

Konsultacje międzynarodowe Horyzontalnego Rozkładu Jazdy

Nazwa:	<i>Raport z konsultacji międzynarodowych Horyzontalnego Rozkładu Jazdy</i>
Rewizja:	<i>1.0</i>
Data:	<i>26.06.2026</i>

Spis treści

1	Streszczenie.....	4
2	Obszary współpracy z partnerami zagranicznymi.....	5
2.1	<i>EuroLink</i>	5
2.2	<i>Spotkania bilateralne</i>	7
2.3	<i>Inne platformy i działania</i>	8
3	Zgłaszane postulaty w zakresie połączeń międzynarodowych.....	10

1 Streszczenie

Jednym z elementów procesu konsultacji projektu Horyzontalny Rozkład Jazdy były konsultacje międzynarodowe. Dotyczyły one przede wszystkim układu linii komunikacyjnych między Polską a krajami ościennymi, kwestii organizacji tych przewozów, a także uwarunkowań związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej na korytarzach międzynarodowych. W odróżnieniu od pozostałych ścieżek procesu konsultacyjnego, współpraca ta miała i ma charakter ciągły, nieustrukturyzowany, uzależniony od działań w ramach różnych platform i inicjatyw, w których uczestniczy strona polska.

Głównym celem konsultacji jest opracowanie i ustabilizowanie siatki połączeń międzynarodowych w HRJ, uspoźnienie założeń po stronie polskiej oraz po stronie partnerów zagranicznych. Wszystkie działania mają przede wszystkim uwzględnić i odpowiednio zabezpieczyć interes Polski w zakresie harmonijnego rozwoju istniejących i nowych połączeń z resztą Europy. Szczególne znaczenie ma tutaj kwestia infrastruktury – w 2035 roku oddana zostanie do użytku nowa linia kolei dużych prędkości „Y” do Poznania i Wrocławia, która otworzy nowe możliwości zarówno w ruchu krajowym, jak i międzynarodowym.

Obecna siatka połączeń międzynarodowych, choć systematycznie się rozwija, nie jest uznawana za wystarczającą. Dostrzegany jest bardzo duży, niewykorzystany potencjał wybranych relacji międzynarodowych, który należałoby zaadresować w planowanej siatce połączeń w roku 2035. Zauważalne jest również zainteresowanie przewoźników komercyjnych realizacją przewozów na tych relacjach i korytarzach, co musi znaleźć odzwierciedlenie w planach związanych z wykorzystaniem przepustowości infrastruktury kolejowej – po obu stronach granicy.

Wśród najczęściej przedstawianych postulatów do rozwoju układu połączeń międzynarodowych, które strona polska wyrażała w ramach tego procesu, należy wymienić przede wszystkim:

- zwiększenie liczby połączeń (i dostępnej przepustowości) między Polską a Niemcami w korytarzu Frankfurt (Oder) - Berlin,
- utworzenie nowego korytarza z Warszawy do Pragi, wykorzystując infrastrukturę nowej linii „Y” do Wrocławia, a dalej odcinek konwencjonalny przez Wałbrzych, Meziměstí i Hradec Kralove,
- uruchomienie połączeń międzynarodowych przez granicę polsko-słowacką, m.in. połączenia do Koszyc i Budapesztu,
- zwiększenie konkurencyjności i oferowania na perspektywicznych korytarzach, m.in. do Brna i Wiednia.

2 Obszary współpracy z partnerami zagranicznymi

Horyzont 2035 i projekt Horyzontalnego Rozkładu Jazdy był przedmiotem konsultacji w ramach różnych platform współpracy z partnerami zagranicznymi. Do interesariuszy należeli zarówno zarządcy infrastruktury (np. czeska Správa železnic), jak i ministerstwa (niemieckie Bundesministerium für Verkehr oraz czeskie Ministerstvo dopravy). Rozmowy odbywały się w różnych formatach, zarówno spotkań bilateralnych, jak i cyklicznych warsztatów w ramach inicjatyw międzynarodowych. Współpraca odbywała się przy udziale polskich partnerów w postaci Ministerstwa Infrastruktury oraz PKP Polskich Linii Kolejowych.

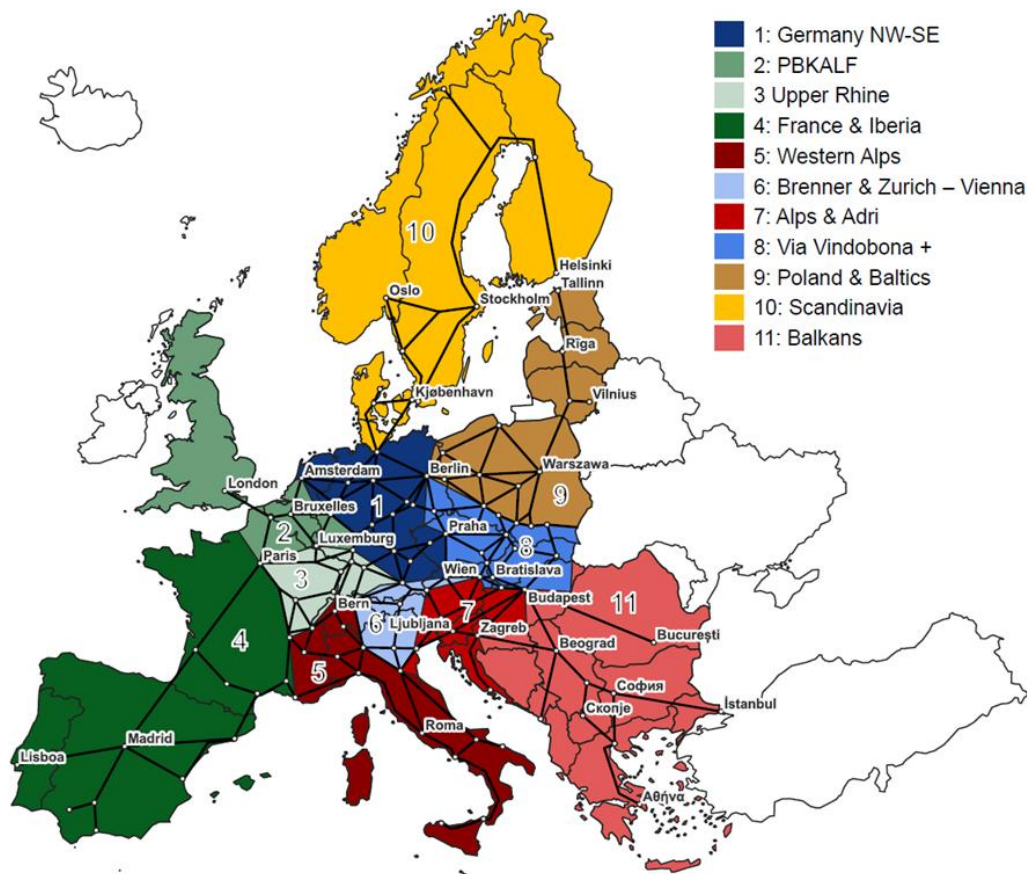
Poniżej przedstawiono najważniejsze z obszarów konsultacji międzynarodowych.

2.1 EuroLink

EuroLink to strategiczna inicjatywa stowarzyszenia RailNetEurope (RNE), zrzeszającego europejskich zarządców infrastruktury kolejowej. Stanowi ona platformę współpracy ponad 20 zarządców infrastruktury, powołaną w celu wspólnego projektowania długoterminowych, transgranicznych koncepcji ofert przewozowych w ruchu międzynarodowym oraz alokacji przepustowości w skali całej Europy. EuroLink działa w duchu nowego unijnego rozporządzenia w sprawie zarządzania przepustowością (CAP) oraz inicjatywy TTR (Timetable and Capacity Redesign), kładąc nacisk na podejście rynkowe i maksymalizację korzyści dla pasażerów oraz przewoźników.

Głównym celem inicjatywy jest rozwój połączeń międzynarodowych w Europie, w szczególności poprzez harmonizację planów poszczególnych zarządców infrastruktury – z korzyścią dla pasażera w postaci większych częstotliwości połączeń, krótszych czasów przejazdu i zapewnienia lepszej bezpośredniości w kluczowych relacjach. Proces wspierany jest przez trwające analizy prognostyczne w ramach ETMS (European Transport Market Study), które ma pokazać zapotrzebowanie i pożądaną liczbę połączeń pasażerskich i towarowych w ujęciu europejskim. Projekt jest również konsultowany z rynkiem, poprzez szerokie zaangażowanie w proces interesariuszy (przewoźników, organizatorów przewozów), weryfikując w ten sposób założenia z oczekiwaniami i realiami praktycznymi.

Projekt HRJ jest uwzględniany w projekcie EuroLink dzięki zaangażowaniu CPK oraz PKP Polskich Linii Kolejowych w inicjatywie. Polska uczestniczy w pracach nad koncepcją przepustowości i układu tras pociągów dla roku 2035. W wydzielonych zespołach dla poszczególnych podregionów, wypracowywano koncepcję zharmonizowanych tras międzynarodowych. Proces obejmował m.in. spotkania warsztatowe *Design sessions*, bieżącą współpracę w ramach *Advisory group*, a także zaangażowanie interesariuszy podczas *Stakeholder sessions*.



Rysunek 1 – Podział na podregiony w ramach analiz inicjatywy EuroLink

Strona polska uczestniczy w pracach nad:

- regionem 8 (*Via Vindobona+*), obejmującym przede wszystkim połączenia w kierunku południowym – do Czech, Austrii i Węgier,
- regionem 9 (*Baltics, Poland up to Berlin*), obejmującym połączenia z Polski w kierunku krajów bałtyckich oraz między Polską a Niemcami.

Do kamieni milowych prac nad koncepcją przepustowości na rok 2035, w których uczestniczyła strona polska, zaliczyć można m.in.:

- warsztaty *Live Design Session Region 9*, które odbyły się 31.03-1.04.2025 w Warszawie, podczas których omawiano szczegóły koncepcji ze szczególnym uwzględnieniem Polski i krajów bałtyckich,
- warsztaty *Live Design Session Region 8*, które odbyły się 18-19.08.2025 w Pradze, podczas których omawiano koncepcję na obszarze południowym, w tym połączenia Polski z Czechami, Słowacją, Węgrami czy Austrią,
- spotkania *Stakeholder Session Region 8*, które odbyły się 24.11.2025 oraz 1.04.2026, podczas którego koncepcja dla obszaru na południe od naszego kraju została zaprezentowana interesariuszom zewnętrznym,

- spotkanie *Stakeholder Session Region 9*, które odbyło się 8.12.2025, podczas którego koncepcja dla regionu obejmującego styk Polski, Niemiec i Litwy została zaprezentowana interesariuszom zewnętrznym

W projekcie EuroLink uczestniczą kluczowi partnerzy zagraniczni w kontekście połączeń międzynarodowych. Należą do nich przede wszystkim: Správa železnic (Czechy), DB InfraGO (Niemcy), Rail Baltica i LTG Infra (Litwa), SCHIG i ÖBB Infra (Austria), ŽSR (Słowacja) oraz KTI (Węgry). Istotne jest również korzystanie z doświadczeń innych podmiotów z całej Europy, którzy wspierają proces analityczny swoją wiedzą ekspercką. Wśród zaangażowanych można wyróżnić m.in. SBB (Szwajcaria), Infrabel (Belgia), Prorail (Holandia) i SNCF Réseau (Francja).

2.2 Spotkania bilateralne

Założenia oferty przewozowej w ruchu międzynarodowym dla roku 2035, opracowane w ramach projektu Horyzontalny Rozkład Jazdy, były jednym z elementów uzgodnień i rozmów podczas różnych spotkań bilateralnych z partnerami zagranicznymi. W raporcie przedstawiono najważniejsze z nich.

Styk polsko-czeski

Problematyka połączeń między Polską a Czechami była przedmiotem rozmów podczas spotkania 21-22.10.2024 w Czeskich Budziejowicach na szczeblu ministerstw obu krajów. Omawiano aktualny status inwestycji infrastrukturalnych w zakresie sieci kolei dużych prędkości (projekty Katowice - Ostrawa i Wrocław - Praga), perspektywy dla organizacji przewozów służby publicznej na istniejących liniach komunikacyjnych, a także możliwości i scenariusze rozwoju w perspektywie roku 2035.

Kolejne ministerialne spotkanie polsko-czeskie odbyło się 21-22.10.2025 we Wrocławiu. Do agendy spotkania należało m.in. omówienie aktualnych wyników przewozowych w połączeniach międzynarodowych między Polską a Czechami, przedstawienie perspektywy rozpoczęcia obowiązywania nowego Planu Transportowego w Polsce (lata 2030-2034) oraz aktualizacji statusu i harmonogramu prac infrastrukturalnych w obu krajach. Istotną częścią spotkania było również omówienie planów rozwoju połączeń w horyzoncie roku 2035 i później. Do najważniejszych ustaleń kierunkowych należały m.in. kwestia przetrasowania połączeń między Wrocławiem a Pragą przez nowy korytarz przez Mieroszów i Meziměstí (również dla połączeń z Warszawy), rozwój połączeń między Polską a Austrią (połączenia do Wiednia) poprzez włączenie Brna i zwiększenie częstotliwości połączeń, a także układu połączeń po oddaniu do użytku nowej linii kolejowej nr 170 oraz odcinków VRT między Ostrawą, Brnem a Pragą.

Styk polsko-niemiecki

Połączenia między Polską a Niemcami były przedmiotem rozmów 06.11.2024 w ramach konsultacji projektu HRJ i DeutschlandTakt, które były koordynowane

przez ministerstwa. Szczególny nacisk położono na kwestię uspoźnienia prognoz popytu w ruchu międzynarodowym w celu właściwego zaadresowania potrzeb w ruchu pasażerskim m.in. między Warszawą a Berlinem. Omówiono również aktualne propozycje oferty przewozowej w obu koncepcjach na rok 2035 – niemieckiej i polskiej.

Następne ministerialne spotkanie z przedstawicielami Republiki Federalnej Niemiec odbyło się 14.05.2025 w Berlinie. Oprócz omówienia dalszych szczegółów związanych z uspoźnieniem prognoz w modelach obu krajów, pogłębiono temat perspektywy utworzenia nowego korytarza kolei dużych prędkości między Poznaniem a Berlinem przez Gorzów Wielkopolski i Kostrzyn. W horyzontach pośrednich zaadresowano problem niedostatecznej przepustowości odcinka Frankfurt - Berlin w stosunku do oferty zakładanej w projekcie HRJ (uwzględniającej występujący już popyt ze strony przewoźników komercyjnych, przejawiający się m.in. wnioskami o otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej na tej trasie).

Kolejny warsztat dotyczący oferty przewozowej w HRJ i DeutschlandTakt odbył się 26.11.2025 w Warszawie. Szczególną uwagę poświęcono kwestii dostępnej liczby tras na odcinku Frankfurt (Oder) - Berlin, która nie jest z polskiej perspektywy wystarczająca dla zaspokojenia rosnącego ruchu międzynarodowego. Postulatem wychodzącym z projektu HRJ było zapewnienie co najmniej 1,5 trasy (a docelowo 2) w godzinie dla połączeń w kierunku Polski - do Warszawy (1 trasa w godzinie) i Wrocławia (co najmniej 0,5 trasy w godzinie). Podkreślono brak możliwości rozwoju połączeń między stolicami obu krajów, nawet po otwarciu infrastruktury KDP w Polsce, bez zapewnienia dodatkowej przepustowości. W przeciwnym przypadku rozwój połączeń na tej linii musiałby wiązać się z ograniczeniami na innych, równie istotnych trasach (na południe Polski).

2.3 Inne platformy i działania

Postulaty płynące z projektu HRJ były również przekazywane i konsultowane w ramach innych działań. Jedną z nich jest aktywne włączenie się do procesu składania uwag do niemieckiego *Mittelfristiges Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung* (mKoK), czyli strategicznego narzędzia zarządcy infrastruktury kolejowej DB InfraGO, którego celem jest planowanie wykorzystania przepustowości linii kolejowych w perspektywie od trzech do pięciu lat w przód. Jest to narzędzie średniookresowe, jeszcze przed wprowadzeniem założeń projektu DeutschlandTakt.

PKP Polskie Linie Kolejowe złożyły swoje oficjalne uwagi do projektu mKoK na rok 2028, z perspektywą na lata 2030 i późniejsze. Zostały one wypracowane wspólnie, w myśl kierunkowego dążenia do osiągnięcia założeń z projektu HRJ. Najważniejszym postulatem było zapewnienie dodatkowej przepustowości (kolejnej trasy w godzinie) na odcinku między polską granicą a Berlinem. Zasygnalizowano również perspektywę potencjalnego, nowego korytarza KDP,

poprowadzonego częściowo w śladzie linii Berlin - Kostrzyn. Podkreślono również istotność elektryfikacji korytarza Görlitz - Dresden, w celu włączenia Drezna w układ planowanego połączenia południowej Polski z Lipskiem.

3 Zgłaszane postulaty w zakresie połączeń międzynarodowych

PARTNER	POŁĄCZENIE	POSTULAT
Niemcy	Warszawa - Berlin Kraków - Berlin	<p>Zwiększenie liczby dostępnych tras dla połączeń do/z Polski przez przejście graniczne Frankfurt (Oder) - Kunowice.</p> <p>W HRJ przewidziano rozwój połączeń w osi Warszawa - Berlin do więcej niż jednej trasy na 2 godziny. Poziom ten zostanie osiągnięty już wkrótce przez pociągi inkumbenta, brak jest przestrzeni na rozwój przewoźników prywatnych, którzy wyrażają zainteresowanie tym połączeniem (choćby w formie składania wniosków w trybie Open Access). Z tego względu układ linii w HRJ 2035 uwzględnia trasę pod lowcostowe połączenie z Warszawy przez linię kolejową nr 3 – a nie wyłącznie połączenia po linii kolejowej nr 85.</p> <p>W horyzoncie 2035 roku przewidziano rozwój połączeń między południem kraju (Rzeszowem, Krakowem, GZM, Wrocławiem) a Berlinem do częstotliwości 2-godzinnej. Oznacza to, że przewidziany przez stronę niemiecką w DeutschlandTakt slot dla połączeń do/z Polski – jeden w godzinie – zostaje całkowicie skonsumowany przez tą relację oraz linię ekspresową przez KDP co 2 godziny z Warszawy.</p> <p>Dodatkowa przepustowość mogłaby być również wykorzystana na inne, niesystemowe połączenia, np. relację w śladzie obecnego połączenia <i>Gedania</i> z Gdyni przez Poznań do Berlina. Co do zasady połączenia Trójmiasta z Berlinem ma w 2035 roku zostać przeniesione na korytarz przez Szczecin, ale utrzymywany jest postulat potencjalnego pozostawienia tej relacji m.in. z województwa kujawsko-pomorskiego.</p> <p>Postulat został podnoszony m.in. podczas konsultacji projektu DeutschlandTakt, spotkania polsko-niemieckiej grupy roboczej ds. transportu kolejowego, a także został uwzględniony w koncepcji projektu EuroLink.</p>

Czechy	Warszawa - Praha Gdynia - Praha	<p>Przetrasowanie połączeń z Wrocławia do Pragi przez Wałbrzych, Meziměstí, Hradec Králové i zapewnienie przepustowości pod jedną trasę do/z Polski w godzinie</p> <p>Z uwagi na trwające przygotowania do modernizacji i elektryfikacji węzła w Náchodzie, strona czeska zgłosiła chęć utworzenia nowego korytarza w ruchu międzynarodowym między Wrocławiem a Pragą – przez Meziměstí, Náchod i Hradec Králové. Ze względu na odsunięcie w czasie perspektywy budowy linii KDP przez Lubawkę, trasa ta ma w założeniu pełnić rolę szybkiego połączenia z Pragą już w latach 30. W stosunku do obecnej relacji z Wrocławia przez Kłodzko, Międzylesie, Lichkov i Ústí nad Orlicí do Pragi, nowy korytarz charakteryzuje się większą niezawodnością (110 km vs. 58 km jednotoru), a także włącza w ten ciąg komunikacyjny większe ośrodki jak Hradec Králové (94 tys.) oraz po stronie polskiej Wałbrzych (98 tys.). Istotne jest również skrócenie czasu przejazdu z Wrocławia względem trasy przez Międzylesie – prognozowana wartość w 2035 roku to ok. 3 h 15 min.</p> <p>Ze względu na realizację nowej linii kolejowej dużych prędkości „Y” z Warszawy przez Łódź do Wrocławia, trasowanie połączeń między stolicami Polski i Czech przez ten korytarz będzie konkurencyjne czasowo względem połączenia przez Bramę Morawską. Umożliwi to również włączenie w układ połączeń międzynarodowych z Czechami miasto Łódź oraz nowe lotnisko krajowe. Z tego względu w propozycji HRJ na rok 2035 założono kursowanie linii Ex02, w częstotliwości co 2 godziny, z Warszawy (Białegostoku) przez linię KDP „Y”, Wrocław, Wałbrzych, Hradec Králové do Pragi.</p> <p>Jednocześnie w perspektywie 2035 roku założono rozwój połączenia między Trójmiastem a Pragą do częstotliwości 2-godzinnej – w odpowiedzi na rosnący popyt na tej trasie. Dla tego połączenia również założono trasowanie przez Mieroszów i Meziměstí, poprawiając konkurencyjność połączenia poprzez włączenie ziemi wałbrzyskiej kraju hradeckiego w jej układ, skracając czas przejazdu, a także uwalniając przepustowość na linii kolejowej 276 przez Kłodzko i Międzylesie dla ruchu regionalnego oraz towarowego.</p> <p>Strona czeska popiera i również uwzględnia w swoich planach połączenie o charakterze międzynarodowym z Polską w tym korytarzu, ale z uwagi na intensywny ruch regionalny w rejonie Náchodu aktualnie przewidywana dostępna przepustowość uwzględnia</p>
--------	------------------------------------	---

		<p>wyłącznie pół trasy dalekobieżnej w godzinie (częstotliwość 2-godzinna). Trwają dalsze analizy nad możliwością zmian w planie przepustowości oraz uwzględnienia obu linii komunikacyjnych – z Warszawy oraz Gdyni – w trasowaniu przez Meziměstí.</p> <p>Postulat został podnoszony m.in. podczas polsko-czeskiej grupy roboczej ds. transportu kolejowego, a także w ramach warsztatów projektu EuroLink.</p>
Słowacja	Kraków - Český Těšín - Žilina - Bratislava - Wien	<p>Uruchomienie połączenia Krakowa z Wiedniem przez Żylinę i Bratysławę</p> <p>Ze względu na usystematyzowanie tras do Wiednia w korytarzu przez Bramę Morawską i linię kolejową Ostrava - Breclav (m.in. 2-godzinna częstotliwość połączenia z Warszawy, uruchomienie połączenia z Wrocławia i Krakowa jako osobne pociągi – bez manewrów w Bohuminie w celu skrócenia czasu przejazdu), w HRJ zidentyfikowano potrzebę rozwoju i zwiększenia liczby połączeń z Krakowa do Wiednia alternatywnym korytarzem. Do czasu ukończenia odcinka linii kolei dużych prędkości (VRT) Ostrava - Přešov, po stronie czeskiej brak jest możliwości zwiększenia częstotliwości połączeń z Polski powyżej jednej trasy w godzinie (łącznie do Pragi oraz Wiednia i Budapesztu). Przeanalizowano inne możliwości trasowania, m.in. w zakresie czasów przejazdu oraz potencjału ośrodków w alternatywnym korytarzu. Rozpatrywano również kilka możliwości trasowania po stronie polskiej.</p> <p>Ostatecznie zaproponowano trasę przez północno-zachodnią Słowację, włączając ośrodki takie jak: Žilina (80 tys. mieszkańców), Trenčín (54 tys.) i Trnava (62 tys.). Co istotne, połączenie te będzie stanowić bezpośrednie połączenie stolicy - Bratysławy – z południem Polski. Jest to szczególnie istotne w kontekście przeniesienia głównego ciężaru między Polską a Węgrami – po otwarciu trasy Podłęże-Piekielko – na linię przez Nowy Sącz, Koszyce i Miskolc. Między Bratysławą a Wiedniem połączenie miałyby wykorzystywać niedawno zmodernizowaną linię przez Marchegg, co umożliwi przejazd przez główny dworzec w Bratysławie.</p> <p>Zaproponowane trasowanie między Krakowem a Żyliną przez Oświęcim i Zebrzydowice umożliwi obsługę dużych ośrodków na pograniczu polsko-czeskim – to m.in. Karviná (49 tys. mieszkańców), Český Těšín (24 tys.) i Třinec (34 tys.). Oferuje też lepszy czas przejazdu w stosunku do jazdy przez Zwardoń, Bielsko-Białą i Czechowice-Dziedzice (ze</p>

		<p>zmianą czoła) – w dużej mierze dzięki modernizacji i podniesieniu parametrów linii kolejowej nr 93 przez Zebrzydowice.</p> <p>Postulat został podnoszony m.in. w ramach projektu EuroLink.</p>
Słowacja Węgry	Kraków - Nowy Sącz - Košice - Budapest	<p>Uruchomienie połączenia z Budapesztem</p> <p>Dzięki otwarciu nowej linii kolejowej Podłęże-Piekielko możliwe będzie znaczące skrócenie czasu przejazdu oraz dystansu dla połączenia kolejowego między Krakowem a wschodnią Słowacją i Węgrami. W HRJ 2035 zaproponowano połączenie dalekobieżne co 4 godziny z Budapesztu do Krakowa, z jedną parą połączeń wydłużoną do Warszawy, zapewniającą połączenie obu stolic w sposób bezpośredni.</p> <p>Postulat jest elementem założeń do koncepcji oferty przewozowej wypracowanych wspólnie w ramach projektu EuroLink.</p>
Niemcy	Białystok - Gdańsk - Szczecin - Berlin	<p>Zapewnienie połączenia dalekobieżnego co 2 godziny między Szczecinem a Berlinem</p> <p>Przeniesienie głównego ciężenia między północną Polską a Niemcami przez Słupsk i Koszalin przewidywane jest po modernizacji odcinków linii kolejowej nr 202 z Gdyni do Słupska oraz po przebudowie odcinka Szczecin - Angermünde. Inwestycje te skrócą czas przejazdu między Trójmiastem a Berlinem do konkurencyjnego wobec korytarza przez Poznań i Frankfurt.</p> <p>W dalszym horyzoncie – po budowie tzw. magistrali bałtyckiej – przewiduje się rozwój i rozszerzenie oferty przewozowej o szybkie połączenia o charakterze ekspresowym przez Kołobrzeg. Do czasu modernizacji i zwiększenia przepustowości tego ciągu, na tym etapie prac przewiduje się poprowadzenie linii w cyklu 2-godzinny, o jednolitej siatce postojów. Założenie jest kompromisem między możliwościami infrastruktury (przede wszystkim jednotorowych odcinków między Słupskiem a Runowem Pomorskim), a oczekiwaniami poszczególnych organizatorów w zakresie rozwoju oferty przewozowej w oparciu o cykliczny rozkład jazdy.</p>

		<p>Głównym postulatem podnoszonym w rozmowach ze stroną niemiecką było zapewnienie trasy o charakterze ekspresowym na odcinku Tantow - Angermünde w częstotliwości 2-godzinnej, z jednoczesnym uwzględnieniem osobnych slotów dla połączeń regionalnych i regionalnych przyspieszonych. Rozpatrywano również możliwości wydłużenia połączenia z Berlina dalej w kierunku południowym.</p> <p>Postulat został podnoszony m.in. podczas konsultacji projektu DeutschlandTakt, spotkania polsko-niemieckiej grupy roboczej ds. transportu kolejowego, a także w trakcie prac nad koncepcją przepustowości w projekcie EuroLink.</p>
Czechy	Warszawa - Wien	<p>Włączenie Brna w układ linii z Polski do Austrii oraz zwiększenie częstotliwości</p> <p>Realizowana obecnie przez stronę czeską modernizacja korytarza Přerov - Brno do prędkości maksymalnej 200 km/h oraz planowana przebudowa węzła kolejowego w Brnie otwiera nowe możliwości również dla połączeń międzynarodowych z Polski. Oprócz chęci zapewnienia bezpośredniego połączenia miasta Brna – drugiego pod względem liczby mieszkańców ośrodka w Republice Czeskiej – z Polską, istotnym czynnikiem jest również wzmocnienie konkurencyjności korytarza z Warszawy do Wiednia, z dostrzeganym znaczącym potencjałem rozwoju.</p> <p>W HRJ zaproponowano wzmocnienie częstotliwości linii łączącej stolicę Polski i Austrii do 2 godzin oraz przetrasowanie jej przez węzeł w Brnie. Zwiększenie liczby kursów możliwe jest dzięki m.in. przeniesieniu głównego korytarza łączącego Warszawę z Pragą przez Wrocław i uwolnieniu w ten sposób przepustowości na odcinku Ostrava - Přerov.</p> <p>Z uwagi na podniesienie parametrów odcinka Přerov - Brno oraz Brno - Břeclav, czas przejazdu będzie zbliżony do aktualnego trasowania przez Otrokovice, przy włączeniu w obsługę tego połączenia jednego z najważniejszych ośrodków w Republice Czeskiej. Co istotne, oferowanie na obecnie funkcjonującym korytarzu w ciągu Ostrava - Přerov - Otrokovice - Břeclav (- Wien) pozostanie na tym samym poziomie przez planowane połączenia z Wrocławia i Krakowa do Wiednia.</p>

	<p>Podstawowym warunkiem możliwości przetrasowania jest przebudowa węzła w Brnie, która umożliwi przejazd z kierunku Ostrawy w stronę Wiednia. Dodatkowo strona czeska w trakcie konsultacji zgłaszała wyzwania związane z przepustowością modernizowanego właśnie odcinka Přerov - Brno, planowanego do intensywnej obsługi ruchem krajowym.</p> <p>Postulat został podnoszony m.in. podczas polsko-czeskiej grupy roboczej ds. transportu kolejowego, a także w ramach warsztatów projektu EuroLink.</p>
--	--



Ministerstwo
Infrastruktury



PORT
POLSKA

