory - Strumień - Skoczów - Goleszów - Ustroń - Wisła Głębce	x1, w soboty, niedziele i święta	Gliwice, Przyszowice, Knurów, Leszczyny, Rybnik, Żory, Warszawice, Pawłowice Śl. Centrum, Strumień, Chybie, Skoczów, Goleszów i dalej na wszystkich stacjach i przystankach	
W77	Racibórz - Rybnik - Żory - Strumień - Skoczów - Goleszów - Ustroń - Wisła Głębce	x1, w soboty, niedziele i święta	Racibórz, Racibórz Markowice, Nędza Wieś, Górki Śl., Rybnik, Żory, Warszawice, Pawłowice Śl. Centrum, Strumień, Chybie, Skoczów, Goleszów i dalej na wszystkich stacjach i przystankach	

6.13 Województwo świętokrzyskie

Tabela 60 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa świętokrzyskiego.

Uwagi ogólne	
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Wzmocnienie obsługi Sędziszowa w szczytach przewozowych	UMWŚ rekomenduje wydłużenie relacji dodatkowych pociągów kursujących w szczycie przewozowym z Jędrzejowa do Sędziszowa, w efekcie czego na odcinku Kielce – Sędziszów w tej części dnia zapewniona zostałaby częstotliwość 30-minutowa UMWŚ zaakceptował propozycję wydłużenia relacji pociągów do Sędziszowa do Katowic przez Wolbrom i Olkusz zamiast do Krakowa przez Miechów.
Zwiększenie częstotliwości na trasie Opoczno – Skarżysko-Kamienna	UMWŚ rekomenduje zwiększenie częstotliwości w tej relacji do 60-minutowej.
Zwiększenie częstotliwości na trasie Częstochowa – Włoszczowa – Kielce	UMWŚ rekomenduje zwiększenie częstotliwości w tej relacji do 60-minutowej.
Kielce – Włoszczowa Północ – Opoczno Południe – Tomaszów Mazowiecki – Łódź Kaliska	Wniosek UMWŚ uzgodniony z UMWŁ o uwzględnienie niniejszej linii. Połączenia byłyby realizowane w zależności od ostatecznego kształtu dalekobieżnej oferty przewozowej. Postulat został w późniejszym okresie zaadresowany w dalekobieżnej ofercie przewozowej.
Obsługa relacji Kielce – Skarżysko-Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz	Przedstawiciele aktualnego operatora, w odpowiedzi na zgłoszony przez zespół HRJ postulat dotyczący utworzenia w ramach tej relacji silnej linii komunikacyjnej (częstotliwość 60-minutowa do Ostrowca Św. i 120-minutowa do Sandomierza), zwrócili uwagę na fakt, że zaplecze taborowe znajduje się w Skarżysku-Kamiennej, dlatego należy zapewnić sloty dla przejazdów do/z tej lokalizacji, np. rano i późnym wieczorem.
Postoje	
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
UMWŚ jest zainteresowany łączeniem relacji (np. Częstochowa – Busko Zdrój) oraz wydłużaniem relacji na obszarze miasta Kielce: z kierunku północy do nowej lokalizacji stacji Kielce Białogon, z południa do stacji Kielce Piaski.	
Inne	
Zdaniem UMWŚ należy przyjąć następujące godziny szczytowe dla kluczowych z punktu widzenia obsługi lokalizacji: 1) Kielce: 5.00–7.30, 14.00–17.30, preferowane godziny przyjazdów i odjazdów xx:20-xx:30, 2) Skarżysko-Kamienna: 5.30–8.00, 14.00-16.00, preferowane godziny przyjazdów xx:45, odjazdów xx:20, 3) Starachowice Wschodnie: 6.30-8.00 i 14.30-16.00.	

Aktualny operator wskazuje na zasadność utrzymania bezpośrednich połączeń Ostrowca Świętokrzyskiego z Krakowem. Zasygnalizowano również możliwość uruchomienia bezpośrednich połączeń we współpracy z województwem podkarpackim, w pierwszej kolejności między stolicami województw.

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 61 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa świętokrzyskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
Π	Kielce - Skarżysko-Kamienna - Ostrowiec Św. - Sandomierz	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z podkarpackim)
Π1	Sędziszów - Kielce Gł. - Skarżysko Kam.	co 60' w szczycie	wszystkie stacje i przystanki	linie szczytowa
Π2 (R12)	Kielce - Włoszczowa Północ - Częstochowa	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	szczyt co 60', poza szczytem co 120', (styk ze śląskim)
T2 (R2)	Kielce - Sędziszów - Olkusz - Katowice	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk ze śląskim)
T3	Kielce - Busko Zdrój	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	możliwość połączenia relacji z poc. z Częstochowy czy Katowic
T31	Kielce -Staszów - Połaniec / Tarnobrzeg	co 120'/240'	wszystkie stacje i przystanki	Kielce - Staszów 8 par, Staszów – Tarnobrzeg co 4h, do Połanica co 4h (styk z podkarpackim)
Ł3 (sprinter)	Skarżysko-Kamienna – Końskie – Opoczno – Tomaszów Mazowiecki – Łódź Fabryczna – Zgierz	co 60'-120'/120'	wszystkie stacje i przystanki do Tomaszowa Maz., dalej Żakowice Płd., Łódź Widzew i dalej wszystkie stacje i przystanki	na odc. Skarżysko-Kamienna – Opoczno w godz. szczytowych zwiększenie częstotliwości do 60' (styk z łódzkim)
R2	Sandomierz - Tarnobrzeg - Rzeszów Gł.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z podkarpackim)
M87	Radom Gł. – Skarżysko-Kamienna – Kielce Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z mazowieckim)
M80	Działdowo – Ciechanów – Warszawa Gdańska – Warka – Radom Gł. – Skarżysko-Kamienna	co 60'	Na odc. Działdowo - Ciechanów postoje na wszystkich stacjach i przystankach, dalej: Gąsocin, Świercze, Nasielsk, Pomiechówek, Modlin, Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawa Toruńska, Warszawa Gdańska, dalej wszystkie stacje i przystanki, dalej: Warszawa Służewiec, Piaseczno, Czachówek Południowy, Chynów, Warka, Dobieszyn, Radom Gołębiów, Radom Wsch., Radom Gł., dalej na wszystkich stacjach i przystankach	(styk z mazowieckim i warmińsko-mazurskim)
SKA2	Sędziszów - Miechów - Kraków Gł. - Skawina - Oświęcim	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z małopolskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
K2	(Sędziszów) Miechów - Kraków Gł. - Skawina - Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Wadowice - Bielsko-Biała Gł.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	w porannym szczycie do Krakowa, powrót w godz. wieczornych (styk z małopolską)

6.14 Województwo warmińsko-mazurskie

Tabela 62 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Uwagi ogólne	
Znaczna zmienność potoków pasażerskich a oferta przewozowa	UMWW-M stoi na stanowisku, że wysoka zmienność potoków pasażerskich uzasadnia znaczne zróżnicowanie sezonowej oferty przewozowej, rozumianej jako okres maj-wrzesień, względem całorocznej.
Postoje na żądanie	UMWW-M wyraża otwartość na ewentualne wprowadzenie postojów na żądanie w wybranych lokalizacjach w przypadku zgłoszenia takiej potrzeby przez operatora. Aktualny operator rekomenduje ograniczenie siatki postojów zatrzymań poza szczytem przewozowym z uwagi na wzrost kosztów operacyjnych, spowodowany powstaniem nowych przystanków osobowych. Ostateczna decyzja ma być podjęta po analizie funkcjonowania tego rozwiązania w innych województwach.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Ełk – Olecko – Gołdap	UMWW-M stoi na stanowisku, że reaktywacja połączeń pasażerskich w tej relacji jest zasadna, jednak problematyczne mogą być w tym kontekście brak punktu utrzymania taboru w Ełku oraz zmiana systemu zasilania na odcinku LK nr 41, elektryfikowanym w ramach Rail Baltica.
(Olsztyn) – Czerwonka – Mrągowo – Mikołajki – Ełk	UMWW-M wskazuje, że prowadzone są wstępne prace koncepcyjne związane z reaktywacją połączeń na odcinku LK nr 223 Czerwonka – Mikołajki, w szczególności na potrzeby sezonowego ruchu turystycznego. Szanse na to zwiększa perspektywa utrudnień w ruchu drogowym na DK nr 16 z Olsztyna do Biskupca. Zgodnie z trwającymi uzgodnieniami z właścicielem Infrastruktury PKP PLK S.A. oraz samorządami w ciągu LK 223 planuje się realizację przewozów w relacji Olsztyn – Mrągowo od czerwca 2027 i w kolejnych etapach od czerwca 2028 do Ełku.
Elbląg – Braniewo (LK 204)	UMWW-M sygnalizuje, że kierowano do niego wnioski, wskazujące na zasadność zapewnienia połączenia Braniewa z Elblągiem i Trójmiastem. Jednak w sytuacji, gdy Samorząd podjął rozmowy z PKP PLK w sprawie reaktywacji linii nadzalewowej, która jest alternatywą dojazdu z Braniewa do Elbląga, wniosków brak.
Elbląg – Braniewo (LK 254, tzw. Kolej Nadzalewowa)	UMWW-M stoi na stanowisku, że reaktywacja rzeczonyj relacji byłaby możliwa w przypadku zaangażowania lokalnych jednostek samorządu terytorialnego, dlatego też podjęto działania mające na celu reaktywację przedmiotowej linii.
Korsze – Bartoszyce	UMWW-M podjął działania w celu reaktywacji przedmiotowej linii.
Kętrzyn – Węgorzewo	UMWW-M uważa reaktywację połączeń pasażerskich w tej relacji za zasadną. W związku z powyższym w tym celu zostały podjęte działania w uzgodnieniu z PKP PLK oraz samorządami w ciągu linii 259.
Działdowo – Brodnica	UMWW-M uważa reaktywację połączeń pasażerskich w tej relacji za zasadną. W przypadku rewitalizacji przedmiotowej linii będą realizowane na niej połączenia regionalne w porozumieniu z województwem kujawsko-pomorskim.

Postoje
Wnioski dotyczące organizacji przewozów
UMWW-M wskazuje, że możliwe jest łączenie relacji zbiegających się w węźle olsztyńskim z kierunków zachodniego i wschodniego, w efekcie czego możliwe byłoby powstanie nowych bezpośrednich relacji przelotowych, np. Iława – Korsze czy Elbląg – Ełk.
Inne
Przedstawiciele UMWW-M przekazali, że wystąpili z inicjatywą do innych jednostek samorządu terytorialnego na terenie województwa w celu zgromadzenia informacji o potrzebach transportowych społeczności lokalnych. UMWW-M jest w toku opracowywania oferty przewozowej na lata 2027-32, dążąc do identyfikacji kluczowych problemów infrastrukturalnych. Ponadto uruchomiono skrzynkę mailową kolej@warmia.mazury do kontaktu dla podróżnych w celu wyrażania swoich opinii, wniosków dot. oferty przewozowej na terenie województwa.

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 63 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
N1 (C1)	Olsztyn Gł. - Iława Gł. - Jabłonowo Pom. /Bydgoszcz Gł.	co 60' / 60'-120'/120'	wszystkie stacje i przystanki	do Iławy co 60', do Jabłonowa co 120' plus wzmocnienie w szczycie do 60', dalej co 120'; (styk z kujawsko-pomorskim)
N2	Olsztyn Gł. - Działdowo	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
N21	Nidzica - Wielbark	co 120'	ostateczny kształt przystanków będzie ustalony przy rewitalizacji linii	w przyszłości, po rewitalizacji linii
N3	Olsztyn Gł. - Giżycko - Ełk	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie wzmocnienie do 60'
N31	Olsztyn Gł. - Mikołajki - Ełk	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	Zgodnie z trwającymi pracami, LK223 ma być udostępniona dla przewoźników od VI 2027 na odcinku Olsztyn – Mrągowo. W kolejnym etapie od VI 2028.organizator planuje połączenia w pełnej relacji Olsztyn – Ełk przez Mikołajki
N32	Ełk – Olecko – Gołdap	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	Planowana realizacja przewozów na odcinku Ełk – Olecko od 01.01.2027 r., Po inwestycji infrastrukturalnej na odcinku Olecko - Gołdap dalsza realizacja przewozów.
N33	Ełk - Suwałki - (Kowno)	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z podlaskim)
N34	Kętrzyn - Węgorzewo	co 120'	ostateczny kształt przystanków będzie ustalony przy rewitalizacji linii	w przyszłości, po rewitalizacji linii

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
N4	Olsztyn Gł. - Szczytno - Pisz - Ełk	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
N41	Olsztyn Gł. - Szczytno - Chorzele - Ostrołęka	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z mazowieckim)
N42	Olsztyn Gł. - Lotnisko Szymany	co 240'	Olsztyn Gł., Pasym, Szczytno	do czasu zmiany przebiegu linii na lotnisko
N5	Olsztyn Gł. - Elbląg	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie co 60'
N6	Olsztyn Gł. - Orneta / - Braniewo	co 60'-120' /120'	wszystkie stacje i przystanki	odc. Olsztyn - Orneta co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem, dalej co 120'
N7	Elbląg - Młynary - Braniewo	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	w przyszłości, po rewitalizacji linii
N71	Elbląg - Frombork - Braniewo	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	w przyszłości, po rewitalizacji linii
N8	Działdowo - Iława Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
N9	Korsze - Bartoszyce	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	w przyszłości, po rewitalizacji
C32	Laskowice Pomorskie - Grudziądz - Brodnica - Działdowo	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	możliwe uruchomienie połączeń w krótszych relacjach (styk z kujawsko-pomorskim),
B3	Ełk - Mońki - Białystok	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z podlaskim)
M8	Działdowo/Ciechanów - Nasielsk - Warszawa Gdańska - Piaseczno - Góra Kalwaria - Pilawa	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	Na odc. Ciechanów - Góra Kalwaria co 60', na odc. Działdowo - Ciechanów oraz Góra Kalwaria - Pilawa co 120'. Dodatkowo w szczycie na odc. Ciechanów - Góra Kalwaria zwiększenie częstotliwości do 30', (styk z mazowieckim)
M80	Działdowo - Ciechanów - Warszawa Gdańska - Warka - Radom Gł. - Skarżysko-Kamienna	co 60'	na odc. Działdowo - Ciechanów postoje na wszystkich stacjach i przystankach, dalej: Gąsocin, Świerszcze, Nasielsk, Pomiechówek, Modlin, Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawa Toruńska, Warszawa Gdańska, dalej wszystkie stacje i przystanki, dalej: Warszawa Służewiec, Piaseczno, Czachówek Południowy, Chynów, Warka, Dobieszyn, Radom Gołębiów, Radom Wsch., Radom Gł., dalej na wszystkich stacjach i przystankach	(styk z mazowieckim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
RE3	Elbląg – Malbork – Tczew – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. – Wejherowo – Łębork – Słupsk / Kołobrzeg	co 60'/240'	Elbląg, Stare Pole, Gronowo Elbląskie, Malbork, Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna, Gdynia Chylonia, Rumia, Reda, Wejherowo, Gościcino Wej., Luzino, Bożepole Wielkie, Godętowo, Łębork Mosty, Łębork, Potęgowo, Damnica, Jezierzyce Słupskie, Siemanice, Słupsk, dalej postoje na wszystkich stacjach i przystankach	do Kołobrzegu wydłużone wybrane kursy co 240' (styk z pomorskim)
R32	Elbląg – Malbork – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. – Łębork – Łeba	co 120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Łeba - Wejherowo co 60', na odc. Gdańsk Gł.- Wejherowo postoje: Wrzeszcz, Oliwa, Sopot, Gd. Orłowo, Gł., Chylonia, Rumia, Reda, Wejherowo (styk z pomorskim)
R33	Elbląg – Malbork – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. – Wejherowo – Choczewo – Łeba	co 120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Łeba - Wejherowo co 60', na odc. Gdańsk Gł.- Wejherowo postoje: Wrzeszcz, Oliwa, Sopot, Gd. Orłowo, Gł., Chylonia, Rumia, Reda, Wejherowo (styk z pomorskim)
R53	Malbork - Prabuty - Iława Gł.	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem

6.15 Województwo wielkopolskie

Tabela 64 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa wielkopolskiego.

Uwagi ogólne	
Potencjalne dalsze reaktywacje, poza programem Kolej Plus	UMWW nie uważa reaktywacji połączeń pasażerskich w relacjach Rawicz – Miejska Górka oraz Gniezno – Damasławek – Kcynia za zasadne.
Poznańska Kolej Metropolitalna	UMWW zakłada, że na wszystkich wlotach do Poznania powinno kursować nie mniej niż 25 par pociągów na dobę.
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Zainteresowanie rozwojem połączeń kategorii RE	Przedstawiciele UMWW przekazali, że są zainteresowani uruchamianiem pociągów kategorii RE na linii KDP w relacji Poznań – Kalisz (z wjazdem do Jarocina lub bez) co 2 godziny oraz w relacji Poznań – Wieruszów Miasto (z wjazdem do Pleszewa, Ostrowa Wlkp. i Kępna). W zależności od dostępności taboru dwusystemowego możliwe wydłużenie relacji w kierunku północnym (np. Piła lub Krzyż Wlkp.) Uruchomienie pociągów RE jest możliwe niezależnie od planów w zakresie obsługi ekspresami regionalnymi linii KDP. W toku odbytych warsztatów skrócono linię RE z Poznania do Ostrowa Wlkp. (zamiast Wieruszowa Miasto).
Kierunek Poznań – Czempień – Kościan – Leszno – Rawicz Kierunek Czempień – Śrem	Częstotliwości: Poznań – Rawicz co 60 minut, Poznań – Czempień – Śrem co 60 minut, Poznań – Kościan co 60 minut z możliwością wydłużenia wybranych kursów do Leszna w szczycie przewozowym.
Kierunek Poznań – Stęszew – Grodzisk Wielkopolski – Wolsztyn	Częstotliwości: Poznań – Wolsztyn co 60 minut i Poznań – Grodzisk Wielkopolski co 60 minut (w efekcie częstotliwość 30-minutowa w relacji Poznań – Grodzisk Wielkopolski), w miarę możliwości infrastrukturalnych częstotliwość 15-minutowa w szczytach przewozowych z Poznania do Stęsiewa. Dodatkowo przewidziano niesystemowe wydłużenia wybranych kursów do Wolsztyna do miejscowości Powodowo (kilka par pociągów na dobę).
Kierunek Poznań – Nowy Tomyśl – Zbąszynek	Planowana częstotliwość 30-minutowa w relacji Poznań – Nowy Tomyśl w szczytach przewozowych, w dalszych relacjach naprzemienne kursowanie co 2 godziny pociągów do Świebodzina i Zielonej Góry, co łącznie daje takt 60-minutowy do Zbąszynka.
Kierunek Poznań – Szamotuły – Krzyż	Planowana częstotliwość 30-minutowa w relacji Poznań – Krzyż w szczytach przewozowych, poza szczytem co 60'. Rezygnacja z trasowania pociągów z Poznania do Gorzowa Wlkp. przez Krzyż w związku z planowanym uruchomieniem połączeń przez Międzychód.
Kierunek Poznań – Szamotuły – Międzychód	Planowana częstotliwość 60-minutowa w godzinach szczytu i co 120' poza szczytem. Na odcinku Szamotuły – Międzychód i dalej co 120 minut do Gorzowa Wlkp. Co najmniej 12 par pociągów bezpośrednich z Poznania do Międzychodu z możliwym ograniczeniem siatki zatrzymań z Poznania do Szamotuł.
Kierunek Poznań – Piła Kierunek Wągrowiec – Rogoźno – Czarnków	Częstotliwość 60-minutowa z Poznania do Piły (co drugi pociąg w relacji do Kołobrzegu). Na odcinku Poznań – Rogoźno częstotliwość 30-minutowa dzięki uruchomieniu linii komunikacyjnych przez Rogoźno do Wągrowca oraz Czarnkowa w takcie 2-godzinym.

Kierunek Poznań – Wągrowiec	Częstotliwości Bydgoszcz – Wągrowiec – Poznań Gł. co 120 minut, Wągrowiec – Poznań co 60 minut, Wągrowiec – Sława Wielkopolska – Gniezno co 120 minut, Wągrowiec – Rogoźno Wielkopolskie – Poznań co 120 minut oraz Murowana Goślina – Poznań co 120 minut. W efekcie osiągnięcie wspólnej częstotliwości Gołańcz – Wągrowiec 120 minut, Wągrowiec – Sława Wielkopolska 30 minut, Murowana Goślina – Poznań 30 minut oraz odjazdów z Wągrowca do Poznania co 30 minut (w module 120 minut odjazdy trasą przez Sławę Wielkopolską i odjazd trasą przez Rogoźno Wielkopolskie).
Kierunek Poznań – Gniezno – Inowrocław	Częstotliwości: Poznań – Bydgoszcz co 120 minut, Poznań – Toruń co 120 minut (w efekcie odc. Poznań – Inowrocław naprzemiennie co 60 minut), dodatkowo pociągi relacji Poznań – Gniezno co 60 minut (wspólna częstotliwość co 30 minut). Możliwe jest ponadto uruchomienie 1 pociągu przyspieszonego w godzinie. UMWW stoi na stanowisku, że należy uwzględnić możliwość wydłużenia pociągów w skróconej relacji do Gniezna do Gniezna Winiar (przy obsłudze stacji Gniezno Winiary proponuje się budowę dodatkowych przystanków na miejskim odcinku linii).
Kierunek Poznań – Kostrzyn Wlkp. – Września – Konin – Koło – Kutno	Częstotliwości: Poznań – Kutno co 120 minut, Poznań – Koło co 120 minut (w efekcie wspólna częstotliwość 60-minutowa na odcinku Poznań – Koło), dodatkowo pociągi relacji Poznań – Września 60 minut (wspólna częstotliwość 30 minut). Na odcinku Poznań – Kostrzyn Wlkp. częstotliwość 15-minutowa w szczytach przewozowych, możliwość uruchomienia jednego pociągu przyspieszonego w godzinie.
Kierunek Poznań – Jarocin – Ostrów Wielkopolski – Kępno Kierunek Oleśnica – Kępno – Wieluń	Częstotliwości: Poznań – Sieradz co 60 minut, Poznań – Jarocin co 60 minut (w efekcie wspólna częstotliwość 30-minutowa na odcinku Poznań – Jarocin), Ostrów Wlkp. – Kępno co 60' w szczycie, co 120 minut poza szczytem. Dodatkowo pociągi RE z Poznania z Ostrowa Wlkp. co 120 minut, częściowo po linii KDP. Dodatkowo połączenia Kępno – Kluczbork co 120 minut z możliwością wydłużenia do Opola co 240'. W godzinach szczytu część kursów z Ostrowa Wlkp. może być wydłużona do Kluczborka. W odniesieniu do relacji Oleśnica – Kępno – Wieluń UMWW widzi możliwość współpracy z innymi samorządami wojewódzkimi w zakresie realizacji połączeń co 120 minut.
Kierunek Gniezno – Września – Jarocin – Krotoszyn	Częstotliwości: Gniezno – Krotoszyn co 60 minut
Kierunek Ostrów Wielkopolski – Kalisz	Częstotliwości: Wrocław – Ostrów Wlkp. – co 120 minut, Odolanów – Ostrów Wlkp. – Kalisz co 120 minut (w efekcie wspólna częstotliwość 30-minutowa na odcinku Ostrów Wlkp. – Kalisz, uwzględniając pociągi w relacji Poznań – Sieradz).
Kierunek Leszno – Głogów	UMWW rekomenduje częstotliwość 60-minutową w całej relacji. Z uwagi na odmienne stanowisko UMWL (rekomendowana częstotliwość 120-minutowa) konieczne jest uzgodnienie stanowisk UMWW, UMWL i UMWD. W toku realizowanych spotkań dot. połączeń stykowych wypracowano rozwiązanie polegające na utrzymaniu częstotliwości co 60'.
Kierunek Leszno – Gostyń	Bazowa częstotliwość 120-minutowa ze zwiększeniem do 60-minutowej w szczytach przewozowych, możliwe wydłużenie relacji do miejscowości Piaski.

Kierunek Leszno – Krotoszyn – Ostrów Wielkopolski	Częstotliwość 60-minutowa w całej relacji.
Kierunek Leszno – Wolsztyn – Zbąszynek	Częstotliwość 60-minutowa w całej relacji.
Kierunek Piła – Krzyż	Częstotliwość 60-minutowa w godzinach szczytu i 120 minutowa poza szczytem, kursowanie pociągów w relacjach Gorzów – Piła Gł. z możliwym wydłużeniem części z nich od Kostrzyna.
Kierunek Piła – Szczecinek	Częstotliwość 120-minutowa, podstawową relację stanowiłaby linia komunikacyjna Poznań – Kołobrzeg. Do tego uzupełnieniem będzie linia co 240' relacji Bydgoszcz – Piła – Kołobrzeg, z możliwym wydłużeniem wybranych kursów do/z Ciechocinka.
Kierunek Piła – Chojnice	Częstotliwość 60-minutowa z Piły do Złotowa w godzinach szczytu, co 120' poza szczytem, naprzemienne kursowanie pociągów co 120 minut w relacjach Piła – Chojnice oraz Wałcz Raduń – Złotów (linia szczytowa).
Kierunek Piła – Wałcz	Częstotliwość 60-minutowa w godzinach szczytu i 120-minutowa poza szczytem z Piły do Wałcza Radunia, dalej częstotliwość co 120'. Obsługa w godzinach szczytu naprzemiennie co 120 minut w relacjach Szczecin – Stargard – Wałcz – Piła oraz Wałcz Raduń – Złotów (linia szczytowa).
Kierunek Piła – Bydgoszcz	Częstotliwość 60-minutowa z Piły do Bydgoszczy na którą składają się połączenia Piła Gł. – Bydgoszcz Gł. (co 60'-120') oraz Kołobrzeg – Piła Gł. – Bydgoszcz Gł. (co 240') z możliwością wydłużenia do Ciechocinka.
Postoje	
Możliwość ograniczenia siatki postojów handlowych pociągów kursujących w dłuższych relacjach	Przedstawiciele UMWW wskazali na możliwość ograniczenia siatki postojów handlowych pociągów kursujących w dłuższych relacjach na odcinkach aglomeracyjnych, o ile na nich zostanie zapewnionych co najmniej 25 par pociągów z pełną siatką zatrzymań.
Wnioski dotyczące organizacji przewozów	
UMWW identyfikuje, że szczyt przewozowy w Poznaniu jest w godzinach 5:30-10:30 oraz 13:30 – 18:00. Przejście z częstotliwości szczytowej na pozaszczytową, tj. z 15- do 60-minutowej powinno odbywać się łagodnie, tj. przez częstotliwość 30-minutową. W weekendy bazowa miałaby być częstotliwość 60-minutowa.	
UMWW stoi na stanowisku, iż przypadku częstotliwości 120-minutowej należy zakładać przyjazdy do kluczowych miejscowości „szkolnych” przed godziną 8:00, tj. w godzinie nieparzystej, natomiast odjazdy w odwrotnym kierunku należy zakładać w godzinie parzystej.	
UMWW wskazuje, że w przypadku obsługi stacji kolejowej Poznań Główny należy łączyć relacje, uzyskując przelotowość. Należy również dążyć do stałych relacji w ramach linii komunikacyjnych.	
UMWW wyraża wątpliwości w zakresie zasadności uruchomienia postulowanego przez UMWŁ połączenia Konin – Dąbie nad Nerem – Łódź. W ramach „spotkań stykowych” wypracowano propozycje relacji Koło – Babiak – Inowrocław oraz Koło – Ponętów – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Katowice / Częstochowa.	
Inne	
Brak zainteresowania realizacją przewozów na liniach wąskotorowych.	

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

Tabela 65 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa wielkopolskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
PKM0	Poznań Gł. - Kiekrz - Koziegłowy - Poznań Franowo - Poznań Gł.	co 30'	wszystkie stacje i przystanki	możliwość realizacji innych relacji powiązanych z innymi liniami PKM
PKM1	Nowy Tomyśl - Poznań Gł. - Kostrzyn Wlkp. / Września	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	co 30' do Kostrzyna, co 60' do Wrześni
PKM3	Gniezno Winiary - Poznań Gł. - Kościan (Leszno)	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie wydłużenie do Leszna
PKM9	Murowana Goślina - Poznań Gł. - Stęszew	co 120'/30'	wszystkie stacje i przystanki	Murowana Goślina - Poznań co 2h, Poznań Gł. - Stęszew - co 30'
RE1	Poznań Gł. - KDP - Pleszew - Ostrów Wlkp.	co 120'	Poznań Gł., Nowe Miasto nad Wartą, Pleszew, Ostrów Wlkp.,	
RE2	Poznań Gł. - KDP - Jarocin - Pleszew - KDP - Kalisz	co 120'	Poznań Gł., Nowe Miasto nad Wartą, Jarocin, Pleszew, Kalisz	
W1	Poznań Gł. - Września - Konin - Koło / Kutno	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	do Koła co 60', do Kutna co 120'; (styk z łódzkim)
W2	Poznań Gł. - Jarocin / Ostrów Wlkp. - Kalisz - Sieradz	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	do Jarocina co 30' (pod warunkiem wejścia do PKM), do Sieradza co 60' (styk z Wielkopolskim)
W21	Ostrów Wlkp. - Kępno / Kluczbork	co 60' - 120'	wszystkie stacje i przystanki	do Kępna co 120', w szczycie co 60', szczytowe mogą być wydłużone do Kluczborka – 4 pary (styk z opolskim)
W22	Odolanów - Ostrów Wlkp. - Kalisz	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
W3	Poznań Gł. - Kościan – Leszno / Rawicz	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	do Leszna co 60', do Rawicza co 120'
W31	Poznań Gł. - Czempień - Śrem	co 60'	Poznań Gł., Dębiec, Puszczykówko, Mosina, Czempień, dalej wszystkie stacje i przystanki	przyspieszony
W32	Leszno - Krotoszyn - Ostrów Wlkp.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
W33	Leszno - Wolsztyn - Zbąszynek	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
W34	Leszno - Gostyń - Piaski Wlkp.	co 60' -120'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie co 60', poza szczytem co 120'
W35	Leszno – Wschowa - Głogów	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubuskim i dolnośląskim)
W4	Poznań Gł. - Grodzisk Wlkp. / Wolsztyn (Powodowo)	co 30'/60'	wszystkie stacje i przystanki	do Grodziska Wlkp. co 30', do Wolsztyna co 60', do Powodowa max. 4 pary
W5 (F5)	Poznań Gł. - Zbąszynek - Zielona Góra Gł. / Świebodzin	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Poznań – Zbąszynek co 60', Zbąszynek – ZG co 120', Zbąszynek – Świeb. co 120' (styk z lubuskim)
W6	Poznań Gł. - Krzyż	co 30'-60'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie co 30', poza szczytem co 60'

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
W61 (F6)	Poznań Gł. - Międzychód / Skwierzyna - Gorzów Wlkp. - Gorzów Wlkp. Strefa	co 60'-120'/120'	wszystkie stacje i przystanki	Poznań - Międzychód - co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem, dalej do Gorzowa Wlkp. co 120', (styk z lubuskim)
W7 (C7) (C71)	Poznań Gł. - Gniezno - Inowrocław - Bydgoszcz Gł. / Toruń Wsch.	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	wspólna linia dzielona w Inowrocławiu co 120' do Bydgoszczy i co 120' do Torunia Wsch.
W71	Gniezno - Jarocin - Krotoszyn	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
W8 (R8)	Kołobrzeg – Białogard / Szczecinek – Piła Gł. / Rogoźno Wlkp. - Poznań Gł.	co 60'/120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Kołobrzeg - Białogard co 60'; Białogard - Piła Gł. co 120', Piła Gł. - Poznań Gł. co 60'; (styk z zachpom.)
W81 (F81)	Kostrzyn / Gorzów Wlkp. - Krzyż - /Piła Gł. -	patrz uwagi	wszystkie stacje i przystanki	Kostrzyn - Gorzów Wlkp. co 240', Gorzów Wlkp. - Krzyż co 60', Krzyż - Piła Gł. co 60' w szczycie, co 120' poza szczytem (styk z lubuskim)
W82	Piła Gł. - Chojnice	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z pomorskim)
W83	Poznań Gł. - Rogoźno Wlkp. - Wągrowiec	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
W84	Poznań Gł. - Rogoźno Wlkp. - Czarnków	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
W85	Wałcz Raduń - Piła Gł. - Złotów	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	linia szczytowa
W88 (R88) (C88)	Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek – Piła Gł. – Bydgoszcz Gł.	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z zachodniopomorskim i kujawsko-pomorskim)
W9 (C9)	Poznań Gł. – Wągrowiec – Kcynia – Szubin – Bydgoszcz Gł. – Bydgoszcz Fordon	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z kujawsko-pomorskim)
W91	Poznań Gł. - Wągrowiec	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
W92	Wągrowiec - Sława Wlkp. - Gniezno	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
C72	Koło - Babiak - Inowrocław	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	uzupełniająca, (styk z kujawsko-pomorskim)
C8 (W8)	Piła Gł. - Nakło N. Notecią - Bydgoszcz Gł. - Bydgoszcz Fordon	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	łącznie z linią W88 daje cykl co 60'
D3	Wrocław Gł. - Rawicz - Bojanowo - Góra Śl.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)
D30	Wrocław Gł. - Rawicz / Leszno	co 60'/120'	wszystkie stacje i przystanki	do Rawicza co 60', do Leszna co 120' (styk z dolnośląskim)
D81	Wrocław Gł. - Oleśnica - Syców - Kępno - Wieluń	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	odc. Kępno - Wieluń wymaga uzgodnienia liczny połączeń dla niniejszej linii komunikacyjnej, (styk z dolnośląskim i łódzkim)
D82	Wrocław Gł. - Oleśnica - Twardogóra - Odolanów - Ostrów Wlkp.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
D83	Wrocław Gł. - Wrocław Nadodrze - Oleśnica Rataje - Milicz - Krotoszyn	co 120'	Wrocław Gł., Mikołajów, Nadodrze, Sołtysowice, Psie Pole, Długołęka, Oleśnica Rataje, Dobroszyce i dalej wszystkie stacje i przystanki	(styk z dolnośląskim)
Ł8	Kępno - Wieluń Dąbrowa - Wieluń - Chorzew Siemkowice - Zduńska Wola - Łódź Kaliska - Łódź Chojny - Łódź Widzew	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	odc. Kępno - Wieluń wymaga uzgodnienia liczny połączeń dla niniejszej linii komunikacyjnej (styk z łódzkim)
Ł82	Koło - Ponętów - Poddebice - Zduńska Wola - Chorzew Siemkowice - Katowice / Częstochowa	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	2 pary do Katowic, 2 pary do Częstochowy (styk ze śląskim, łódzkim)
O81	Kępno - Kluczbork - Opole Gł.	co 120'/240'	wszystkie stacje i przystanki	do Kluczborka co 120', do Opola co 240' (styk z opolskim)
R6	Krzyż - Choszczno - Stargard - SPC - Szczecin Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubuskim i zachodniopomorskim)
R66	Szczecin Gł. - SPC - Stargard - Choszczno - Kalisz Pom. - Wałcz Raduń - Wałcz - Piła Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	możliwa współpraca przy realizacji wspólnej integracji taryfowo rozkładowej (styk z zachodniopomorskim)

6.16 Województwo zachodniopomorskie

Tabela 66 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Uwagi ogólne	
Planowana oferta przewozowa wykracza poza zdolność przepustową	Samorząd województwa zachodniopomorskiego przekazał, że propozycja regionalnej oferty przewozowej może nie być możliwa do realizacji w pełnym zakresie ze względu na ograniczoną przepustowość linii kolejowych.
Częstotliwość 120-minutowa jako baza	Zakłada się, że nawet na liniach komunikacyjnych o mniejszym znaczeniu pociągi regionalne mają kursować nie rzadziej niż co 2 godziny.
Zmiany w koncepcji SKM	Zrezygnowano z uruchomienia dedykowanych aglomeracyjnych linii komunikacyjnych za wyjątkiem linii S3 Szczecin – Gryfino oraz dodatkowych kursów w godzinach szczytu. System SKM ma funkcjonować bardziej jako marka handlowa, opierając się na wydłużeniach pociągów regionalnych na odcinek miejski.
Koncepcja trasowania pociągów regionalnych w Szczecinie	Zakłada się trasowanie 6 par pociągów regionalnych na godzinę przez Szczecin Port Centralny i podg. Regalica oraz 3 par pociągów dalekobieżnych i 1 pary pociągów służbowych. Trasowanie pociągów służbowych przez podg Dziewoklicz może umożliwić zwiększenie liczby pociągów regionalnych na trasie przez p.o. Szczecin Łasztownia do 7 par na godzinę. Przez podg Dziewoklicz mogłyby także kursować pociągi przyspieszone. Można także rozważyć przetrasowanie na podg Dziewoklicz pociągów w kierunku Szczecinka (trakcja spalinowa).
Propozycje i uwagi do regionalnej siatki połączeń	
Rezygnacja z połączeń Poznań – Świnoujście	Decyzja może zostać podjęta w przypadku uwzględnienia systemowego połączenia dalekobieżnego na tej relacji.
Uproszczenie oferty przewozowej na Pomorzu Środkowym	Rezygnacja z uruchamiania pojedynczych pociągów z Poznania do Koszalina na rzecz wzmocnienia systemowych połączeń z Poznania do Kołobrzegu, z zagwarantowaniem skomunikowań w Białogardzie.
Obsługa ciągu Białogard – Szczecinek - Piła	Nie zakłada się uruchamiania pociągów w relacjach typu Kołobrzeg – Piła, lecz utrzymanie wydłużeń do Poznania i Bydgoszczy z uwagi na pozytywny wpływ na frekwencję.
Mielno – prawdopodobne utrzymanie obsługi wyłącznie sezonowej	Realizowane są analizy dotyczące możliwości zapewnienia całorocznej obsługi relacji Koszalin – Mielno, jednak wskazują one na zasadność utrzymania wyłącznie sezonowych połączeń.
Obsługa połączeń regionalnych na LK 210	Prawdopodobne utrzymanie częstotliwości 120-minutowej jako bazowej (pociągi kategorii osobowej), możliwe dogęszenie pociągami RE do Chojnic (Trójmiasta) w takcie 4-godzinym.
Postoje	
Ograniczenia siatki postojów handlowych na wybranych relacjach	Wprowadzenie tego rozwiązania jest możliwe w przypadku relacji Szczecin – Stargard – Świdwin – Koszalin – Słupsk jako RE.

Wnioski dotyczące organizacji przewozów

Inne

Uwzględniając wnioski i uwagi przedstawione w trakcie warsztatów wypracowano poniższą siatkę połączeń regionalnych:

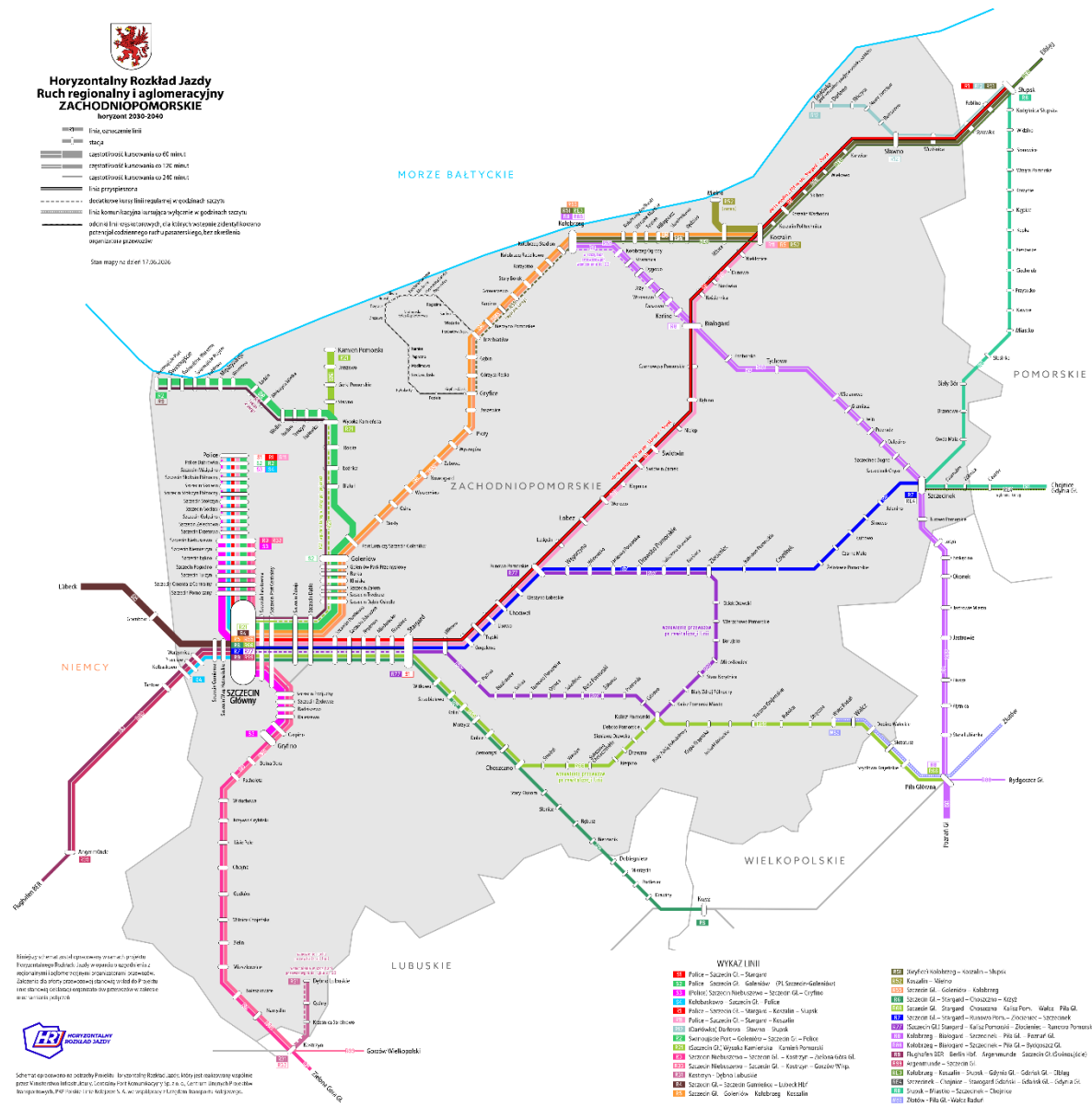
Tabela 67 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego – propozycja po warsztatach.

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
S1	Police – Szczecin Niebuszewo – Szczecin Gł. – SPC - Stargard	uzupełniająca	wszystkie stacje i przystanki	linia uzupełniająca, kursująca w cyklu linii R1, R11 (godziny wczesno poranne i późno wieczorne)
S2	Police – Szczecin Niebuszewo – Szczecin Gł. – SPC - Goleniów - (PL Szczecin-Goleniów)	uzupełniająca	wszystkie stacje i przystanki	linia uzupełniająca, kursująca w cyklu linii R2 (godziny wczesnoporanne i późnowieczorne)
S3	(Police) Szczecin Niebuszewo – Szczecin Gł. – SPC – Gryfino	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	wybrane kursy szczytowe wydłużone do Polic
S4	Kołbaskowo - Szczecin Gumieńce - Szczecin Gł. - Szczecin Niebuszewo - Police	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R1	Police – Szczecin Gł. – SPC – Stargard – Runowo Pomorskie – Białogard – Koszalin – Słupsk	co 120'	Police - Stargard postoje wszędzie, dalej Trąbki, Chociwel, Runowo Pom., Łobez, Worowo, Świdwin Zamek, Świdwin, Rąbino, Białogard, Koszalin, Koszalin Wsch., Sławno, Słupsk	na odc. Stargard - Słupsk jako przyspieszony, na przemian z P01 (styk z pomorskim)
R11	Police – Szczecin Gł. – SPC – Stargard – Runowo Pomorskie – Białogard – Koszalin	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R12	Słupsk – Sławno – Darłowo – Darłówko	co 240'/120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z pomorskim)
R2	Świnoujście Port – Goleniów Port Lotniczy Szczecin – SPC - Szczecin Gł. – Szczecin Niebuszewo – Police	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	w sezonie dodatkowe połączenia jako niesystemowe
R21	(Szczecin Gł.) Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	wybrane kursy skrajne w dobie z pominięciem SPC do Szczecina Gł. bezpośrednio
R3 (F3)	Szczecin Niebuszewo – Szczecin Gł. – SPC – Kostrzyn – Zielona Góra Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z lubuskim)
R33 (F33)	Szczecin Niebuszewo – Szczecin Gł. – SPC – Gryfino – Kostrzyn / – Gorzów Wlkp.	co 120'/240'	wszystkie stacje i przystanki	do Kostrzyna co 120', do Gorzowa Wlkp. co 240' po wybudowaniu łącznicy i elektryfikacji linii (styk z lubuskim)
R31	Kostrzyn - Dębno Lubuskie	co 60'- 120'	wszystkie stacje i przystanki	w szczycie co 60', poza szczytem co 120' (styk z lubuskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
R4	Szczecin Gł. – Szczecin Gumieńce – Lubecka Hbf.	co 60'	wszystkie stacje i przystanki	
R5	Szczecin Gł. – SPC – Goleniów – Goleniów Port Lotniczy Szczecin – Kołobrzeg – Koszalin	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R51	(Gryfice) Kołobrzeg – Koszalin – Słupsk	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	wybrane kursy wydłużone z/do Gryfic (styk z pomorskim)
R52	Koszalin - Mielno	co 60'-120'	wszystkie stacje i przystanki	sezonowo
R55	Szczecin Gł. – SPC – Goleniów – Goleniów Port Lotniczy Szczecin – Kołobrzeg	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
R6	Szczecin Gł. – SPC – Stargard – Choszczno - Krzyż	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z wielkopolskim)
R66	Szczecin Gł. – SPC – Stargard – Choszczno – Kalisz Pomorski – Wałcz – Piła Gł.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	możliwa współpraca z ruchem dalekobieżnym przy realizacji wspólnej integracji taryfowo-rozkładowej (styk z wielkopolskim)
R7	Szczecin Gł. – (bez SPC) - Stargard – Runowo Pom. – Złocieniec – Szczecinek	co 120'	częściowo przyspieszony	na odc. Szczecin Gł. - Stargard jako przyspieszony (styk z pomorskim),
R77	Runowo Pomorskie – Złocieniec – Kalisz Pomorski – Ulikowo – Stargard (Szczecin Gł.)	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	pierwszy i ostatni w dobie do/ze Szczecina Gł.
R8 (W8)	Kołobrzeg – Białogard / – Szczecinek – Piła Gł. / – Rogoźno Wlkp. - Poznań Gł.	co 60'-120'/120'/60'	wszystkie stacje i przystanki	Kołobrzeg - Białogard co 60'-120'; Białogard - Piła Gł. co 120', Piła Gł. - Poznań Gł. co 60'; (styk z wielkopolskim).
R88 (W88) (C88)	Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek – Piła Gł. – Bydgoszcz Gł.	co 240'	wszystkie stacje i przystanki	
R9 (RE9)	(Świnoujście) (bez SPC) - Szczecin Gł. – Szczecin Gumieńce – Argenmunde – Berlin Hbf.	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	w sezonie 2 pary wydłużone do Świnoujścia jako przyspieszone
R99 (RB99)	Szczecin Gł. – Szczecin Gumieńce – Argenmunde	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	
RE3	Kołobrzeg - Koszalin - Słupsk - Lębork - Gdynia Gł. - Gdańsk Gł. - Tczew - Malbork - Elbląg	co 240'/60'	Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Koszalin, Koszalin Wschodni, Sławno, Słupsk, dalej zgodnie z woj. pomorskim	co 240' z Kołobrzegu, co 60' ze Słupska do Elbląga (styk z pomorskim)
RE4	(Szczecinek) Chojnice - Starogard Gdański - Gdańsk Gł. - Gdynia Gł.	co 120'	Gdynia Gł., Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Gł., Pruszcz Gdański, Tczew, Swaróżyn, Starogard Gdański, Pinczyn, Zblewo, Kaliska, Czarna Woda, Czernik, Rytel Wieś, Chojnice, Człuchów, Czarne, Szczecinek	kursy skrajne do/ze Szczecinka (styk z pomorskim)

Ozn. linii	Relacja	Częstotliwość	Postoje	Uwagi
R8	Słupsk - Miastko - Szczecinek - Chojnice	co 120'	wszystkie stacje i przystanki	(styk z pomorskim)
W85	Wałcz Raduń - Piła Gł. - Złotów	co 120' w szczycie	wszystkie stacje i przystanki	szczytowa

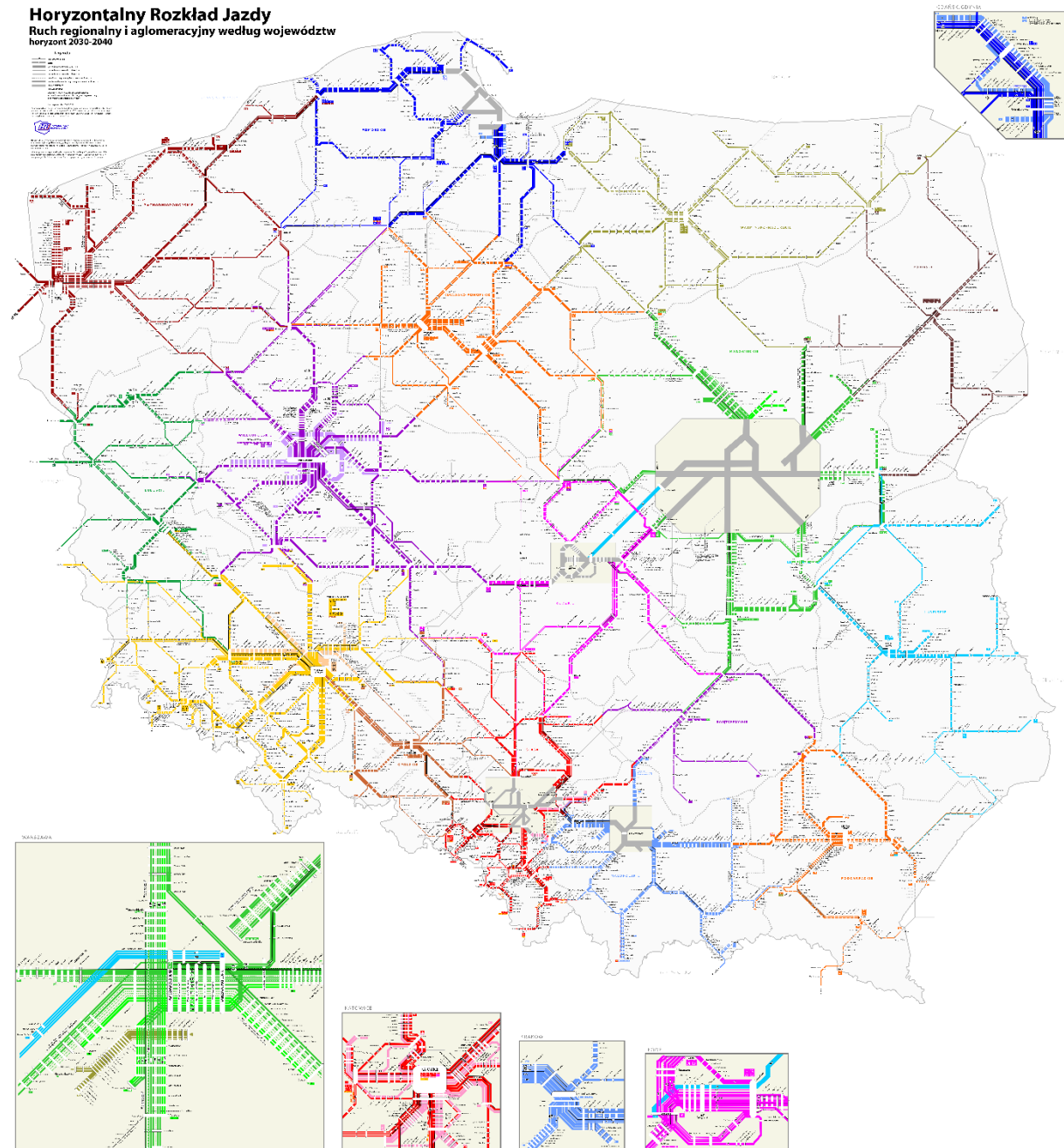
Rysunek 18 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego.



6.17 Schemat ogólnopolski

Opisane w rozdziałach 6.1 – 6.17 oraz przedstawione na schematach wojewódzkich założenia ofertowe zostały przedstawione na schemacie ogólnopolskim. Jego pełna wersja w dobrej rozdzielczości stanowi załącznik do niniejszego dokumentu.

Rysunek 19 Schemat połączeń regionalnych na terenie Polski.



7 Połączenia stykowe

Oferta przewozowa w publicznym transporcie zbiorowym powinna odpowiadać potrzebom transportowym, które często wykraczają poza obszary przypisane poszczególnym organizatorom przewozów. Przykładem są połączenia stykowe, czyli linie komunikacyjne łączące ze sobą dwa sąsiadujące województwa, a w niektórych przypadkach nawet trzy (np. Leszno - Głogów, Tarnowskie Góry - Wieluń, Inowrocław - Zduńska Wola). Mimo znacznego rozwoju oferty międzywojewódzkich połączeń regionalnych w stosunku do 2020 roku, wciąż istnieją relacje, na których oferta przewozowa wciąż jest relatywnie mała. Nie tylko ogranicza to konkurencyjność kolei, ale także sprzyja wielu negatywnym zjawiskom społeczno-gospodarczym w obszarach położonych peryferyjnie względem głównych ośrodków w poszczególnych województwach.

W 2020 roku wprowadzone zostały zmiany legislacyjne w celu poprawy funkcjonowania połączeń stykowych. Zmieniono definicję wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, zawartą w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, poprzez wskazanie, że zalicza się do nich także „przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa” (art. 4 ust. 1 pkt. 25). Zmiana ta dała organizatorom wojewódzkich przewozów pasażerskich większą elastyczność w zakresie samodzielnego definiowania usług objętych umowami o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, tj. bez konieczności zawierania porozumień z sąsiednim województwem. Jednocześnie w art. 3 ust. 9 Ustawy o Funduszu Kolejowym¹ wprowadzono także zachętę do organizowania takich połączeń, poprzez uwzględnienie możliwości współfinansowania z Funduszu Kolejowego zakupu, modernizacji lub napraw taboru posiadanego przez województwa wykorzystywanego do przewozów objętych umową o świadczenie usług publicznych. Warunkiem otrzymania wsparcia przez województwo jest organizowanie przewozów między sąsiednimi województwami na wcześniej uzgodnionych liniach komunikacyjnych. Linie te —

¹ Pełne brzmienie art. 3 ust. 9: „środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, pod warunkiem zapewnienia organizowania przez te województwa wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, w szczególności zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami, uwzględnionych w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778), opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu”.

zgodnie z art. 9 ust. 1a² ustawy o publicznym transporcie zbiorowym — muszą zostać uwzględnione w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu.

W związku z powyższym w ramach konsultacji HRJ z organizatorami opracowano wykaz kluczowych relacji dla połączeń stykowych wychodzących poza granice województwa (do 30 km) i połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez województwa, które zapewnią spójność transportową kraju, uzupełniając system przewozów dalekobieżnych.

Wykaz ten został uwzględniony 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.

Tabela 68 Rekomendowane linie komunikacyjne w przewozach międzywojewódzkich i wojewódzkich do 30 km od granicy.

Lp.	Województwo	Odcinki stykowe	Rekomendowane regionalne linie komunikacyjne (przewozy międzywojewódzkie i wojewódzkie do 30 km od granicy) ¹⁾
1.	dolnośląskie	Kamieniec Żąbkowicki – Nysa	Legnica – Kamieniec Żąbkowicki – Nysa – Kędzierzyn-Koźle
		Oława – Brzeg	Wrocław Gł. – Brzeg Wrocław Gł. – Opole Gł. (RE) Wrocław Gł. – Brzeg – Opole Gł. – Kędzierzyn-Koźle – Rybnik / Racibórz ⁹⁾
		Jelcz Laskowice – Karłowice	Jelcz Laskowice – Opole Gł.
		Bierutów – Namysłów	Wrocław Gł. – Oleśnica – Namysłów Wrocław Gł. – Oleśnica – Namysłów – Kluczbork
		Syców – Kępno	Wrocław Gł. – Kępno – Wieluń – Ruda Wieluńska ³⁾
		Międzybórz Sycowski – Sośnie Ostrowskie	Wrocław Gł. – Oleśnica – Odolanów – Ostrów Wlkp.
		Milicz – Zduny	Wrocław Gł. – Milicz – Krotoszyn
		Żmigród – Rawicz	Wrocław Gł. – Rawicz – Góra Śl. Wrocław Gł. – Rawicz – Leszno
		Głogów – Wschowa	Leszno – Głogów
		Głogów – Bytom Odrzański	Wrocław Gł. – Legnica – Głogów – Zielona Góra Gł. ⁹⁾ Wrocław Gł. – Wołów – Głogów – Zielona Góra Gł.
		Głogów / Przemków Odlewnia – Niegostawice ²⁾	Legnica – Chocianów – Przemków Odlewnia – Szprotawa – Żagań – Żary ³⁾ Głogów – Żagań – Lubsko Karas ³⁾
		Rokitki – Małomice	Legnica – Żagań – Żary – Cottbus Hbf.
		Zebrzydowa – Żagań	Lwówek Śl. / Legnica – Zebrzydowa – Żagań – Zielona Góra Gł.

² Pełne brzmienie art. 9 ust. 1a: „plan transportowy opracowywany przez ministra właściwego do spraw transportu obejmuje także wyznaczone w uzgodnieniu z województwami linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zapewniające połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami, które mają szczególne znaczenie dla dostępności sieci komunikacyjnej i spójności połączeń komunikacyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Minister właściwy do spraw transportu nie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych, o których mowa w zdaniu pierwszym”.

Lp.	Województwo	Odcinki stykowe	Rekomendowane regionalne linie komunikacyjne (przewozy międzywojewódzkie i wojewódzkie do 30 km od granicy) ¹⁾
		Ruszków – Jankowa Żagańska	Bogatynia – Goerlitz – Węgliniec – Żary – Zielona Góra Gł.
2.	kujawsko-pomorskie	Grudziądz – Kwidzyn	Grudziądz – Kwidzyn – Malbork (RE) (Grudziądz –) Kwidzyn – Malbork – Gdańsk Gł. – Kościerzyna – Bytów – Miastko
		Włocławek – Kutno	Bydgoszcz Gł. – Włocławek – Kutno (– Łódź Widzew)
		Skepe – Sierpc	Toruń Gł. – Skepe – Sierpc – Płock
		Rypin – Sierpc	Brodnica – Rypin – Sierpc (– Płock)
		Brodnica – Działdowo ²⁾	Laskowice Pom. – Grudziądz – Brodnica – Działdowo ⁴⁾
		Jabłonowo Pomorskie – Iława	Bydgoszcz Gł. – Toruń Gł. – Jabłonowo Pomorskie – Iława Gł. – Olsztyn Gł. Jabłonowo Pomorskie – Iława Gł. – Olsztyn Gł.
		Twarda Góra – Smętowo	Bydgoszcz Gł. – Laskowice Pomorskie – Gdańsk Gł. – Słupsk – Ustka Uroczysko Laskowice Pomorskie – Gdańsk Gł. – Słupsk – Ustka Uroczysko
		Szlachta – Czersk	Laskowice Pomorskie – Tleń – Szlachta – Czersk
		Tuchola – Chojnice	Bydgoszcz Gł. – Tuchola – Chojnice
		Sępólno Krajeńskie – Chojnice ²⁾	Kcynia – Nakło n. Notecią – Sępólno Krajeńskie – Chojnice ³⁾
		Nakło n. Notecią – Piła	Piła Gł. – Nakło n. Notecią – Bydgoszcz Gł. – Bydgoszcz Fordon Kołobrzeg – Piła Gł. – Nakło n. Notecią – Bydgoszcz Gł. – Bydgoszcz Fordon (– Toruń Gł. – Ciechocinek)
		Kcynia – Wągrowiec	Bydgoszcz Fordon – Bydgoszcz Gł. – Szubin – Kcynia – Wągrowiec – Czerwonak – Poznań Gł.
		Mogilno – Gniezno	Bydgoszcz Gł. – Inowrocław – Gniezno – Poznań Gł., Toruń Wsch. – Inowrocław – Gniezno – Poznań Gł.
		Piotrków Kujawski – Babiak	Inowrocław – Babiak – Koło
3.	lubelskie	Łuków – Siedlce	Lublin Gł. – Parczew – Łuków – Siedlce ⁸⁾ Łuków – Siedlce – Sokołów Podlaski (RE) Łuków – Siedlce – Warszawa Zachodnia – Kutno – Płock ⁸⁾
		Łuków – Pilawa	Łuków – Pilawa – Otwock – Warszawa Śródmieście – Żyrardów Terespol – Łuków – Pilawa
		Dęblin – Pilawa	(RE) Dęblin – Pilawa – Warszawa Zachodnia – Skierniewice ⁸⁾ Dęblin – Pilawa – Otwock – Warszawa Śródmieście – Żyrardów
		Dęblin – Pionki	Dęblin – Pionki – Radom Gł., Dęblin – Bąkowiec – Kozienice ¹²⁾
		Kraśnik – Stalowa Wola Rozwadów	Łęczna ¹²⁾ – Lublin Gł. – Kraśnik – Stalowa Wola Rozwadów – Stalowa Wola Południe
		Biłgoraj – Stalowa Wola Południe	Stalowa Wola Rozwadów – Stalowa Wola Południe – Biłgoraj – Zamość Wsch.
		Hrebenne – Horyniec Zdrój	Jarosław – Horyniec Zdrój – Hrebenne – Zamość – Hrubieszów Miasto
4.	lubuskie	Kostrzyn – Chojna	Zielona Góra Gł. – Kostrzyn – Chojna – Szczecin Gł. – Szczecin Niebuszewo (Gorzów Wlkp. ³⁾) – Kostrzyn – Chojna – Szczecin Gł. – Szczecin Niebuszewo
		Kostrzyn – Dębno Lubuskie ²⁾	Kostrzyn – Dębno Lubuskie ³⁾
		Krzyż – Dobiegniew - Choszczno	Szczecin Gł. – Stargard – Choszczno - Krzyż
		Nowe Drezdenko – Krzyż	Piła Gł. – Krzyż – Gorzów Wlkp.; Krzyż – Gorzów Wlkp
		Wierzbo – Międzychód	Gorzów Wlkp. Strefa – Skwierzyna – Międzychód – Poznań Gł. (Rzepin –) Międzyrzecz – Międzychód

Lp.	Województwo	Odcinki stykowe	Rekomendowane regionalne linie komunikacyjne (przewozy międzywojewódzkie i wojewódzkie do 30 km od granicy) ¹⁾
		Zbąszynek – Zbąszyń	Zielona Góra Gł. – Zbąszynek – Zbąszyń – Poznań Gł. Świebodzin – Zbąszynek – Zbąszyń – Poznań Gł. Zbąszynek – Zbąszyń – Wolsztyn – Leszno
		Bytom Odrzański – Głogów	Zielona Góra Gł. – Głogów – Legnica – Wrocław Gł. ⁸⁾ Zielona Góra Gł. – Głogów – Wołów – Wrocław Gł. ⁸⁾
		Niegosławice – Głogów / Przemków Odlewnia ²⁾	Lubsko Karaś – Żagań – Głogów ³⁾ Żary – Żagań – Szprotawa – Przemków Odlewnia – Legnica ³⁾
		Wschowa – Głogów	Leszno – Wschowa – Głogów
		Wschowa – Leszno	Głogów – Wschowa – Leszno
		Małomice – Rokitki	Legnica – Żagań – Żary – Cottbus Hbf.
		Żagań – Zebrzydowa	Zielona Góra Gł. – Żagań – Lwówek Śl. / Legnica
		Jankowa Żagańska – Ruszów	Zielona Góra Gł. – Żary – Węgliniec – Goerlitz - Bogatynia ¹³⁾
5.	łódzkie	Kutno – Włocławek	(Łódź Widzew –) Kutno – Włocławek – Bydgoszcz Gł.
		Kutno – Gostynin	Łódź Widzew – Kutno – Płock (RE) Łuków – Siedlce – Warszawa Zach. – Łowicz Gł. – Kutno – Płock ⁸⁾
		Kutno – Koło	Kutno – Konin – Poznań Gł.
		Łowicz – Sochaczew	(RE) Płock – Kutno – Łowicz Gł. – Warszawa Zach. – Siedlce – Łuków ⁹⁾ Łowicz Gł. – Warszawa Śródmieście – Siedlce
		Warszawa – Łódź (KDP) ⁶⁾	Warszawa – Brzeziny – Łódź Kaliska ³⁾
		Skierniewice – Żyrardów	(RE) Skierniewice – Warszawa Zachodnia – Pilawa – Dęblin ⁸⁾ , Skierniewice – Warszawa Śródmieście – Otwock – Celestynów
		Skierniewice – Czachówek	(RE) Skierniewice – Mszczonów – Piaseczno – Warszawa Gdańska ⁸⁾
		Drzewica – Przysucha	Zgierz – Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki – Drzewica – Przysucha – Radom Gł.
		Opoczno – Końskie	Zgierz – Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno – Skarżysko-Kamienna
		Radomsko – Częstochowa	Pabianice – Łódź Fabryczna – Koluźki – Radomsko - Częstochowa
		Chorzew Siemkowice – Częstochowa	Chorzew Siemkowice – Częstochowa Koło – Poddębice – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Częstochowa
		Chorzew Siemkowice – Herby Nowe	Chorzew Siemkowice – Tarnowskie Góry – Katowice Koło – Poddębice – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Tarnowskie Góry – Katowice
		Wieluń – Krzepice	Wieluń Dąbrowa – Krzepice – Tarnowskie Góry – Katowice
		Wieruszów – Kępno	Łódź Widzew – Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Wieluń – Kępno Ruda Wieluńska – Wieluń – Wieruszów – Kępno – Wrocław Gł. ³⁾
		Sieradz – Kalisz	Sieradz – Kalisz – Ostrów Wlkp. – Poznań Gł.
		Poddębice – Dąbie nad Nerem	Koło – Poddębice – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Tarnowskie Góry – Katowice Koło – Poddębice – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Częstochowa
6.	małopolskie	Tarnów - Dębica	Tarnów – Rzeszów Gł. – Przemyśl Gł. – Medyka
		Biecz – Jasło	Kraków Gł. – Limanowa – Nowy Sącz – Gorlice – Jasło ⁹⁾ Gorlice – Jasło – Rzeszów Gł.
		Kozłów – Sędziszów	Sędziszów – Miechów – Kraków Gł. – Skawina – Oświęcim (Sędziszów –) Miechów – Kraków Gł. – Skawina – Wadowice – Bielsko-Biała Gł. Katowice – Olkusz – Sędziszów – Kielce Gł.
		Bukowno – Sławków	Katowice – Sławków – Olkusz – Sędziszów – Kielce Gł. Olkusz – Sosnowiec Płd. – Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto ⁶⁾
		Bukowno – Jaworzno Szczakowa / Jaworzno Ciężkowice – Trzebinia	(RE) Wolbrom – Olkusz – Kraków Gł. – Nowy Sącz – Krynica Zdrój ^{8),9),10),12)} Olkusz – Jaworzno Sosina – Trzebinia ^{10),12)}

Lp.	Województwo	Odcinki stykowe	Rekomendowane regionalne linie komunikacyjne (przewozy międzywojewódzkie i wojewódzkie do 30 km od granicy) ¹⁾
			Olkusz – Jaworzno Szczakowa – Katowice – Mikołów – Orzesze Jaśkowice ⁶⁾
		Trzebinia – Jaworzno Szczakowa	(RE) Częstochowa – Jaworzno Szczakowa – Kraków Gł. – Rabka Zdrój – Zakopane ^{8),9)} (RE) Wodzisław Śl. – Katowice – Kraków Gł. – Tarnów ⁸⁾ (RE) Racibórz – Katowice – Kraków Gł. – Tarnów ⁸⁾ (RE) Wolbrom – Jaworzno Sosina – Trzebinia – Kraków Gł. – Nowy Sącz – Krynica Zdrój ^{8),9),10),12)} Olkusz – Jaworzno Sosina – Trzebinia ^{10),12)}
		Oświęcim – Czechowice Dziedzice	Tarnów – Kraków Gł. – Trzebinia – Oświęcim – Czechowice – Dziedzice – Bielsko-Biała Gł. ⁸⁾ Tarnów – Kraków Gł. – Trzebinia – Oświęcim – Czechowice – Dziedzice
		Oświęcim – Nowy Bieruń	Oświęcim – Katowice – Tarnowskie Góry – Kluczbork Oświęcim – Tychy Lodowisko – Tychy – Katowice ⁶⁾
		Andrychów – Bielsko-Biała	Sędziszów – Miechów – Kraków Gł. – Wadowice – Andrychów – Bielsko-Biała Gł.
		Sucha Beskidzka – Żywiec	Żywiec – Sucha Beskidzka – Skawina – Kraków Gł. (RE) Katowice – Bielsko-Biała Gł. – Żywiec – Sucha Beskidzka – Nowy Targ – Zakopane ^{8),11)}
7.	mazowieckie	Małkinia – Czyżew	(RE) Czyżew – Małkinia – Warszawa Zachodnia ⁸⁾ Małkinia – Czyżew – Białystok
		Ostrołęka – Śniadowo	Ostrołęka – Łomża – Łapy – Białystok
		Chorzele – Wielbark	Ostrołęka – Szczytno – Olsztyn Gł.
		Mława – Działdowo	(RE) Skarżysko-Kamienna – Radom Gł. – Warszawa Gdańska – Ciechanów – Działdowo ⁸⁾ Pilawa – Góra Kalwaria – Warszawa Gdańska – Ciechanów – Działdowo
		Sierpc – Rypin	(Płock –) Sierpc – Rypin – Brodnica
		Sierpc – Skępe	Płock – Sierpc – Skępe – Toruń Gł.
		Płock – Kutno	Płock – Kutno – Łódź Widzew (RE) Płock – Kutno – Warszawa Zachodnia – Siedlce – Łuków ⁸⁾
		Sochaczew – Łowicz	(RE) Płock – Kutno – Warszawa Zachodnia – Siedlce – Łuków ⁸⁾ Łowicz Gł. – Warszawa Śródmieście – Siedlce
		Żyrardów – Skierniewice	(RE) Skierniewice – Warszawa Zachodnia – Pilawa – Dęblin ⁸⁾ Skierniewice – Warszawa Śródmieście – Otwock – Celestynów
		Mszczonów – Skierniewice	(RE) Skierniewice – Mszczonów – Piaseczno – Warszawa Gdańska ⁸⁾
		Przysucha – Drzewica	Radom Gł. – Przysucha – Drzewica – Tomaszów Mazowiecki – Łódź Fabryczna – Zgierz
		Radom – Skarżysko-Kamienna	(RE) Skarżysko-Kamienna – Radom Gł. – Warszawa Gdańska – Ciechanów – Działdowo ⁸⁾ Radom Gł. – Skarżysko-Kamienna – Kielce Gł.
		Pionki – Dęblin	Radom Gł. – Pionki – Dęblin Kozienice – Bąkowiec – Dęblin ¹²⁾
		Pilawa – Dęblin	Dęblin – Pilawa – Otwock – Warszawa Śródmieście – Żyrardów (RE) Dęblin – Pilawa – Warszawa Zachodnia – Skierniewice ⁸⁾
		Pilawa – Łuków	Łuków – Pilawa – Warszawa Śródmieście – Żyrardów Pilawa – Łuków – Terespol
		Siedlce – Łuków	Siedlce – Łuków – Parczew – Lublin Gł. Sokołów Podlaski – Siedlce – Łuków (RE) Płock – Kutno – Warszawa Zachodnia – Siedlce – Łuków ⁸⁾
		Siedlce – Siemiatycze	Siedlce – Siemiatycze – Czeremcha – Hajnówka
8.	opolskie	Paczków – Kamieniec Ząbkowicki	Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki – Legnica
		Brzeg – Oława	Brzeg – Oława – Wrocław Gł., Opole Gł. – Brzeg – Wrocław Gł. (RE) Rybnik / Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Opole Gł. – Brzeg – Wrocław Gł. ⁸⁾
		Karłowice – Jelcz Laskowice	Opole Gł. – Jelcz Laskowice

Lp.	Województwo	Odcinki stykowe	Rekomendowane regionalne linie komunikacyjne (przewozy międzywojewódzkie i wojewódzkie do 30 km od granicy) ¹⁾
		Namysłów – Bierutów	Namysłów – Oleśnica – Wrocław Gł. Kluczbork – Namysłów – Oleśnica – Wrocław Gł.
		Łęka Opatowska – Kluczbork	Opole Gł. – Kluczbork – Kępno Kluczbork – Kępno – Ostrów Wlkp.
		Kluczbork – Lubliniec	Kluczbork – Lubliniec – Bytom – Katowice – Oświęcim
		Krzepice – Wieluń	Wieluń Dąbrowa – Krzepice – Bytom – Katowice
		Fosowskie – Lubliniec	Opole Gł. – Fosowskie – Lubliniec – Częstochowa
		Zawadzkie – Tarnowskie Góry ²⁾	Opole Gł. – Zawadzkie – Tarnowskie Góry – Pyrzowice Lotnisko ⁷⁾
		Strzelce Opolskie – Gliwice	Opole Gł. – Strzelce Opolskie – Gliwice
		Kędzierzyn-Koźle – Gliwice	Kędzierzyn-Koźle – Gliwice, Kędzierzyn-Koźle – Gliwice – Zabrze Północne – Bytom
		Kędzierzyn-Koźle – Racibórz	(RE) Wrocław Gł. – Opole Gł. – Kędzierzyn-Koźle – Rybnik ⁸⁾ (RE) Wrocław Gł. – Opole Gł. – Kędzierzyn-Koźle – Racibórz ⁸⁾ Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Opole Gł.
		Racibórz – Baborów	Nysa – Raclawice Śl. – Racibórz
9.	podkarpackie	Dębica – Tarnów	Medyka – Przemyśl Gł. – Rzeszów Gł. – Dębica – Tarnów
		Jasło – Biecz	Rzeszów Gł. – Jasło – Gorlice, Jasło – Gorlice – Nowy Sącz – Limanowa – Kraków Gł. ⁹⁾
		Chmielów – Staszów	Tarnobrzeg – Staszów – Kielce Gł.
		Tarnobrzeg – Sandomierz	Rzeszów Gł. – Kolbuszowa – Tarnobrzeg – Sandomierz
		Stalowa Wola Rozwadów – Kraśnik	Stalowa Wola Południe – Stalowa Wola Rozwadów – Kraśnik – Lublin Gł. – Łęczna ¹²⁾
		Stalowa Wola Południe – Biłgoraj	Stalowa Wola Rozwadów – Stalowa Wola Południe – Biłgoraj – Zamość Wsch.
		Jarosław – Hrebenne	Jarosław – Horyniec Zdrój – Hrebenne – Zamość – Hrubieszów Miasto
10.	podlaskie	Czyżew – Małkinia	(RE) Czyżew – Małkinia – Warszawa Zachodnia ⁸⁾ Białystok – Czyżew – Małkinia
		Siemiatycze – Siedlce	Hajnówka – Czeremcha – Siemiatycze – Siedlce
		Śniadowo – Ostrołęka	Białystok – Łapy – Łomża – Ostrołęka
		Grajewo – Ełk	Białystok – Grajewo – Ełk
		Suwałki – Ełk	(Kowno) Suwałki – Ełk ³⁾
11.	pomorskie	Malbork – Elbląg	(RE) (Kołobrzeg) – Słupsk – Gdańsk Gł. – Malbork – Elbląg ⁸⁾ Łeba – Łębork – Gdańsk Gł. – Malbork – Elbląg, Łeba – Choczewo – Gdańsk Gł. – Malbork – Elbląg
		Malbork – Iława	Malbork – Prabuty – Iława Gł.
		Kwidzyn – Grudziądz	(RE) Miastko – Bytów – Kościerzyna – Gdańsk Lotnisko – Gdańsk Gł. – Malbork – Kwidzyn (Grudziądz) ⁸⁾ Malbork – Kwidzyn – Grudziądz
		Smętowo – Twarda Góra	Ustka Uroczysko – Słupsk – Gdynia Gł. – Tczew – Laskowice Pomorskie – Bydgoszcz Gł. Ustka Uroczysko – Słupsk – Gdynia Gł. – Tczew – Laskowice Pomorskie
		Czersk – Szlachta	Czersk – Szlachta – Tleń – Laskowice Pomorskie,
		Chojnice – Tuchola	Chojnice – Tuchola – Bydgoszcz Gł.
		Chojnice – Sępólno Krajeńskie ²⁾	Chojnice – Sępólno Krajeńskie – Nakło nad Notecią-Kcynia ³⁾
		Chojnice – Złotów	Chojnice – Piła Gł.
		Chojnice – Szczecinek	Chojnice – Szczecinek – Miastko – Słupsk, (RE) (Szczecinek) – Chojnice – Tczew – Gdynia Gł. ⁸⁾
		Miastko – Szczecinek	Chojnice – Szczecinek – Miastko – Słupsk
		Słupsk – Sławno	Słupsk – Koszalin – Świdwin – Stargard – Szczecin Gł. – Police ⁸⁾ Słupsk – Sławno – Darłowo, (RE) (Kołobrzeg –) Słupsk – Gdynia Gł. – Gdańsk Gł. – Malbork – Elbląg ⁸⁾ Słupsk – Sławno – Koszalin – Kołobrzeg
		Sławków – Bukowno	Kielce Gł. – Sędziszów – Olkusz – Katowice,

Lp.	Województwo	Odcinki stykowe	Rekomendowane regionalne linie komunikacyjne (przewozy międzywojewódzkie i wojewódzkie do 30 km od granicy) ¹⁾
12.	śląskie		Olkusz – Sosnowiec Płd. – Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto ⁶⁾
		Trzebinia – Jaworzno Ciężkowice – /Jaworzno Szczakowa – Bukowno	(RE) Wolbrom – Olkusz – Kraków Gł. – Limanowa – Nowy Sącz – Krynica Zdrój ^{8),9),10),12)} Trzebinia – Jaworzno Sosina - Olkusz Orzesze Jaśkowice – Mikołów – Katowice – Jaworzno Szczakowa – Olkusz ⁶⁾
		Jaworzno Szczakowa – Trzebinia	(RE) Częstochowa – Jaworzno Szczakowa – Kraków Gł. – Rabka Zdrój – Zakopane ^{8),9)} (RE) Wolbrom – Olkusz – Kraków Gł. – Limanowa – Nowy Sącz – Krynica Zdrój ^{8),9),10),12)} (RE) Wodzisław Śl. – Katowice – Kraków Gł. – Tarnów ⁸⁾ (RE) Racibórz – Katowice – Kraków Gł. – Tarnów ⁸⁾
		Czechowice Dziedzice – Oświęcim	Bielsko-Biała Gł. – Czechowice-Dziedzice – Oświęcim – Trzebinia – Kraków Gł. – Tarnów ⁸⁾ Czechowice-Dziedzice – Oświęcim – Trzebinia – Kraków Gł. – Tarnów
		Nowy Bieruń – Oświęcim	Kluczbork – Tarnowskie Góry – Katowice – Oświęcim, Katowice – Tychy – Tychy Lodowisko – Oświęcim ⁶⁾
		Bielsko-Biała – Andrychów	Bielsko-Biała Gł. – Wadowice – Kraków Gł. – Miechów (– Sędziszów)
		Żywiec – Sucha Beskidzka	Żywiec – Sucha Beskidzka – Skawina – Kraków Gł. (RE) Zakopane – Nowy Targ – Sucha Beskidzka – Żywiec – Bielsko-Biała Gł. – Katowice ¹¹⁾
		Koniecpol – Włoszczowa	Częstochowa – Włoszczowa Północ – Kielce Gł.
		Częstochowa – Radomsko	Częstochowa – Radomsko – Łódź Fabryczna – Pabianice
		Częstochowa – Chorzew Siemkowice	Częstochowa – Chorzew Siemkowice Częstochowa – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Koło
		Herby Nowe – Chorzew Siemkowice	Katowice – Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice Katowice – Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Koło
		Krzepice – Wieluń	Katowice – Tarnowskie Góry – Krzepice – Wieluń Dąbrowa
		Lubliniec – Fosowskie	Częstochowa – Lubliniec – Fosowskie – Opole Gł.
		Tarnowskie Góry – Zawadzkie ²⁾	Pyrzowice Lotnisko – Tarnowskie Góry – Zawadzkie – Opole Gł. ⁷⁾
		Gliwice – Strzelce Opolskie	Gliwice – Strzelce Opolskie – Opole Gł.
		Gliwice – Kędzierzyn-Koźle	Bytom – Zabrze Północne – Gliwice – Kędzierzyn-Koźle, Gliwice – Kędzierzyn-Koźle
		Racibórz – Kędzierzyn- Koźle	(RE) Rybnik – Kędzierzyn-Koźle – Opole Gł. – Wrocław Gł. ⁸⁾ (RE) Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Opole Gł. – Wrocław Gł. ⁸⁾ Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Opole Gł.
Racibórz – Baborów	Racibórz – Raclawice Śl. - Nysa		
13.	świętokrzyskie	Sędziszów – Kozłów	Sędziszów – Kraków Gł. – Skawina – Oświęcim (Sędziszów –) Miechów – Kraków Gł. – Skawina – Wadowice – Bielsko-Biała Gł. Kielce Gł. – Sędziszów – Olkusz – Katowice
		Staszów – Chmielów	Kielce Gł. – Staszów – Tarnobrzeg
		Sandomierz – Tarnobrzeg	Sandomierz – Tarnobrzeg – Kolbuszowa – Rzeszów Gł.
		Skarżysko-Kamienna – Radom	(RE) Skarżysko-Kamienna – Radom Gł. – Warszawa Gdańska – Ciechanów – Działdowo ⁸⁾ Kielce Gł. – Skarżysko-Kamienna – Radom Gł.
		Końskie – Opoczno	Skarżysko-Kamienna – Opoczno – Tomaszów Mazowiecki – Łódź Fabryczna – Zgierz
		Włoszczowa – Koniecpol	Kielce Gł. – Włoszczowa Północ – Częstochowa
14.	warmińsko- mazurskie	Ełk – Grajewo	Ełk – Grajewo - Białystok
		Ełk – Suwałki	Ełk – Suwałki (Kowno) ³⁾
		Wielbark – Chorzele	Olsztyn Gł. – Szczytno – Ostrołęka
		Działdowo – Mława	(RE) Działdowo – Ciechanów – Warszawa Gdańska – Radom Gł. – Skarżysko-Kamienna ⁸⁾

Lp.	Województwo	Odcinki stykowe	Rekomendowane regionalne linie komunikacyjne (przewozy międzywojewódzkie i wojewódzkie do 30 km od granicy) ¹⁾
			Działdowo – Ciechanów – Warszawa Gdańska – Góra Kalwaria – Pilawa
		Działdowo – Brodnica ²⁾	Działdowo – Brodnica – Jabłonowo Pomorskie – Grudziądz – Laskowice Pomorskie ⁴⁾
		Iława – Jabłonowo Pomorskie	Olsztyn Gł. – Iława Gł. – Jabłonowo Pomorskie – Toruń Gł. – Bydgoszcz Gł. Olsztyn Gł. – Iława Gł. – Jabłonowo Pomorskie
		Iława – Malbork	Iława Gł. – Prabuty – Malbork
		Elbląg - Malbork	(RE) Elbląg – Malbork – Gdańsk Gł. – Słupsk – (Kołobrzeg) ⁸⁾ Elbląg – Malbork – Gdańsk Gł. – Łębork – Łeba Elbląg – Malbork – Gdańsk Gł. – Choczewo – Łeba
15.	wielkopolskie	Gniezno – Mogilno	Poznań Gł. – Gniezno – Inowrocław – Bydgoszcz Gł., Poznań Gł. – Gniezno – Inowrocław – Toruń Wsch.
		Wągrowiec – Kcynia	Poznań Gł. – Czerwonak - Wągrowiec – Kcynia – Szubin – Bydgoszcz Gł. – Bydgoszcz Fordon
		Piła – Nakło n. Notecią	Kołobrzeg – Piła Gł. – Nakło n. Notecią – Bydgoszcz Gł. – Bydgoszcz Fordon (-Toruń Gł. – Ciechocinek) Piła Gł. – Nakło nad Notecią – Bydgoszcz Gł. – Bydgoszcz Fordon
		Koło – Kutno	Poznań Gł. – Konin – Koło – Kutno
		Babiak – Piotrków Kujawski	Koło – Babiak – Inowrocław
		Dąbie nad Nerem – Poddębice	Koło – Poddębice – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Częstochowa Koło – Poddębice – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Tarnowskie Góry – Katowice
		Kalisz – Sieradz	Poznań Gł. – Ostrów Wlkp. – Kalisz – Sieradz
		Kępno – Wieruszów	Ruda Wieluńska – Wieluń – Kępno – Wrocław Gł. ³⁾ Kępno – Wieluń – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Łódź Kaliska – Łódź Widzew
		Łęka Opatowska - Kluczbork	Kępno – Kluczbork – Opole Gł. Ostrów Wlkp. – Kępno – Kluczbork
		Kępno – Syców	Ruda Wieluńska – Wieluń – Kępno – Wrocław Gł. ³⁾
		Sośnie Ostrowskie – Międzybórz Sycowski	Ostrów Wlkp. – Oleśnica – Wrocław Gł.
		Zduny – Milicz	Krotoszyn – Milicz – Wrocław Gł.
		Rawicz – Żmigród	Leszno – Rawicz – Żmigród – Wrocław Gł. Góra Śl. – Rawicz – Żmigród – Wrocław Gł.
		Leszno – Wschowa	Leszno – Wschowa – Głogów
		Zbąszyń – Zbąszynek	Poznań Gł. – Zbąszyń – Zbąszynek – Świebodzin, Poznań Gł. – Zbąszyń – Zbąszynek – Zielona Góra Gł., Leszno – Wolsztyn – Zbąszyń – Zbąszynek
		Międzychód – Wierzbno	Poznań Gł. – Międzychód – Wierzbno – Gorzów Wlkp. Strefa, Międzychód – Wierzbno – Międzyrzecz (- Rzepin ³⁾)
		Krzyż – Nowe Drezdenko	Piła Gł. – Krzyż – Gorzów Wlkp., Krzyż – Gorzów Wlkp.
		Krzyż – Dobiegniew – Choszczno	Krzyż – Choszczno – Stargard - Szczecin Gł.
		Piła – Wałcz	Piła Gł. – Wałcz – Kalisz Pomorski – Szczecin Gł. Piła Gł. - Wałcz Raduń
		Piła – Szczecinek	Poznań Gł. – Piła Gł. – Szczecinek – Kołobrzeg, (Ciechocinek – Toruń Gł.) Bydgoszcz Fordon – Bydgoszcz Gł. – Piła Gł. – Szczecinek – Kołobrzeg
		Złotów – Chojnice	Piła Gł. – Chojnice
16.	zachodnio-pomorskie	Chojna – Kostrzyn	Szczecin Niebuszewo – Szczecin Gł. – Chojna – Kostrzyn – (Gorzów Wlkp.) ³⁾ Szczecin Niebuszewo – Szczecin Gł. – Chojna – Kostrzyn – Zielona Góra Gł.
		Dębno Lubuskie – Kostrzyn ²⁾	Dębno Lubuskie – Kostrzyn ³⁾

Lp.	Województwo	Odcinki stykowe	Rekomendowane regionalne linie komunikacyjne (przewozy międzywojewódzkie i wojewódzkie do 30 km od granicy) ¹⁾
		Choszczno – Dobiegniew – Krzyż	Szczecin Gł. – Stargard – Choszczno – Krzyż
		Wałcz – Piła	Szczecin Gł. – Kalisz Pomorski – Wałcz – Piła Gł. Wałcz Raduń - Piła Gł.
		Szczecinek – Piła	Kołobrzeg – Szczecinek – Piła Gł. – Poznań Gł. Kołobrzeg – Szczecinek – Piła Gł. – Bydgoszcz Gł. - Bydgoszcz Fordon – (Toruń Gł. – Ciechocinek)
		Szczecinek – Chojnice	(RE) (Szczecinek) – Chojnice – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. ⁸⁾ Słupsk – Miastko – Szczecinek – Chojnice
		Szczecinek – Miastko	Chojnice – Szczecinek – Miastko – Słupsk
		Sławno – Słupsk	Police – Szczecin Gł. – Stargard – Świdwin – Koszalin – Słupsk ⁹⁾ Darłowo – Sławno – Słupsk (RE) (Kołobrzeg –) Słupsk – Gdynia Gł. – Gdańsk Gł. – Malbork - Elbląg ⁹⁾ Kołobrzeg – Koszalin – Sławno – Słupsk

¹⁾ Rekomendowane linie komunikacyjne pomiędzy województwami (między innymi ustalone w ramach konsultacji Horyzontalnego Rozkładu Jazdy z wojewódzkimi organizatorami przewozów).

²⁾ Odcinek linii planowany do reaktywacji (bez wskazania terminu).

³⁾ Rekomendowana linia komunikacyjna do uruchomienia w przypadku wznowienia przewozów na wskazanym odcinku lub przeprowadzeniu inwestycji infrastrukturalnej umożliwiającej prowadzenie ruchu.

⁴⁾ Rekomendowana linia komunikacyjna do uruchomienia w przypadku wznowienia przewozów na odcinku Brodnica – Działdowo.

⁵⁾ Po wybudowaniu linii KDP.

⁶⁾ Uruchomienie linii po wdrożeniu projektu kolei metropolitarnej GZM.

⁷⁾ Rekomendowana linia komunikacyjna do uruchomienia na odcinku Zawadzkie – Tarnowskie Góry po wznowieniu przewozów na wskazanym odcinku.

⁸⁾ Pociągi przyspieszone na części lub całości trasy.

⁹⁾ Po otwarciu linii Podłęże - Piekiełko przetrasowanie linii na niniejszy odcinek.

¹⁰⁾ Linia komunikacyjna organizowana przez UMWM.

¹¹⁾ Linia komunikacyjna sezonowa.

¹²⁾ Ostateczne trasowanie i relacja uzależniona od realizacji projektu Kolej+.

8 Integracja taryfowo-rozkładowa

W trakcie konsultacji zidentyfikowano odcinki sieci kolejowej, na których planuje się uruchomienie niewielkiej liczby połączeń dalekobieżnych (np. 2 lub 4 pary pociągów dobowo) przy jednocześnie ograniczonej lub nieregularnej regionalnej ofercie przewozowej. W efekcie cała oferta na niektórych ciągach komunikacyjnych może stać się rozdrobniona, a w przypadku niektórych kursów mogłoby dochodzić do ich dublowania. Problem stanowi także zróżnicowanie systemów taryfowych, zwłaszcza dla posiadaczy biletów okresowych, ograniczające dostęp do połączeń.

W trakcie warsztatów podjęto rozmowy na temat wypracowania mechanizmów integracji taryfowo-rozkładowej pociągów różnych organizatorów, które umożliwiłyby wzbogacenie ich oferty przewozowej bez uruchamiania dodatkowych kursów. Jednocześnie przedstawiciele wielu województw zgłaszali problem niskich cen biletów na pociągi dalekobieżne, co stanowi konkurencję wewnątrzgałęziową wobec segmentu regionalnego.

Wszyscy organizatorzy wojewódzcy rekomendują wdrażanie integracji taryfowo-rozkładowej pociągów regionalnych z dalekobieżnymi, co umożliwi wzbogacenie planowanej przez nich oferty przewozowej bez uruchamiania dodatkowych połączeń. Zakres integracji powinien być każdorazowo dopasowany do potrzeby występujących na danym obszarze. Generalnie linie dalekobieżne mogłyby w sposób systemowy pełnić także funkcję regionalną, m.in. poprzez wprowadzenie — na wniosek organizatora wojewódzkiego — dodatkowych postojów handlowych. Współpraca organizatorów może zwiększyć także efektywność przewozów poprzez zwiększenie napełnienia i ułatwić tworzenie rozkładu jazdy na odcinkach ograniczonej przepustowości (np. jednotorowych).

Na poziomie formalnym zasadne byłoby przygotowywanie postępowań przetargowych na obsługę linii komunikacyjnych z uwzględnieniem zapisów nakładających na operatorów obowiązek wdrożenia integracji taryfowo-rozkładowej dla wybranych odcinków. Wdrożenie tej rekomendacji wymaga współdziałania organizatorów krajowego i wojewódzkich, które powinno być implementowane np. poprzez zawieranie stosownych porozumień.

Poniższa tabela oraz schemat zawierają odcinki, na których podczas konsultacji Projektu HRJ z organizatorami transportu zidentyfikowano zasadność wdrożenia integracji taryfowo-rozkładowej. Należy podkreślić, że poniższy katalog nie jest zamknięty, tzn. dopuszcza się jego rozszerzenie, jeśli zostanie zdiagnozowana taka potrzeba i dojdzie do porozumienia organizatorów lub rezygnację z poszczególnych odcinków, gdy taka potrzeba wygaśnie.

Opracowany wykaz wraz ze schematem zostały uwzględnione 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.

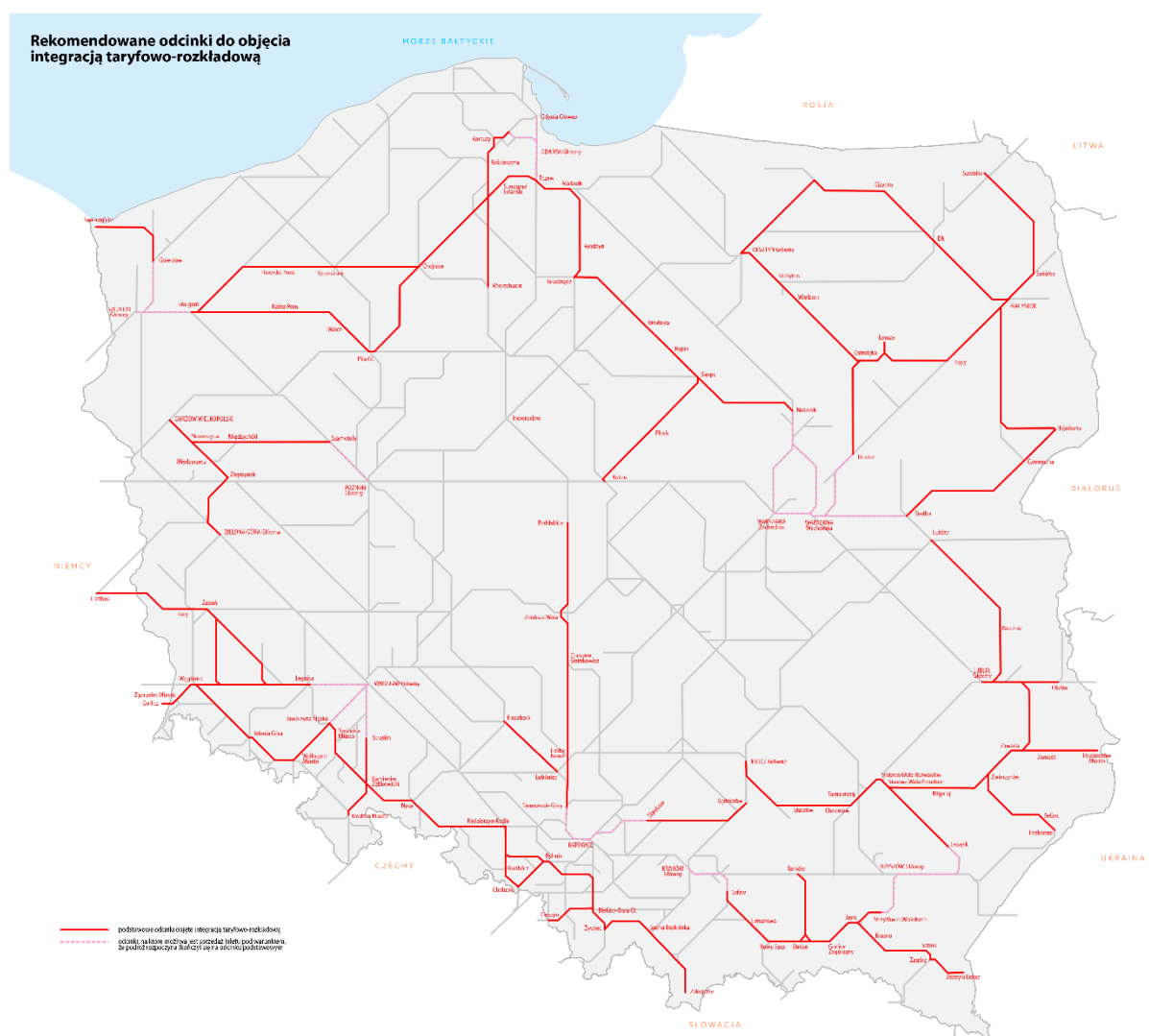
Tabela 69 Rekomendowane odcinki do objęcia integracją taryfowo-rozkladową.

Lp.	Województwo	Rekomendowane odcinki do objęcia integracją taryfowo-rozkladową
1.	dolnośląskie	Legnica – Zgorzelec – Goerlitz Strzelin – Kłodzko Miasto ¹⁾ Jaworzyna Śląska – Wałbrzych Miasto – Jelenia Góra ¹⁾ Jelenia Góra – Węgliniec – Żagań Jaworzyna Śląska – Świdnica Miasto – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa Legnica – Żagań – Żary – Cottbus Hbf.
2.	kujawsko-pomorskie	Malbork – Kwidzyn – Grudziądz Grudziądz – Brodnica – Rypin – Sierpc
3.	lubelskie	Lubin Gł. – Zamość – Hrubieszów Miasto Izbica – Bełzec – Hrebenne Biłgoraj – Zwierzyniec Lublin Gł. – Parczew – Łuków Świdnik Miasto – Chełm
4.	lubuskie	Zielona Góra Gł. – Zbąszynek Legnica – Żagań – Żary – Cottbus Hbf. Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Zbąszynek Skwierzyna – Międzychód Żagań – Węgliniec
5.	łódzkie	Kłobuck – Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola – Poddębice – Dąbie Nad Nerem Kutno – Płock
6.	małopolskie	Gdów – Limanowa – Nowy Sącz – Stróże – Jasło ^{2) 3)} Żywiec – Sucha Beskidzka – Zakopane Sędziszów – Olkusz – Sławków Tarnów – Gorlice Zagórzany Obecnie UMWM w Krakowie współpracuje z PKP IC w zakresie honorowania biletów okresowych regionalnych na trasach: Trzebinia – Kraków Gł. – Tarnów oraz Kraków Gł. – Sędziszów (wybrane połączenia).
7.	mazowieckie	Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża ⁴⁾ Siedlce – Czeremcha ⁴⁾ Ostrołęka – Wielbark – Szczytno Kutno – Płock – Sierpc – Rypin Sierpc – Nasielsk ⁴⁾

Lp.	Województwo	Rekomendowane odcinki do objęcia integracją taryfowo-rozkladową
8.	opolskie	Kędzierzyn-Koźle – Rybnik Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki Kluczbork – Lubliniec Kędzierzyn-Koźle – Racibórz – Chałupki
9.	podkarpackie	Strzyżów nad Wisłokiem – Jasło – Krosno - Sanok – Zagórz – Ustrzyki Dolne ⁵⁾ Jasło – Gorlice Zagórzany Stalowa Wola Rozwadów – Biłgoraj Leżajsk – Stalowa Wola Południe ⁵⁾ Staszów – Tarnobrzeg — Stalowa Wola Rozwadów
10.	podlaskie	Białystok – Sokółka – Suwałki Białystok – Łomża – Ostrołęka Białystok – Hajnówka – Czeremcha Czeremcha – Siedlce ⁴⁾ Białystok – Ełk
11.	pomorskie	Żukowo – Kościerzyna – Wierzchucin ⁶⁾ Tczew – Malbork – Kwidzyn – Grudziądz ⁶⁾ Tczew – Starogard Gd. – Chojnice – Piła Gł. / Szczecinek ⁶⁾
12.	śląskie	Sławków – Bukowno ⁷⁾ Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice ⁷⁾ Kędzierzyn-Koźle – Rybnik – Bielsko-Biała Gł. Bielsko Biała Gł. – Żywiec – Sucha Beskidzka Bielsko-Biała Gł. – Cieszyn Lubliniec – Kluczbork Kędzierzyn-Koźle – Racibórz – Chałupki Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki
13.	świętokrzyskie	Kielce Gł. – Staszów – Tarnobrzeg Sędziszów – Tunel - Olkusz – Sławków
14.	warmińsko-mazurskie	Olsztyn Gł. – Giżycko – Ełk Olsztyn Gł. – Szczytno – Wielbark – Ostrołęka Ełk – Białystok
15.	wielkopolskie	Piła Gł. – Wałcz Szamotuły – Międzychód – Skwierzyna ⁸⁾ Piła Gł. – Złotów – Chojnice
16.	zachodniopomorskie	Piła Gł. – Wałcz – Kalisz Pomorski – Stargard ⁹⁾ Goleniów – Świnoujście ⁹⁾ (z warunkiem zatrzymania pociągów dalekobieżnych w stacji Wolin) Stargard ⁹⁾ – Drawsko Pom. – Szczecinek Szczecinek – Chojnice

- 1) Dla stacji z tego odcinka możliwa sprzedaż biletów w relacji do Wrocławia.
- 2) Po realizacji projektu: pn. Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacji istniejącej linii kolejowej 104 Chabówka – Nowy Sącz.
- 3) Dla stacji z tego odcinka rekomendowana jest integracja taryfowa w relacjach z/do Krakowa.
- 4) Dla stacji z tego odcinka rekomendowana jest integracja taryfowa w relacjach z/do Warszawy.
- 5) Dla stacji z tego odcinka rekomendowana jest integracja taryfowa w relacjach z/do Rzeszowa.
- 6) Dla stacji z tego odcinka rekomendowana jest integracja taryfowa w relacjach z/do Gdańska, Gdyni i Sopotu.
- 7) Dla stacji z tego odcinka rekomendowana jest integracja taryfowa w relacjach z/do odcinków Tarnowskie Góry – Katowice oraz Sławków – Katowice.
- 8) Dla stacji z tego odcinka rekomendowana jest integracja taryfowa w relacjach z/do Poznania.
- 9) Dla stacji z tego odcinka rekomendowana jest integracja taryfowa w relacjach z/do Szczecina.

Rysunek 20 Rekomendowane odcinki do objęcia integracją taryfowo-rozkładową.



9 Połączenia dowozowe do krajowego systemu przewozów dalekobieżnych

Wskazane jest, aby dostęp do krajowego systemu dalekobieżnych przewozów kolejowych był możliwy z poziomu każdego miasta powiatowego bezpośrednio lub z maksymalnie jedną przesiadką. Zapewnienie dostępu z miasta powiatowego do sieci nie zawsze jest możliwe w sposób bezpośredni. Może wynikać to m.in. z braku infrastruktury kolejowej, jej niekorzystnego przebiegu względem sieci osadniczej lub niewystarczających potoków pasażerskich. W takich przypadkach rekomenduje się włączenie miast powiatowych w system za pomocą połączeń dowozowych.

Biorąc pod uwagę przyjęte w HRJ założenia w zakresie planowanej sieci połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych na rozkład jazdy 2034/2035, wśród wszystkich 314 powiatów ziemskich oraz 66 miast na prawach powiatu (łącznie 380 samorządów powiatowych):

- 283 powiatów będzie miało bezpośredni dostęp do pociągów dalekobieżnych w mieście będącym siedzibą powiatu,
- 50 powiatów będzie miało dostęp do systemu ze swojej siedziby za pomocą kolei regionalnej,
- 47 powiatów będzie miało dostęp do systemu ze swojej siedziby za pomocą drogi.

Wśród 47 ośrodków powiatowych mających dostęp do systemu wyłącznie za pomocą drogi znajdują się Piekary Śląskie i Siemianowice Śląskie wchodzące w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, stanowiącej zwarty obszar miejski. Z uwagi na funkcjonujący transport miejski nie będą one brane pod uwagę w dalszych rozważaniach nad organizacją połączeń dowozowych.

Zestawienie miast powiatowych w układzie województw przedstawia tabela:

Tabela 70 Powiaty i miasta na prawach powiatu mające na bazie przyjmowanych założeń dostęp do systemu połączeń dalekobieżnych.

Lp.	Województwo	Powiaty i miasta na prawach powiatu mające na bazie przyjmowanych założeń dostęp do systemu połączeń dalekobieżnych		
		bezpośrednio	za pomocą kolei regionalnej	za pomocą drogi
1	dolnośląskie	bolesławiecki, dzierzoniowski, głogowski, karkonoski, kłodzki, legnicki, lubański, lubiński, oleśnicki, oławski, strzebiński, średzki, świdnicki, wałbrzyski, wołowski, wrocławski, ząbkowicki, zgorzelecki Jelenia Góra, Legnica, Wałbrzych, Wrocław	górowski, jaworski, kamiennogórski, lwówecki, milicki, trzebnicki, złotoryjski	polkowicki
2	kujawsko-pomorskie	aleksandrowski, brodnicki, bydgoski, grudziądzki, inowrocławski, mogileński, nakielski, rypiński, toruński, wąbrzeski, włocławski Bydgoszcz, Grudziądz, Toruń, Włocławek	lipnowski, tucholski	chełmiński, golubsko-dobrzyński, radziejowski, sępoleński ³ , świecki, żniński
3	lubelskie	białski, biłgorajski, chełmski, hrubieszowski, krasnostawski, kraśnicki, lubelski, lubartowski, łukowski, parczewski, puławski, radzyński, świdnicki, zamojski Biała Podlaska, Chełm, Lublin, Zamość	janowski, łęczyński, rycki, włodawski	opolski, tomaszowski,
4	lubuskie	gorzowski, międzyszecki, nowosolski, świebodziński, wschowski, zielonogórski, żagański, żarski Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra	Krośnieński, słubicki,	strzelecko-drezdenecki, sulęciński
5	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		pajęczański, rawski

³ Do czasu uruchomienia regionalnego połączenia kolejowego.

Lp.	Województwo	Powiaty i miasta na prawach powiatu mające na bazie przyjmowanych założeń dostęp do systemu połączeń dalekobieżnych		
		bezpośrednio	za pomocą kolei regionalnej	za pomocą drogi
6	małopolskie	bocheński, brzeski, chrzanowski, gorlicki, krakowski, limanowski, miechowski, nowosądecki, nowotarski, olkuski, oświęcimski, suski, tarnowski, tatrzański Kraków, Nowy Sącz, Tarnów	wadowicki, wielicki	dąbrowski, myślenicki, proszowicki
7	mazowieckie	ciechanowski, gostyniński, grodziski, legionowski, miński, mławski, nowodworski, ostrołęcki, otwocki, piaseczyński, płocki, płoński, przysuski, radomski, siedlecki, sierpecki, sochaczewski, wołomiński, wyszkowski, żyrardowski Ostrołęka, Płock, Warszawa, Radom, Siedlce	koziński, ostrowski, pruszkowski, sokołowski, szydłowiecki, warszawski zachodni	białobrzeski, garwoliński, grójecki, lipski, łosicki, makowski, przasnyski, pułtuski, węgrowski, zwoleński, żuromiński
8	opolskie	brzeski, kędzierzyńsko-kozielski, kluczborski, namysłowski, nyski, oleski, opolski, prudnicki, strzelecki Opole	głubczycki	krapakowicki
9	podkarpackie	bieszczadzki, dębicki, jarosławski, jasielski, kolbuszowski, krośnieński, leżajski, łańcucki, mielecki, niżański, przemyski, przeworski, ropczycko-sędziszowski, rzeszowski, sanocki, stalowowolski, strzyżowski, tarnobrzeski Krosno, Przemyśl, Rzeszów, Tarnobrzeg	lubaczowski	brzozowski, leski
10	podlaskie	augustowski, białostocki, bielski, grajewski, hajnowski, łomżyński, moniecki, sokółski, suwalski Białystok, Suwałki		kolneński, sejneński, siemiatycki, wysokomazowiecki, zambrowski
11	pomorskie	chojnicki, człuchowski, kartuski, kościerski, kwidzyński, lęborski, malborski, słupski, starogardzki, sztumski, tczewski, wejherowski Gdańsk, Gdynia, Słupsk, Sopot	bytowski, gdański, nowodworski, pucki	

Lp.	Województwo	Powiaty i miasta na prawach powiatu mające na bazie przyjmowanych założeń dostęp do systemu połączeń dalekobieżnych		
		bezpośrednio	za pomocą kolei regionalnej	za pomocą drogi
12	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	będziński, bieruńsko-łędziński Jastrzębie-Zdrój, Ruda Śląska, Świętochłowice	- Piekary Śląskie, Siemianowice Śląskie (bez organizacji autobusów dowozowych do kolei)
13	świętokrzyskie	jędrzejowski, kielecki, ostrowiecki, sandomierski, skarżyski, starachowicki, staszowski, włoszczowski Kielce	buski, konecki	kazimierski, opatowski, pińczowski
14	warmińsko-mazurskie	działdowski, elbląski, ełcki, giżycki, iławski, kętrzyński, nidzicki, olecki, olsztyński, ostródzki, piski, szczycieński Elbląg, Olsztyn	bartoszycki, braniewski, mrągowski	gołdapski, lidzbarski, nowomiejski, węgorzewski
15	wielkopolskie	chodzieski, gnieźnieński, jarociński, kaliski, kępiński, kolski, koniński, kościański, krotoszyński, leszczyński, międzychodzki, nowotomyski, obornicki, ostrowski, ostrzeszowski, piłski, pleszewski, poznański, rawicki, słupecki, szamotuński, wrzesiński, złotowski Kalisz, Konin, Leszno, Poznań	czarnkowsko-trzcianecki, gostyński, grodzki, śremski, średzki, wągrowiecki, wolsztyński	turecki
16	zachodniopomorskie	białogardzki, choszczeński, drawski, goleniowski, gryfiński, kołobrzeczki, koszaliński, łobeski, sławieński, stargardzki, szczecinecki, swidwiński, walecki Koszalin, Szczecin, Świnoujście	gryficki, kamieński, policki	myśliborski, pyrzycki

W przypadku dowozowych połączeń kolejowych i autobusowych istotne jest zapewnienie optymalnego czasu na przesiadkę oraz dworca (węzła przesiadkowego) z odpowiednimi warunkami do oczekiwania. Pożądane jest ponadto, aby minimalna częstotliwość kursowania była dopasowana do rozkładu jazdy pociągów dalekobieżnych. W niektórych przypadkach zapewnienie skomunikowania z dalekobieżną linią komunikacyjną w obu kierunkach może wymagać zwiększenia częstotliwości połączenia dowozowego względem częstotliwości danej linii komunikacyjnej. Istotne jest również zachowanie odpowiedniego czasu przejazdu, aby czas całej podróży realizowanej z przesiadką

różnymi środkami transportu był atrakcyjny. Pożądane jest, aby linie dowozowe pełniły także inne funkcje w systemie transportowym (szczególnie w przypadku transportu autobusowego). Z tego powodu powinny być one organizowane przez jednostki samorządu terytorialnego, dysponujące najlepszą wiedzą w zakresie potrzeb transportowych społeczności lokalnych.

Trzeba jednocześnie zaznaczyć, że przypadku licznych miast powiatowych, dla których rekomenduje się zapewnienie dostępu do krajowego systemu przewozów dalekobieżnych za pomocą transportu drogowego obecnie nie są realizowane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej. Istotnym problemem jest również częstotliwość kursowania oraz dni obsługi – nadal w wielu przypadkach poza dniami roboczymi oferta przewozowa jest minimalna lub nie ma jej wcale. Autobusy wykorzystywane do realizacji połączeń dowozowych powinny w miarę możliwości zapewniać porównywalne względem regionalnego transportu kolejowego komfort podróżowania i funkcjonalności, co determinuje zapewnienie obsługi osób poruszających z ograniczoną mobilnością, czy też przewozu rowerów i większego bagażu. Zasadnym jest również, aby pojazdy realizujące tego typu usługi obligatoryjnie były wyposażone w lokalizatory GPS.

W przypadkach wielu miast powiatowych osiągnięcie samej tylko integracji rozkładowej byłoby znaczącym usprawnieniem systemu transportowego. W przypadku połączeń autobusowych barierą w procesach integracyjnych jest zróżnicowanie wymiarów ulg ustawowych. Docelowo pożądane jest ich ujednoczenie, różnice nie powinny wstrzymywać działań możliwych do podjęcia w obecnym stanie prawnym. Możliwe jest bowiem przyjęcie rozwiązań pośrednich, takich jak honorowanie biletów na podstawie porozumień między organizatorami lub operatorami oraz ujednoczenie kanałów sprzedaży („jeden blankiet, dwa bilety”). Istotną jest również czytelna informacja rozkładowa, w której w przystępny sposób powinny być opisane warunki taryfowe i sposób nabycia biletu. Dodatkowo istotną barierą wskazywaną między innymi przez UMWM w Krakowie (posiada rozbudowaną sieć połączeń autobusowych dowożących do połączeń kolejowych regionalnych), jest brak uregulowania kwestii „oczekiwania” autobusu na opóźniony pociąg. W przypadku opóźnienia pociągu, przewoźnik powinien mieć możliwość realizacji kursu niezgodnie z posiadanym zezwoleniem/zaświadczeniem. Rozwiązanie to powinno dotyczyć określonych węzłów przesiadkowych i kursów stosowanie oznaczonych w rozkładzie jazdy.

W aktualnym stanie prawnym nie istnieje na poziomie krajowym dedykowany mechanizm finansowy dla połączeń dowozowych. Możliwe jest jednak podjęcie szeregu działań przez organizatorów przewozów i operatorów, które umożliwiłyby wdrożenie przynajmniej części spośród powyższych rozwiązań. Dlatego minister właściwy do spraw transportu jako organizator lub wyłonieni operatorzy przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych powinni podejmować inicjatywy ukierunkowane na wprowadzanie rozwiązań umożliwiających stopniowe wdrażanie połączeń dowozowych.

10 Załączniki

Załącznik 1 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa dolnośląskiego

Załącznik 2 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Załącznik 3 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa lubelskiego

Załącznik 4 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa lubuskiego

Załącznik 5 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa łódzkiego

Załącznik 6 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa małopolskiego

Załącznik 7 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa mazowieckiego

Załącznik 8 Schemat połączeń regionalnych na terenie aglomeracji warszawskiej

Załącznik 9 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa opolskiego

Załącznik 10 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa podkarpackiego

Załącznik 11 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa podlaskiego

Załącznik 12 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa pomorskiego

Załącznik 13 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa śląskiego

Załącznik 14 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa świętokrzyskiego

Załącznik 15 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Załącznik 16 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa wielkopolskiego

Załącznik 17 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego

Załącznik 18 Schemat połączeń regionalnych na terenie Polski

11 Spis tabel i rysunków

11.1 Spis tabel

Tabela 1 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa dolnośląskiego.....	14
Tabela 2 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.....	18
Tabela 3 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa lubuskiego.....	20
Tabela 4 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa lubuskie...21	
Tabela 5 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa łódzkiego.....	22
Tabela 6 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa małopolskiego.....	24
Tabela 7 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa mazowieckiego.....	26
Tabela 8 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa opolskiego.....	29
Tabela 9 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa podkarpackie.....	31
Tabela 10 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa podlaskiego.....	33
Tabela 11 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa pomorskiego.....	34
Tabela 12 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa śląskiego.....	36
Tabela 13 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa świętokrzyskiego.....	38
Tabela 14 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.....	39
Tabela 15 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa wielkopolskiego.....	41
Tabela 16 Wnioski i postulaty dotyczące infrastruktury na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	42
Tabela 17 Wykaz linii dalekobieżnych ekspresowych (stan na 13.07.2024).....	45
Tabela 18 Wykaz linii dalekobieżnych pośpiesznych (stan na 13.07.2024).....	46
Tabela 19 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa dolnośląskiego.....	47

Tabela 20 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.....	51
Tabela 21 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa lubelskiego.....	54
Tabela 22 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa lubuskiego.....	56
Tabela 23 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa łódzkiego.....	58
Tabela 24 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa małopolskiego.....	61
Tabela 25 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa mazowieckiego.....	63
Tabela 26 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa opolskiego.....	66
Tabela 27 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa podkarpackiego.....	68
Tabela 28 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa podlaskiego.....	71
Tabela 29 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa pomorskiego.....	73
Tabela 30 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa śląskiego.....	78
Tabela 31 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa świętokrzyskiego.....	81
Tabela 32 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.....	83
Tabela 33 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa wielkopolskie.....	85
Tabela 34 Uwagi i wnioski do zaproponowanej oferty dalekobieżnej na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	88
Tabela 35 Kalendarium prac nad przygotowaniem oferty regionalnej i aglomeracyjnej.....	92
Tabela 36 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa dolnośląskiego.....	95
Tabela 37 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa dolnośląskiego – propozycja po warsztatach.....	97
Tabela 40 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.....	102
Tabela 41 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego – propozycja po warsztatach.....	104

Tabela 42 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa lubelskiego.....	107
Tabela 43 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa lubelskiego – propozycja po warsztatach.....	109
Tabela 44 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa lubuskiego.....	112
Tabela 45 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa lubuskiego – propozycja po warsztatach.....	114
Tabela 38 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa łódzkiego.....	117
Tabela 39 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa łódzkiego – propozycja po warsztatach.....	120
Tabela 46 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa małopolskiego.....	124
Tabela 47 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa małopolskiego – propozycja po warsztatach.....	128
Tabela 48 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa mazowieckiego.....	132
Tabela 49 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa mazowieckiego – propozycja po warsztatach.....	136
Tabela 50 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa opolskiego.....	142
Tabela 51 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa opolskiego – propozycja po warsztatach.....	145
Tabela 52 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa podkarpackiego.....	148
Tabela 53 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa podkarpackiego – propozycja po warsztatach.....	150
Tabela 54 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa podlaskiego.....	152
Tabela 55 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa podlaskiego – propozycja po warsztatach.....	154
Tabela 56 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa pomorskiego.....	156
Tabela 57 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa pomorskiego – propozycja po warsztatach.....	160
Tabela 58 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa śląskiego.....	164
Tabela 59 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa śląskiego – propozycja po warsztatach.....	167

Tabela 60 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa świętokrzyskiego.....	174
Tabela 61 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa świętokrzyskiego – propozycja po warsztatach.....	175
Tabela 62 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.....	178
Tabela 63 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego – propozycja po warsztatach.....	179
Tabela 64 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa wielkopolskiego.....	183
Tabela 65 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa wielkopolskiego – propozycja po warsztatach.....	186
Tabela 66 Uwagi i postulaty do oferty regionalnej i aglomeracyjnej na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	190
Tabela 67 Siatka połączeń regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego – propozycja po warsztatach.....	191
Tabela 68 Rekomendowane linie komunikacyjne w przewozach międzywojewódzkich i wojewódzkich do 30 km od granicy.....	197
Tabela 69 Rekomendowane odcinki do objęcia integracją taryfowo-rozkładową.....	206
Tabela 70 Powiaty i miasta na prawach powiatu mające na bazie przyjmowanych założeń dostęp do systemu połączeń dalekobieżnych.....	210

11.2 Spis rysunków

Rysunek 1 Proponowany układ linii komunikacyjnych dalekobieżnych prezentowany podczas konsultacji wojewódzkich wg stanu z 13.07.2024.....	44
Rysunek 2 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa dolnośląskiego.....	101
Rysunek 3 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.....	106
Rysunek 4 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa lubelskiego.....	111
Rysunek 5 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa lubuskiego.....	116
Rysunek 6 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa łódzkiego.....	123
Rysunek 7 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa małopolskiego.....	131
Rysunek 8 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa mazowieckiego.....	140
Rysunek 9 Schemat połączeń regionalnych na terenie aglomeracji warszawskiej.....	141
Rysunek 10 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa opolskiego.....	147
Rysunek 11 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa podkarpackiego.....	151
Rysunek 12 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa podlaskiego.....	155
Rysunek 13 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa pomorskiego.....	163

Rysunek 14 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa śląskiego.	173
Rysunek 15 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa świętokrzyskiego.	177
Rysunek 16 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa warmińsko- mazurskiego.....	182
Rysunek 17 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa wielkopolskiego. .	189
Rysunek 18 Schemat połączeń regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	194
Rysunek 19 Schemat połączeń regionalnych na terenie Polski.	195
Rysunek 20 Rekomendowane odcinki do objęcia integracją taryfowo-rozkładową.....	208