

Czynniki warunkujące rozwój kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych na przykładzie województwa podkarpackiego

Marek GRAFF¹

Streszczenie

Dostępność funduszy UE na modernizację infrastruktury, w tym kolei (remonty infrastruktury i zakupy taborowe) spowodowała, iż władze samorządowe Podkarpacia początkowo przystąpiły do pozyskiwania taboru z napędem spalinowym, a później także elektrycznym. Remonty sieci kolejowej są – z jednej strony wykonywane przez właściciela infrastruktury – PLK, zarządzanego centralnie, z drugiej zaś bardziej skomplikowane z powodów kosztów oraz prawno-proceduralnych (konieczność zgodności z prawem UE). Zatem np. modernizacja LK 91 Kraków – Rzeszów rozpoczęła się dopiero w 2011 r., dla porównania, pierwsze pojazdy spalinowe Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie zakupił w 2004 r., elektryczne w 2013 r. Wraz z pozyskiwaniem kolejnych pojazdów (do połowy 2023 r. ich liczba – wraz z zamówionymi – to 49 egzemplarzy) oraz wykonywanymi remontami infrastruktury, zdecydowano się na uruchomienie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej (PKA), łączącej Rzeszów z miejscowościami położonymi do 50 km od stolicy Podkarpacia po istniejącej infrastrukturze kolejowej. Obecnie jest realizowana kompleksowa modernizacja stacji Rzeszów Główny, w tym remont dworca. Poza tym, z powodu bliskości granicy z Ukrainą, kilka lat temu przystąpiono do modernizacji linii kolejowych biegnących w kierunku wschodnim i stacji granicznych PLK i UZ (1435 + 1520 mm), które po inwazji Rosji na Ukrainę w lutym 2022 r. okazały się bardzo potrzebne w obliczu konieczności przewozu uchodźców oraz pomocy międzynarodowej dla walczącej Ukrainy.

Słowa kluczowe: Podkarpacie, PLK, PKA (Podmiejska Kolej Aglomeracyjna), Lotnisko Jasionka

1. Wprowadzenie

Podkarpacie jest regionem położonym w południowo-wschodniej części Polski (stolicą województwa jest Rzeszów), graniczącym od wschodu z Ukrainą, a od południa ze Słowacją (rys. 1). Obecnie kluczową rolę w komunikacji kolejowej regionu pełni LK 91, czyli dwutorowa zelektryfikowana linia Kraków – Rzeszów – Przemyśl – Medyka, której modernizację i rewitalizację zakończono w 2015 r., co umożliwia osiągnięcie prędkości maksymalnej 160 km/h na odcinku Kraków – Rzeszów (na pozostałym – 120 km/h) (rys. 2) [1, 2]. Kolejne linie takie jak Przeworsk – Stalowa Wola (LK 68), Rzeszów – Ocice (LK 71) (rys. 3), zelektryfikowane i odpowiednio dwu- i jednotorowe pozwalają na poruszanie się z prędkością do 120 km/h. Pozostałe linie to przeważnie linie jednotorowe nieelektryfikowane, gdzie prędkość eksploatacyjna nie przekracza 80–100 km/h. Z powodu sąsiedztwa z Ukrainą

Podkarpacie dysponuje kilkoma kolejowymi przejściami granicznymi z tym krajem, a także stacjami przeładunkowymi, zbudowanymi w celu umożliwienia przeładunku towarów pomiędzy sieciami kolejowymi o rozstawie 1435 mm i 1520 mm:

- Przemyśl Główny oraz Medyka (rys. 4) i Żurawica (stacja UZ – Mościska II), pełniące rolę w komunikacji odpowiednio pasażerskiej oraz towarowej pomiędzy PKP i UZ. Na stacji UZ – Mościska II znajduje się TSP SUW 2000 (obecnie nieczynne) do automatycznego przestawiania rozstawu kół [3, 4].
- Werchrata położona na LK 101 Munina – Hrebenne, pełniąca rolę lokalnego towarowego przejścia granicznego; do stacji Werchrata doprowadzona jest LK 116 (1520 mm) z Rawy Ruskiej na Ukrainie.
- Malhowice na LK 102 Przemyśl – Malhowice (– Chyrów) – Krościenko – Zagórz (LK 108), to dawna linia biegnąca tranzytem przez Związek Sowiecki (do 1991 r.), a obecnie Ukrainę z Przemyśla

¹ Dr; Instytut Chemii i Techniki Jądrowej; e-mail: marek.graff@infotransport.pl.



Rys. 1. Sieć kolejowa na Podkarpaciu [opracowanie własne]

do Zagórza. W Krościenku znajduje się lokalne pasażerskie przejście graniczne z Ukrainą (obecnie nieczynne)².

Z powodu odmiennego rozstawu szyn (PKP i UZ) konieczna jest zmiana wózków w wagonach w komunikacji pomiędzy tymi krajami (poza stacjami granicznymi, gdzie są doprowadzone tory obu rozstawów).

Stosowany jest zarówno sposób klasyczny (wymiana wózków na podnośnikach Kutruffa), jak i przestawianie automatyczne. Odpowiednie stanowiska przestawcze znajdują się na stacjach:

- przestawianie klasyczne Przemysł Gł. i Mościska II (ruch pasażerski), Medyka (ruch towarowy);
- przestawianie automatyczne – Mościska II (ruch pasażerski, system SUW 2000, obecnie nieużywany).

² Na stacji Malhowice przejście graniczne nigdy nie funkcjonowało, a przejazdy tranzytowe pociągów PKP do 1994 r. (wskutek rezygnacji przez PKP) odbywały się bez kontroli granicznej, przy czym wsiadanie czy wysiadanie było zabronione.



Rys. 2. Stacja Sędziszów Małopolski Wschodni na LK 91 (8.07.2023 r.) [fot. P. Demka / PLK]



Rys. 3. LK 71 Ocice – Rzeszów (11.12.2021 r.) [fot. K. Dzidek / PLK]



Rys. 4. Stacja Medyka (1435 + 1520 mm) (28.07.2015 r.) [fot. M. Graff]

Należy dodać, iż wymiana wózków w wagonach obecnie dotyczy tylko komunikacji pasażerskiej. Wymiany wózków do wagonów towarowych zaniechano po 1989 r., preferując przeładunek na stacjach granicznych, a także z powodu cofnięcia zezwolenia wjazdu na sieć PKP dla wagonów o skrajni 1-WM³. Przez Podkarpacie przebiega także fragment LHS, gdzie znajduje się stacja przeładunkowa Wola Baranowska (1520 + 1435 mm).

Natomiast komunikacja kolejowa ze Słowacją jest realizowana przez jedno lokalne niezelektryfikowane przejście graniczne Łupków – Medzilaborce, wykorzystywane w sezonowym ruchu pasażerskim, ewentualnie jako przejście zapasowe w ruchu towarowym pomiędzy Polską i Słowacją. Obecnie w regionie najważniejszymi inwestycjami związanymi z koleją na Podkarpaciu są:

- uruchomienie komunikacji w ramach Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej, czyli połączenia Rzeszowa z miejscowościami leżącymi do 50 km od stolicy województwa – Przeworska, Dębicy, Kolbuszowej i Strzyżowa w taktie 0,5 / 1 h w szczycie / poza szczytem przewozowym;
- budowa nowych przystanków w ramach PKA;
- budowa zaplecza techniczno-utrzymawczego dla Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej w pobliżu stacji Rzeszów Staroniwa oraz analogicznego obiektu dla PKP IC na stacji Przemysł Bakończyce (w realizacji): w połowie czerwca 2023 r. zapowiedziano wybór (w III kwartale 2023 r.) wykonawcy modernizacji stacji postojowej Przemysł Bakończyce realizowanej na zlecenie PKP IC kosztem 380 mln PLN [5]. Zatem powstanie ekologiczna myjnia całoroczna, a układ torowy stacji zostanie przebudowany w kierunku przyjmowania większej liczby pociągów. Obiekt ma zostać przystosowany do obsługi m.in. zespołów ED250 Pendolino;
- modernizacja stacji Rzeszów Główny (wymiana nawierzchni, remont dworca), zakończona w 2021 r.⁴;
- elektryfikacja i rewitalizacja LK 71 Rzeszów – Ocice (zakończona w 2021 r.) (rys. 5);
- elektryfikacja i rewitalizacja LK 68 Stalowa Wola Rozwadów – Lublin (fragment linii leży w woj. podkarpackim, pozostała część – w woj. lubelskim; zakończona w 2020 r.);
- rewitalizacja LK 106 Rzeszów – Strzyżów – Jasło (linia niezelektryfikowana);
- budowa linii kolejowej na lotnisko cywilno-wojskowe Jasionka pod Rzeszowem (około 5 km)

³ Wagony wschodnich przewoźników mogą wjeżdżać na sieć PLK (po zmianie wózków na rozstaw 1435 mm) przeważnie jako przesyłki nadzwyczajne.

⁴ Modernizacje dworców m.in. w Przeworsku, Przemysłu i Łąncucie wykonano w trakcie przygotowań do EURO 2012; w Dębicy, Sędziszowie Młp. – modernizacji LK 91, Kolbuszowej – elektryfikacji LK 71. Obecnie remontowany jest dworzec na stacji Stalowa Wola Rozwadów.

w ramach PKA, zakończonej pod koniec września 2023 r. [6];

- rewitalizacja przejść granicznych z Ukrainą, zwłaszcza Medyki pełniącej rolę zasadniczej stacji towarowej w komunikacji PKP – UZ oraz Werchrata będącej stacją graniczną na linii lokalnej, ewentualnie linii lokalnych połączonych ze stacją Wola Baranowska na LHS. Modernizacji stacji granicznej Krościenko czyli linii dojazdowej LK 108 nie przewidziano;
- zakup nowoczesnego taboru, czyli zespołów trakcyjnych – elektrycznych lub hybrydowych (wcześniej także spalinowych). Zakupy pojazdów są realizowane przez podkarpacki Urząd Marszałkowski z dofinansowaniem UE;
- modernizacja węzła Przemyśl, w tym budowa nowego mostu kolejowego na Sanie (rys. 6 i 7), rewitalizacja LK 102 do Malhowic.



Rys. 5. Przystanek Kolbuszowa Górna na LK 71 (8.07.2023 r.)
[fot. P. Demska / PLK]



Rys. 6. Most na Sanie w Przemyślu do 2023 r. (16.09.2016 r.)
[fot. M. Graff]



Rys. 7. Nowy most kolejowy na Sanie w Przemyślu
[fot. T. Warszawski / PLK]

2. Modernizacja stacji Rzeszów Główny

W maju 2021 r. zakończono modernizację stacji Rzeszów Główny kosztem 299,6 mln PLN, współfinansowanej z programu UE POIiŚ (209,6 mln PLN) (rys. 8), co także jest częścią szerszego programu realizowanego przez województwo podkarpackie pn. „Budowa Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA” [7]. W ramach wspomnianego programu powstanie 14 nowych przystanków i nowa linia kolejowa na lotnisko.



Rys. 8. Stacja Rzeszów Główny (8.04.2023 r.) [fot. M. Graff]

W obrębie stacji Rzeszów Główny komunikację pomiędzy peronami, dworcem i miastem zapewnia obecnie przejście podziemne, które zastąpiło kładkę nad torami, a także 4 windy oraz 4 pary schodów ruchomych zamontowanych na peronach [8, 9]. Oddano do użytku także nowy przystanek Rzeszów Zachodni, gdzie zamontowano na peronach m.in. windę i pochylnie. Orientację ułatwia ponad 100 tablic informacyjnych. Inwestycję w Rzeszowie zrealizowały PKP PLK w ramach programu „Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM)”. Wartość umowy, współfinansowanej ze środków unijnych

Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, to 205 mln PLN netto. Dodatkowo, na wybranych liniach powstały nowe przystanki (przekazane do eksploatacji w czerwcu 2023 r.):

- LK 106 Rzeszów – Strzyżów: Rzeszów Galeria (obecnie Rzeszów Centrum) i Rzeszów Os. Dąbrowskiego (ostatecznie Rzeszów Politechnika) oraz Boguchwała Dolna, Lutoryż, Żarnowa;
- LK 91 Przeworsk – Rzeszów – Dębica: Rzeszów Północny (ostatecznie Rzeszów Staromieście), Rzeszów Baranówka, Rzeszów Dworzysko i Rzeszów Wschodni (obecnie Rzeszów Pobitno);
- LK 71 Rzeszów – Kolbuszowa: Głogów Małopolski Os. Niwa (ostatecznie Głogów Małopolski Niwa) oraz Kolbuszowa Górna.

We wrześniu 2021 r. rozpoczęła się budowa nowego przystanku Rzeszów Wschodni w ramach PKA. Na nowym przystanku powstały 2 wyższe niż dotychczas perony, a także wiaty i ławki oraz tablice informacyjne i oznakowanie [10]. Przy wyjściach na perony oraz w nowym przejściu podziemnym zamontowano 3 windy. Podczas prac wykonawca zabezpieczył sieć trakcyjną i zdemontował tor. Do prac wykorzystano palownicę. Roboty były prowadzone głównie nocą, aby zminimalizować zakłócenia ruchu pociągów. W październiku 2021 r. przewidziano prace związane z budową przejścia podziemnego pod jednym z torów. Budowę przystanku zakończono w czerwcu 2023 r.

Na stacjach Kolbuszowa, Zaczernie, Glinik Charzewski, Strzyżów n/Wisłokiem powstanie 5 dodatkowych peronów, które będą dostępne dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Wyposażenie w tablice informacyjne i system oznakowania dotykowego ułatwi podróże. Dla rowerzystów przewidziano stojaki rowerowe. Planowana jest także przebudowa 7 przejazdów kolejowych (jednopoziomowych) i budowa 9 obiektów inżynierskich, 2 przejść podziemnych dla pieszych. Ponadto powstaną 4 mijanki na LK 71 – Widelka i Zaczernie oraz na LK 106 – Lutoryż i Glinik Charzewski.

Na początku listopada 2021 r. rozpoczęła się budowa przystanku Rzeszów Dworzysko na LK 91 [11] (rys. 9). Na nowym przystanku powstaną 2 perony boczne. Przystanek Rzeszów Dworzysko miał być gotowy w I kwartale 2023 r. (ostatecznie we wrześniu 2023 r.). Udogodnieniem dla osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się są 2 windy – przy wyjściach na perony oraz w nowym przejściu podziemnym. Na czas wykonywanych prac, ruch pociągów odbywał się po sąsiednim torze. Czasowo, w dniach 8 listopada – 11 grudnia 2021 r., dla 3 pociągów POLREGIO przewidziano zastępczą komunikację autobusową na odcinku Rzeszów Główny – Trzciana lub Rzeszów Główny – Sędziszów Małopolski.



Rys. 9. Przystanek Rzeszów Dworzysko (8.07.2023 r.)
[fot. P. Demska / PLK]

Na początku grudnia 2021 r. przekazano do eksploatacji zelektryfikowaną LK 71 Rzeszów – Ocice, co zrealizowano kosztem 67 mln PLN ze środków budżetowych [12, 13]. Umożliwiło to częściową rezygnację ze stosowania trakcji spalinowej, a także pozwoliło na podniesienie prędkości, czy zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów. Zbudowano podstacje zasilające w Chmielowie, Nowej Dębie, Cmolasie, Widelce i w Rzeszowie, a także wybudowano mijankę w Majdanie Królewskim w 2019 r., co zwiększyło przepustowość LK 71. W 2016 r. wybudowano nowy przystanek w Chmielowie i wydłużono peron w Głogowie Małopolskim. Linia będzie wykorzystywana w ruchu pasażerskim (regionalnym i dalekobieżnym) oraz towarowym. Lokalizacja nowych przystanków będzie następująca [14]:

- przystanek Sędziszów Małopolski Wschodni – będzie zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia pod torami przy ul. Księżomost i otrzyma 2 wysokie perony o długości 200 m z elementami małej architektury;
- przystanek Rzeszów Północny Baranówka – także wyposażony w 2 perony, przewidziano w rejonie wiaduktu kolejowego nad ul. Miłocińską;
- przystanek Kolbuszowa Górna powstanie w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu drogi Kolbuszowa Górna – Wojków;
- Głogów Małopolski Osiedle Niwa – lokalizację przystanku zaplanowano wzdłuż DK w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego, w ciągu ul. Jana Pawła II;
- przystanek Rzeszów Północny będzie wybudowany w pobliżu przejazdu kolejowo-drogowego przy ul. Miłocińskiej.

Prace wymagają zmian w organizacji ruchu pociągów, w tym wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej za 10 pociągów POLREGIO na odcinku

Rzeszów Główny – Sędziszów Małopolski, analogicznie jak na jednotorowej linii Rzeszów – Kolbuszowa, w tym do końca lipca 2022 r. na odcinku Głogów Młp. – Kolbuszowa, a od 1 sierpnia do 3 września 2021 r. na odcinku Kolbuszowa – Rzeszów Główny.

3. Podmiejska Kolej Aglomeracyjna

Podmiejska Kolej Aglomeracyjna PKA jest systemem szybkiej kolei aglomeracyjnej i podmiejskiej, łączącej centrum Rzeszowa wraz z przedmieściami stolicy Podkarpacia oraz miasta i miejscowości położone od Rzeszowa do 50 km w takcie 0,5 godz. / 1 godz. w szczycie / poza szczytem przewozowym, a w dni wolne od pracy – co 2 godz. (rys. 10).

Zdecydowano się wykorzystać istniejącą sieć kolejową, poza budowanym obecnie odcinkiem biegnącym na lotnisko cywilno-wojskowe Jasionka, przy czym powstały nowe przystanki zarówno w obrębie Rzeszowa, jak i na sieci PKA. Wykorzystano również fakt, iż linie kolejowe wychodzące z Rzeszowa zostały w okresie ostatnich 5–10 lat zmodernizowane (zachodni fragment LK 91), ew. zrewitalizowane (wschodni fragment LK 91, LK 106, LK 71), a także zelektryfikowane (LK 71). Środki na rozwój PKA władze samorządowe pozyskały z POIiŚ 2014–2020 przy dofinansowaniu w wysokości 117 mln PLN, przy całkowitej wartości programu 287 mln PLN, a fundusze przeznaczone na zakupy taborowe oraz budowę zaplecza naprawczego i utrzymaniowego. Wartość inwestycji związanych z poprawą infrastruktury – budową nowych

PKP
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



przystanków, peronów, mijanek, wiaduktów czy parkingów typu park and ride, a także prace punktowe na LK 71, LK 91 (wschodni fragment) i LK 106 oszacowano na 301 mln PLN, przy dofinansowaniu UE w wysokości 208 mln PLN. Inauguracja PKA nastąpiła na początku stycznia 2021 r.

Na początku sierpnia 2020 r. zdecydowano się unieważnić przetarg na wykonanie części prac w prawie opcji, które zostały przeniesione do zamówienia podstawowego, a cały przetarg rozpisano od nowa [15]. Poza tym, po otwarciu ofert w maju 2020 r. okazało się, iż propozycje złożone przez konsorcja pod przewodnictwem firm Intop i Inżynieria Rzeszów przekroczyły budżet określony na 97,5 mln PLN brutto. Zatem przetarg został unieważniony i zdecydowano się zmienić punktację:

- zarzucono konieczność dysponowania doświadczeniem u wykonawcy (36 pkt);
- pozostawiono długość okresu gwarancji i rękojmi za wady – 40 pkt;
- dla ceny przyznano 60 pkt.

Wykonanie wybranych prac, w prawie opcji do wykorzystania przez zamawiającego, było możliwe do końca czerwca 2021 r., co przewidywało realizację 7 zadań:

- budowę kabla zasilającego o długości około 450 m, do zasilania toru nr 3 na stacji Rzeszów Główny, połączonego z wymianą sieci trakcyjnej nad torrem nr 35, który odgałęzia się od toru nr 3 na odcinku Rzeszów Starowina – Rzeszów Główny;
- montaż kompleksowej instalacji fotowoltaicznej na obrębie obiektu;
- budowę drogi dojazdowej oraz placów manewrowych z kostki brukowej;
- budowę stacji paliw;
- integrację systemu srk dla zaplecza technicznego PKA ze stacją PKP Rzeszów Główny;
- wykonanie przykrycia potoku Mikośka.

Otwarcie ofert nastąpiło 4 września 2020 r. Pod koniec kwietnia 2021 r. podpisano umowę na budowę centrum utrzymania i serwisowania pojazdów pozyskanych dla PKA [16]. Zatem na obszarze o powierzchni 5726 m² powstanie hala o długości 140 m, szerokości 41 m i kubaturze 55 103,55 m³, wyposażona m.in. w myjnię taboru, a także stację paliw. Przebudowane zostaną 3 tory trakcyjne. Całkowita długość torów będzie równa 8,3 km. Za realizację inwestycji o wartości 136 mln PLN uzyskano dofinansowanie UE, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, w wysokości 50%. Prace zostaną zrealizowane w systemie *Zaprojektuj i wybuduj* (9 miesięcy – projekt, 20 miesięcy – budowa) przez konsorcjum firm: Inżynieria Rzeszów i Przedsiębiorstwo Agat. Zakończenie prac zaplanowano na wrzesień 2023 r. Centrum utrzymania umożliwi obniżenie

kosztów, ponieważ zniknie konieczność wysyłania pojazdów do Nowego Sącza, Bydgoszczy, czy do innych miejsc w Polsce, co wydłużało czas napraw oraz zmniejszało poziom gotowości taboru. Zauważono jednak, iż choć koncepcja PKA jest poprawna, mimo to można zgłosić uwagi do wykonania:

- połączenia obsługiwane przez PKA to pociągi kursujące na krótszych odcinkach, w domyśle, uzupełniające ofertę POLREGIO;
- w dni wolne (weekendy, święta) tabor PKA nie kursuje; zatem nowoczesne pojazdy są odstawione, a kursują wiekowe EN57 do Tarnowa czy Przemyśla;
- liczba stacji docelowych obsługiwanych przez PKA jest niska, zatem wykorzystanie taboru jest nieefektywne;
- wybrane linie np. LK 25 Mielec – Dębica zmodernizowane za kilkaset mln PLN z pomocą UE nadal mają niedostateczną ofertę dla pasażerów.

Budowa zaplecza technicznego dla PKA rozpoczęła się na początku października 2022 r. [17]. Wartość całego programu PKA to 756 mln PLN, przy czym władze samorządowe wygospodarowały 393 mln PLN (52%), a pozostała część – 363 mln PLN (48%) pochodzi z dofinansowania UE. Partycypowanie w kosztach zgłosiły władze samorządowe Rzeszowa (375 tys. PLN w 2021 r., 5,4 mln PLN w 2022 r.) i Łańcuta (794 tys. PLN w 2022 r. i 2023 r.).

W tablicy 1 zamieszczono wybrane ośrodki miejskie w województwie podkarpackim znajdujące się w odległości < 100 km od Rzeszowa, liczącego 197,2 tys. mieszkańców, czyli dominującego nad regionem (kolejne miasto – Przemyśl ma 57,2 tys. mieszkańców). Obecna koncepcja PKA objęła więc miejscowości liczące średnio 10–20 tys. mieszkańców, natomiast większe ośrodki takie jak Przemyśl, Jarosław, Tarnobrzeg, czy Jasło liczące 30–50 tys. mieszkańców – nie zostały włączone do PKA. Zatem uzasadniony wydaje się postulat, iż koncepcja rozwoju PKA powinna zakładać rozszerzenie zasięgu PKA zwłaszcza, iż województwo podkarpackie zakupiło nowe pojazdy (zakupy są realizowane sukcesywnie od 2004 r.), a samych pojazdów elektrycznych – po odebraniu zamówionych zespołów, będzie dysponować w liczbie 29 egzemplarzy, plus 4 hybrydowe oraz 16 spalinowych. Obecnie pojazdy „stacjonują” na stacji Rzeszów Gł. (przedtem stacjonowały także w Przeworsku), co jest rozwiązaniem doraźnym. Po zbudowaniu zaplecza naprawczego będzie można wprowadzić gospodarkę taborową: czyli wydłużyć dobowe przebiegi pojazdów, zaplanować naprawy (np. przez uprzednie wysłanie do centrum serwisowego informacji o usterkach, co pozwoli na wcześniejsze zamówienie części zamiennych). Docelowo uzyskanie taktu 1 godz. np. przy przejazdach Przemyśl – Rzeszów, umożliwi pozyskanie kolejnych pasażerów, którzy mając pewność, iż w czasie krótszym

niż jedna godz. jest zapewniony pociąg w jednym lub drugim kierunku, raczej zdecydują się na podróż pociągiem niż autobusem czy samochodem. Wydłużanie zasięgu PKA do takich ośrodków jak Stalowa Wola (59,6 tys. mieszkańców) czy Lubaczów (11,8 tys. mieszkańców) jest może dyskusyjne, także z powodu większych odległości od Rzeszowa, odpowiednio około 100 / 112 km (Stalowa Wola, przez Tarnobrzeg / Przeworsk) i 95 km (Lubaczów), jednak przy zapewnieniu skomunikowania na stacjach Przeworsk i Jarosław, objęcie obu miast koncepcją PKA może mieć sens (tj. przesiadka zamiast pociągu bezpośredniego). Na LK 68 łączącej Stalową Wolę z Przeworskiem znajdują się takie miasta jak Leżajsk czy Nisko liczące po około 15 tys. mieszkańców, zatem to może być dodatkowy argument przy włączeniu tych ośrodków miejskich do PKA. Inne miasto Podkarpacia – Krosno (45,9 tys. mieszkańców) z powodu długiego dojazdu do Rzeszowa (92 km, 2–3 godz.), wynikającego z małych prędkości na liniach dojazdowych, zwłaszcza LK 108, miałoby sens po zbudowaniu planowanego przez PLK bypassu Jasła, aby zapewnić przejazd na trasie Rzeszów – Krosno z pominięciem stacji Jasło w rozsądnych ramach czasowych (1–2 godz.). Podobnie na LK 71 – włączenie miasta Tarnobrzeg do koncepcji PKA automatycznie obejmuje inny ośrodek – Nowa Dęba (11 tys. mieszkańców). Do obsługi ruchu po sieci PKA są wykorzystywane zarówno pojazdy z napędem elektrycznym (rys. 11 i 12), jak i spalinowym (rys. 13).

Tablica 1

Wybrane ośrodki miejskie w woj. Podkarpackim znajdujące się w odległości < 100 km od Rzeszowa

Ośrodek miejski	Liczba mieszkańców* [tys.]	Odległość od Rzeszowa [km]	PKA	LK
Dębica	42,7	46,92	+	91
Ropczyce	15,8	30,53	+	
Sędziszów Małopolski	12,4	25,69	+	
Łańcut	17,6	16,79	+	
Przeworsk	15,5	36,82	+	
Jarosław	37,5	51,74	-	
Przemyśl Gł.	57,2	88,12	-	
Głogów Małopolski	10,3	12,81	+	71**
Kolbuszowa	8,7	29,89	+	
Tarnobrzeg	44,2	71,41	-	
Strzyżów n/ Wisłokiem	8,9	31,00	+	106
Jasło	34,5	71,14	-	

* dane GUS z lat 2016–2022.

** Tarnobrzeg – także LK 25.



Rys. 11. EN63-102 (producent – Newag) jako pociąg osobowy PKA rel. Przeworsk – Rzeszów na stacji Łańcut (3.07.2023 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 12. EN62A-105 (producent – Pesa) jako pociąg osobowy Rzeszowa na stacji Przemyśl Gł. (24.09.2018 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 13. SA140-004 i EN63-019A (producent – Newag) na stacji Rzeszów Gł. (8.04.2023 r.) [fot. M. Graff]

Jednym z minusów Podkarpacia, poza bardziej zaludnionym Rzeszowem, w porównaniu do np. Krakowa, Lublina czy Poznania, jest także znacznie mniejszy rozmiar miejscowej gospodarki, co redukuje mobilność mieszkańców, a także niska gęstość zaludnienia na obszarach np. przebiegu LK 101 Munina – Hrebennie (powiat lubaczowski – średnio 42,2 os./km²) czy LK 107 Zagórz – Łupków i LK 108 Zagórz – Krościenko (powiat leski – średnio 31,7 os./km²). W celu porównania, gęstość zaludnienia w powiecie jarosławskim jest równa 116,8 os./km², a łańcuckim – 179,3 os./km² (średnia wartość dla Polski – 120,8 os./km²). Zatem uruchamianie pociągów na tych obszarach – lokalnych

czy dalekobieżnych z powodów strukturalnych nie ma sensu, w ostateczności jest uzasadnione w sezonie turystycznym (rys. 14).



Rys. 14. Należący do podkarpackiego UM SA134-029 (producent – Pesa) na stacji Lublin (3.05.2013 r.) [fot. M. Graff]

4. Modernizacje poszczególnych linii kolejowych

W ostatnich 10–15 latach wykonano modernizacje wybranych linii kolejowych na Podkarpaciu, przeważnie z pomocą finansową UE, co jest szczególnie istotne przy dużych inwestycjach o budżecie przekraczającym 1 mld PLN. Część prac jest realizowana bez dofinansowania UE, jednak dotyczy to mniejszych inwestycji (całość jest finansowana z budżetu państwa lub środków własnych PLK). Powstała także krótka linia kolejowa na lotnisko Jasionka.

4.1. LK 626 Linia (Rzeszów –) Zaczernie – Jasionka Lotnisko

Plany budowy linii kolejowej na lotnisko Jasionka pod Rzeszowem pojawiły się jeszcze w 2009 r. [18]. Ideowo, zamierzano uruchamiać pociągi w takcie 0,5 godz. w szczycie przewozowym oraz 1 godz. poza szczytem plus 2 godz. w weekendy oraz święta. W lutym 2018 r. plany budowy linii włączono do programu PKA, co obejmowało zakup taboru oraz budowę centrum utrzymania i linii kolejowej na lotnisko (około 5 km) wraz z elektryfikacją, a koszty ówczesne obliczono na 580 mln PLN (rys. 15). Termin uruchomienia linii lotniskowej zaplanowano na 2021 r. Szanse powodzenia programu PKA upatrywano w integracji komunikacji kolejowej oraz miejskiej: opracowanie nowych taryf biletowych, system P+R (*park and ride*, mniej samochodów prywatnych wjeżdżających do miasta). Pozyskano dla PKA także dofinansowanie UE. Jesienią 2022 r. rozpoczęły się prace przy budowie wiaduktu kolejowego w Rudnej Małej nad DK 9 Rzeszów – Warszawa [19]. Jest to jednoprzęsłowy, stalowy obiekt o długości ponad 50 m, który zapewnia bezkolizyjny ruch pociągów na linii do

lotniska. Konstrukcja wiaduktu została umieszczona na tymczasowych podporach, a z końcem stycznia 2023 r. wykonawca rozpoczął nasuwanie obiektu na żelbetowe, docelowe przyczółki. Na powyższe prace przewidziano kilka dni, co także wymaga zmiany w organizacji ruchu drogowego, i co zaplanowano od 30 stycznia do 13 lutego 2023 r. Powstało blisko 5 km linii kolejowej, stanowiącej połączenie Rzeszowa z Portem Lotniczym w Jasionce. Odcinek przebiega od miejscowości Zaczernie i łączy się z nowo wybudowaną stacją kolejową Jasionka Lotnisko. Na trasie powstał również nowy przystanek Głogów Małopolski Południowy / Park technologiczny. Inwestycja PKP PLK za 314 108 513,04 PLN netto jest współfinansowana z POIiŚ UE w ramach programu „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA”, a dofinansowanie unijne wynosi 209,6 mln PLN. W marcu 2023 r. wykonawca rozpoczął prace związane z budową peronów dla nowego przystanku Głogów Małopolski Południowy oraz stacji Rzeszów Lotnisko, a także układanie torów i montaż sieci trakcyjnej [20]. Zakończenie budowy nowej linii do lotniska w Jasionce nastąpiło pod koniec września 2023 r. Oferta przewozowa okazała się daleko niewystarczająca – przewidziano kursowanie 12 par pociągów na dobę (czyli średnio, co 1,5 godz.), jednak zupełnie nie zsynchronizowano rozkładu jazdy pociągów z przyletami czy odlotami samolotów (np. poranny wylot do Warszawy, czy wieczorny przyjazd z Warszawy) [21]. Czas przejazdu na trasie Rzeszów Gł. – Jasionka Lotnisko zabiera 18 min. Długość odcinka Zaczernie – Jasionka Lotnisko (LK 626) wynosi 5,243 km.



Rys. 15. Budowa linii kolejowej do lotniska Rzeszów Jasionka (1.04.2023 r.) [fot. P. Hamarnik / PLK]

4.2. LK 25 Dębica – Mielec – Tarnobrzeg

We wrześniu 2020 r. po zrewitalizowanej linii z Mielca do Kochanówki uruchomiono pociągi towarowe. W połowie 2021 r., po przebudowie kolejnego odcinka LK 25, PLK zapewniły sprawny ruch składów towarowych na całej trasie z Mielca do Dębicy.

Prace na odcinku Mielec – Dębica, są częścią umów PLK za 224,5 mln PLN netto. W realizacji są przetargi szacowane na 170 mln PLN, obejmujące m.in. rewitalizację 18 km odcinka Mielec – Padew. Inwestycja „Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica” wpisana była w Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014–2020. Całkowita wartość programu to 296 717 022,32 PLN, kwota dofinansowania unijnego – 209 063 173,35 PLN. Inwestycje PLK na linii Mielec – Dębica objęły również budowę sieci trakcyjnej na odcinku Dębica Towarowa – Dębica Osobowa oraz przebudowę przejazdów kolejowo-drogowych i urządzeń srk. Przebudowano 6 mostów, m.in. w Mielcu nad rzeką Trześć, w Przecławiu nad rzeką Młynówką, w Tuszymie nad rzeką Tuszymką, w Brzeźnicy nad rzeką Wielopolką i ponad 30 przepustów.

Na początku września 2021 r. przywrócono ruch pasażerski na odcinku Dębica – Mielec (LK 25) [22–25]. Czas podróży wynosi 35 min, czyli o 1 godzinę krócej niż przed rewitalizacją. Inwestycja była współfinansowana ze środków UE w ramach RPO Województwa Podkarpackiego. Na zmodernizowanym odcinku o długości 32 km obowiązuje prędkość maksymalna 120 km/h dla pociągów pasażerskich. Przebudowano stacje i przystanki: Mielec, Wojsław, Rzochów, Rzemień, Tuszyma, Dąbie, Pustków, Kochanówka Pustków i Pustynia. Nowe perony są wyposażone w wiaty, ławki, oświetlenie oraz tablice informacyjne i oznakowanie. System ścieżek dotykowych na peronach pomaga w dostępie do pociągu osobom niedowidzącym. Na stacji Mielec zamontowano 3 windy przy wyjściach na perony oraz w nowym przejściu podziemnym. Bezkolizyjne przejście dla pieszych o długości 50 metrów zastąpiło kładkę nad torami i ułatwia dojście na perony. Umowę za 97,7 mln PLN netto na rewitalizację odcinka Padew – Mielec PLK podpisały z konsorcjum firmy: Swietelsky Rail Polska Sp. z o.o., Kraków (Lider) oraz Swietelsky AG, (członek konsorcjum). Rozpoczęcie robót zaplanowano w I kwartale 2022 r., a finansowanie pochodziło ze środków RPO województwa podkarpackiego.

Na początku listopada 2022 r. przywrócono po 13 latach ruch pociągów pasażerskich na odcinku Mielec – Padew będącego fragmentem LK 25 [26]. Oprócz wymiany nawierzchni przekazano do użytku nowe perony w Chorzelowie, Tuszowie Narodowym i w Jaślanach. Inwestycja została zrealizowana kosztem 106 mln PLN w ramach RPO Województwa Podkarpackiego oraz Krajowego Programu Kolejowego. We wrześniu 2021 r. roku przywrócono połączenia pasażerskie z Dębicy do Mielca. Przejazd na trasie z Mielca do Padwi zajmuje około 17 min., z Dębicy około 50 min. Przebudowano 12 przejazdów kolejowo-drogowych. W Mielcu przy ul. Sienkiewicza, bezkolizyjne skrzyżowanie – wiadukt drogowy o długości

120 m, zastąpił 2 przejazdy jednopoziomowe: wykonano już m.in. przyczółki wiaduktu i tzw. płytę, zamontowano stalową konstrukcję (rys. 16). W pobliżu powstała droga, która połączy wiadukt z obwodnicą Mielca. Z myślą o pieszych, w rejonie stacji Mielec, budowane jest nowe przejście podziemne. Pod koniec 2022 r. trakt w ciągu ulic Drzewieckiego – Skargi połączył osiedla obok stacji. Zakończenie wszystkich prac, w tym budowy wiaduktu drogowego nastąpiło w I kwartale 2023 r.



Rys. 16. Mielec – nowy wiadukt drogowy (3.12.2022 r.)
[fot. A. Stec / PLK]

Inwestycje PLK zostały zrealizowane w ramach programu: „Rewitalizacja LK 25, na odcinku Padew – Mielec – Dębica”. Inwestycja była wpisana do RPO Województwa Podkarpackiego na lata 2014–2020. Dotychczas podpisano już umowy na prace za ponad 323 mln PLN netto. Według deklaracji PLK, rewitalizacja ostatniego odcinka Dębica – Mielec – Tarnobrzeg, powinna być zakończona pod koniec 2023 r., co umożliwi przywrócenie ruchu pasażerskiego na całej trasie [27]. Odcinek Mielec – Padew Narodowa ma także znaczenie gospodarcze, ponieważ łączy się z linią LHS. Po zakończeniu remontu LK 79 Padew – Wola Baranowska i rozbudowy terminali przeładunkowych w Woli Baranowskiej (rys. 17) utworzy się pełny obraz zakończonej inwestycji, która będzie miała duże znaczenie dla potencjału gospodarczego regionu. Prace zakończone w maju 2023 r. objęły m.in. rewitalizację 5 km toru i wymianę urządzeń sterowania ruchem [28]. Wyremontowano także most w Padwi Narodowej oraz 2 przepusty. W Baranowie Sandomierskim przebudowano przejazd kolejowo-drogowy. Inwestycja za ponad 15,6 mln PLN netto, była sfinansowana z budżetu państwa. Wyeliminowano ograniczenia prędkości i przywrócono prędkość maksymalną 60 km/h oraz zwiększono naciski osi na tor ze 196 do 221 kN [29]. Projektantem i wykonawcą było przedsiębiorstwo PNUIK Kraków Sp. z o.o., które zrealizowało całość inwestycji w latach 2022–2023.



Rys. 17. Stacja Wola Baranowska na LHS (LK 65; 1520 + 1435 mm) (20.08.2016 r.) [fot. M. Graff]

4.3. LK 106 Rzeszów – Strzyżów n/Wisłokiem

Na początku lutego 2022 r. rozpoczęły się prace na LK 106 z Rzeszowa do Strzyżowa n/Wisłokiem [30]. Inwestycje są realizowane kosztem 300 mln i współfinansowane ze środków UE w ramach programu POIiŚ, co obejmuje także przebudowę linii. Celem jest umożliwienie kursowania pociągów w szczycie komunikacyjnym co pół godz. i godz. poza szczytem. Zakończenie prac na odcinku Rzeszów Główny – Strzyżów nad Wisłokiem nastąpiło pod koniec 2022 r. Od 5 lutego do października 2022 r. dla pociągów POLREGIO przewidziano zastępczą komunikację autobusową na odcinku Rzeszów Główny – Strzyżów n/Wisłokiem.

4.4. LK 68 Przeworsk – Stalowa Wola (– Lublin)

Pod koniec kwietnia 2021 r. rozpoczęły się prace na fragmencie LK 68 odcinku Przeworsk – Stalowa Wola kosztem 11 mln PLN ze środków PLK, co obejmowało naprawę bieżącą nawierzchni, remonty przejazdów i przepustów pomiędzy Nową Sarzyną i Leżajskiem (rys. 18) oraz Grodziskiem Dolnym i Przeworskiem [31, 32]. Natomiast na odcinku Przeworsk – Stalowa Wola poprawiony został stan mostu nad rzeką Malinianką w Jelnej i 2 przepustów. Na odcinku Grodzisko Dolne – Przeworsk Gorliczyna przewidziano przebudowę 7 przepustów. Przebudowano 4 przejazdy w Jelnej, Tryńczy oraz w Przeworsku. Prace na dwutorowym odcinku linii pomiędzy Nową Sarzyną a Leżajskiem (sumarycznie 4 km linii) nie wpłynęły na płynność ruchu, ponieważ jest to odcinek dwutorowy i ruch pociągów odbywa się po jednym torze. Przebudowa obiektów na jednotorowym odcinku Grodzisko Dolne – Przeworsk wymagała wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej. Na odcinku Przeworsk – Stalowa Wola za blisko 26 mln PLN z budżetu oraz środków własnych PLK zrealizowały zadania w latach 2018–2020. Prace

objęły przebudowę mostu w Wierzawicach nad rzeką Błotnią oraz modernizację stacji Nowa Sarzyna. Jednym z istotniejszych podmiotów korzystających z usług kolei są Zakłady Chemiczne CIECH Sarzyna.



Rys. 18. Prace utrzymaniowe na LK 68 Nowa Sarzyna – Leżajsk (5.05.2023 r.) [fot. PLK]

Elektryfikację i rewitalizację LK 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Lublin Zemborzyce (– Lublin Gł.) zakończono w grudniu 2020 r. w ramach inwestycji z udziałem środków unijnych z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Na podkarpackim odcinku LK 68 wybudowano 2 dodatkowe przystanki Zaklików Miasto i Stalowa Wola Charzewice. Inwestycje zrealizowano za ponad 450 mln PLN netto w ramach unijnego Projektu Operacyjnego Polska Wschodnia, dofinansowanie wyniosło 75% wartości inwestycji.

4.5. Kolejowe przejście graniczne Medyka – Mościska II na LK 91 i LK 92

W latach 2016–2020 PLK przeznaczyły ponad 64 mln PLN na modernizację przejścia kolejowego w Medyce [33]. Zrewitalizowano wymianę nawierzchni zarówno dla sieci kolejowej 1435 mm, jak i 1520 mm (sumarycznie 17 km), wymieniając 62 zwrotnice, sieć trakcyjną i urządzenia sterowania ruchem. Poprawiono stan linii do terminali przeładunkowych, m.in. bocznicę CTL Północ Chełm – Hala w Medyce; terminalu PKP Cargo Connect Centrum Obsługi Granicznej w Medyce i terminalu Rozlewni Paliw Orlen w Żurawicy. W połowie czerwca 2021 r. PLK ogłosiły przetarg, szacowany na ponad 26 mln PLN na zaprojektowanie i wykonanie prac na liniach Hurko – Krówniki,

tj. LK 120 (1435 mm) i LK 123 (1520 mm), które są liniami dojazdowymi do bocznicy przeładunkowej, zapewniającej spedycję krajową i międzynarodową wraz z przeładunkiem i magazynowaniem wyrobów hutniczych, rud żelaza, węgla, kruszyw, towarów sypkich i przemysłowych w rejonie kolejowego przejścia granicznego w Medyce. Inwestycja w rejonie kolejowego przejścia granicznego z Ukrainą zakładała wymianę blisko 19 km torów pomiędzy stacjami Hurko i Krówniki oraz 9 rozjazdów. Przewidziano remont 5 obiektów inżynierskich: wiaduktu i 4 przepustów. Podwyższony został poziom bezpieczeństwa na przejeździe kolejowo-drogowym.

Prace na Hurko – Krówniki zaplanowano do realizacji w latach 2022–2023, a finansowanie zapewnił budżet państwa. Zadanie: Prace na liniach kolejowych nr 120 i 123 Hurko – Krówniki realizowane jest w ramach programu „Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Medyka – Mościska II”.

4.6. Nowy most kolejowy na LK 91 w Przemyślu

W listopadzie 2022 r. rozpoczęła się budowa nowego mostu kolejowego na LK 91 w Przemyślu (w dotychczasowej lokalizacji) [34]. Prace rozpoczęły się od rozbudowy przyczółków i podpór, co pozwoli „rozsunąć” obecne przęsła i przygotować pomiędzy nimi miejsce dla nowej konstrukcji. Wykorzystywane obecnie kratownicowe przęsła mostu zostały zachowane. Nowy 6-przęsłowy most o długości blisko 200 m będzie swoim kształtem nawiązywał do dawnej konstrukcji. Stary most kolejowy zmieni swoją funkcję. Trzy przęsła (1 nitka) będą zaadaptowane na ścieżkę pieszo-rowerową, łączącą dwie części miasta. Pozostałe trzy przęsła będą wykorzystane przez Muzeum Ziemi Przemyskiej do przygotowania wystawy plenerowej. Do kwietnia 2023 r. wybudowano nowe przyczółki i 2 filary po zachodniej stronie mostu [35]. Ukończono prace przy budowie podpór po stronie wschodniej i posadowiono na nich przęsła istniejącego obiektu. W maju 2023 r., dzięki wykonaniu „bypassu”, ruch pociągów był prowadzony po drugim torze. Takie rozwiązanie umożliwiło przesunięcie przęseł nitki zachodniej mostu na wybudowane już docelowe podpory i budowę nowej przeprawy pomiędzy rozsuniętymi obiektami. Efektem tej inwestycji PLK było wybudowanie 2 nowych nitek mostów z przęsłami o klasycznej kratownicowej konstrukcji stalowej. Realizowana koncepcja pozwala także zachować w przestrzeni miasta zabytkowe elementy starej przeprawy kolejowej. Poza tym, pod mostem przebudowane zostaną również drogi w celu wyeliminowania ograniczeń w ruchu drogowym.

Wykonanie prac drogowych przewidziano w I kwartale 2024 r. Inwestycja PLK w Przemyślu jest realizowana w ramach programu: „Poprawa stanu

technicznego obiektów inżynierskich, etap II”. Inwestycja o wartości 60 mln PLN jest współfinansowana ze środków UE w ramach POIiŚ. Zakończenie zasadniczych prac przy budowie mostu było planowane w grudniu 2023 r. W obrębie aglomeracji Przemyśla przewidziano budowę [36, 37]:

- nowego przystanku Przemyśl Lwowska (nazwa robocza) na LK 91 Kraków Główny – Medyka przy ul. Lwowskiej w pobliżu centrum handlowego (rys. 19);
- nowego przystanku na stacji Medyka, przy czym przystanek powstanie w dogodniejszej dla mieszkańców lokalizacji – około 500 m w kierunku Przemyśla;
- na stacji Żurawica – przejścia podziemnego o długości blisko 40 m oraz pochylni (rys. 20). Powstanie nowy trakt, łączący ulicę Dworcową i Wapowskiego. W pierwszej kolejności wykonana zostanie część żelbetowej konstrukcji przejścia.



Rys. 19. Lokalizacja budowy nowego przystanku Przemyśl Wschodni (1.04.2023 r.) [fot. Ł. Fronc / PLK]



Rys. 20. Budowa tunelu na stacji Żurawica na LK 91 (1.04.2023 r.) [fot. A. Mirek / PLK]

PLK podpisały 10 lutego 2022 r. umowy z wykonawcami na zaprojektowanie i zrealizowanie inwestycji o łącznej wartości ponad 12,5 mln PLN netto.

Zakończenie prac planowano pod koniec 2023 roku. Umowy dotyczące budowy dodatkowego przystanku w Przemyślu – o wartości 2 mln PLN netto oraz nowego peronu w Medyce za 2,4 mln PLN netto, podpisano z Przedsiębiorstwem Budownictwa Specjalistycznego „Transkol” Sp. z o.o. Kontrakt na budowę przejścia podziemnego w Żurawicy o wartości 8,1 mln PLN netto, na zlecenie PLK realizuje firma INTOP Tarnobrzeg Sp. z o.o.

Program Przystankowy na Podkarpaciu

W województwie podkarpackim Program Przystankowy obejmuje 9 inwestycji z listy podstawowej w miejscowościach: Przemyśl, Hurko, Medyka, Żurawica, Ropczyce, Strzyżów, Mielec (2 nowe przystanki) i Zaklików. Podpisano umowę na budowę przystanków Mielec Europark i Chorzelów Południowy oraz Strzyżów Zachód. W toku jest przetarg na przebudowę peronów w Ropczycach. Na liście rezerwowej umieszczono 11 zadań.

Rządowy Program dla dostępniejszej komunikacji kolejowej

W maju 2021 r. przyjęto uchwałę w sprawie ustanowienia „Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025”, przedłożoną przez Ministra Infrastruktury, na co przeznaczono 1 mld PLN. Środki zostaną wykorzystane m.in. na wybudowanie lub zmodernizowanie przystanków kolejowych, a także sfinansowanie prac, związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla pasażerów. W „Rządowym Programie budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025” uwzględniono 355 lokalizacji w całej Polsce. Na listę podstawową wpisano 173 lokalizacje, a na listę rezerwową 182.

4.7. LK 102 Przemyśl – Malhowice – Granica Państwa

Pod koniec września 2022 r. PLK zakończyły realizację zasadniczych prac na LK 102 Przemyśl – Malhowice – Granica Państwa (12,38 km) (rys. 21) [38]. Po ostatecznych odbiorach jest możliwe reaktywowanie po 28 latach połączeń pasażerskich na LK 102, która prowadzi z Przemyśla na południe do Malhowic do granicy polsko-ukraińskiej. Lokalny i dalekobieżny ruch pasażerski (w sezonie) funkcjonował do 1994 r. (tranzytem, bez kontroli granicznej, w zamkniętych pociągach). Fragment LK 102 jest wykorzystywany do przeciągania pociągów pasażerskich ze stacji Przemyśl Gł. na tory odstawcze na stacji Przemyśl Bakończyce. Na odcinku Przemyśl – Malhowice – Granica Państwa, PLK wykonały prace, które pozwolą przywrócić przejezdność linii z maksymalną prędkością 60 km/h. Oprócz wymiany torów i rozjazdów,

wykonano remont peronów na stacji Pikulice oraz na przystankach Hermanowice i Malhowice, a także 9 przejazdów kolejowo-drogowych w pobliżu stacji Przemyśl Bakończyce, Pikulice, Hermanowice i Malhowice oraz 15 obiektów inżynierskich, w tym 4 mostów stalowych i 11 przepustów. Rewitalizację LK 102, na zlecenie PLK, za ponad 47 mln PLN netto wykonało Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Kraków Sp. z o.o. Prace zostały sfinansowane ze środków PLK.



Rys. 21. Stacja Malhowice (LK 102) w pobliżu granicy z Ukrainą (1.10.2022 r.) [fot. M. Borowiec / PLK]

4.8. LK 108 Zagórz – Krościenko

Na początku marca 2022 r. po wykonaniu niezbędnych prac na LK 108 i odcinku Uherce – Krościenko (– granica z Ukrainą) o długości około 30 km i wykonaniu odbiorów technicznych stał się możliwy przejazd po nieeksploatowanej od 12 lat linii kolejowej (dotychczas przejazd był możliwy do stacji Uherce) [39, 40]. Na jednotorowej linii wymienione zostały m.in. podkłady (rys. 22). PLK przeprowadziła przegląd i poprawę widoczności na przejazdach kolejowo-drogowych. Pociągi były (kursowanie tylko okazjnie) obsługiwane przez szt i uruchamiane przez POLREGIO. Odcinek LK 108 jest linią kolejową jednotorową o charakterze górskim. Ponadto, już w 2021 r. na odcinku Zagórz – Uherce PLK wykonały prace torowe – m.in. wymieniono ponad 4 tys. podkładów. Dokonano przeglądu i poprawy widoczności na przejazdach kolejowo-drogowych, a także poprawiono stan mostu w Zagórz nad Sanem. Udrożnienie kolejowego przejścia granicznego jest kluczowe wobec rosyjskiej agresji na Ukrainę pod koniec lutego 2022 r. oraz transportu uchodźców do Polski (w większości kobiet z małymi dziećmi oraz osób starszych).



Rys. 22. Przystanek Olszanica na LK 108 (26.03.2022 r.)
[fot. P. Hamarnik / PLK]

4.9. Stacja Werchrata na LK 101 i 116

Pod koniec lipca 2021 r. PLK poinformowały, iż na stacji Werchrata na LK 101 zostanie wymieniona nawierzchnia obejmująca zarówno sieć 1435 mm, jak i 1520 mm (około 1,5 km) z zastosowaniem nawierzchni bezpodsypkowej [41]. Przewidziano także remont odwodnienia. Na stacji w Werchracie, będącej kolejowym przejściem granicznym są obecnie przeładowywane wagony z Ukrainy (rys. 23), przewożące materiały m.in. do produkcji ceramiki, sól drogową i przemysłową, kruszywa. Transport z Ukrainy odbywa się po części LK 116 (1520 mm), a na stacji Werchrata ładunki są przeładowywane na wagony 1435 mm i przewożone po linii Munina – Hrebenne (jednotorowa, niezelektryfikowana). Głina jest transportowana do Opoczna, a sól i kruszywa – w różne strony kraju. W 2020 r. na stacji w Werchracie przeładowano 0,3 mln ton towarów. W II półroczu 2021 r. deklarowano zwiększenie przeładunku o 1 tys. ton miesięcznie. Zadanie na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w torach nr 220, LK 116 i torze nr 35 LK 101 na stacji Werchrata w ramach programu „Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Werchrata – Rawa – Ruska” wykonano w latach 2022–2023. Inwestycja jest finansowana z budżetu państwa.



Rys. 23. Prace przeładunkowe na stacji Werchrata (LK 101)
(31.07.2021 r.) [fot. J. Klimek / PLK]

5. Tabor nowej generacji na Podkarpaciu

Pierwsze nowoczesne pojazdy, władze podkarpackiego UM zamówiły w 2004 r. i 2005 r. Były to pojazdy z napędem spalinowym, wyprodukowane przez zakład Kolzam Racibórz oraz Pesa Bydgoszcz (po 2 egzemplarze serii SA109 i SA103), przeznaczone do obsługi linii lokalnych w relacjach: Jarosław – Horyniec Zdrój (LK 101), Dębica – Mielec – Stalowa Wola Rozwadów (głównie po LK 25), Rzeszów – Jasło (LK 106), Jasło – Zagórz (LK 108), w sezonie także Zagórz – Łupków (LK 107). Pojazdy SA109 (rys. 24) i SA103 (rys. 25) kursowały naprzemiennie po wymienionych liniach. Plan pracy był tak ułożony, aby mniej więcej zapewnić równy przebieg (w km) dla wszystkich pojazdów. Zakup obu serii został zrealizowany za własne środki samorządu, tj. bez dofinansowania UE. W latach 2010–2011 pozyskano kolejne pojazdy – 5 egzemplarzy SA135 (rys. 26), różniących się od SA103 zmienionym zespołem napędowym (silnikiem spalinowym i przekładnią osiową). W 2011 r. i 2014 r. pozyskano 2 pojazdy dwuczłonowe serii SA134, aby obsługiwać połączenia np. Rzeszów – Jarosław – Hrebenne – Lublin ew. Rzeszów – Jasło, gdzie frekwencja w godzinach szczytu była wyższa. Równocześnie w 2009 r. zawieszono ruch pasażerski na odcinku LK 25 Dębica – Mielec – Oci-ce, a PLK ogłosiła przetarg na wykonanie studium wykonalności rewitalizacji LK 25 [42]. Zatem zwolniono pojazdy wcześniej używane w obsłudze połączeń po LK 25.



Rys. 24. SA109-010 (producent – Kolzam) jako pociąg osobowy do Horyńca Zdr. na stacji Jarosław (22.03.2008 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 25. SA103-002 (producent – Pesa) jako pociąg osobowy do Jasła na stacji Rzeszów Gł. (20.07.2005 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 26. SA135-012 (producent – Pesa) jako poc. osobowy do Horyńca Zdr. na odcinku Jarosław – Munina (1.04.2013 r.) [fot. M. Graff]

W latach 2013–2015 zakupiono pierwsze pojazdy elektryczne Impuls, trójczłonowe (EN63 plus odmiany) i dwuczłonowe (EN98) wyprodukowane przez Newag (rys. 27), a w latach 2014–2018 zespoły Acatius Plus (rys. 28) oraz Elf 2- i 3-członowe oraz 4-członowe dostarczone przez Pesę. Pozwoliło to na stopniowe wycofywanie nienowoczesnych EN57. Równocześnie prowadzone przez PLK rewitalizacje i modernizacje infrastruktury umożliwiły podniesienie prędkości maksymalnej oraz skrócenie czasu przejazdu, co uatrakcyjniło podróże koleją oraz zwiększyło liczbę pasażerów. Jedno z ostatnich zamówień przewiduje dostawę pojazdów hybrydowych, tj. wyposażonych w napęd elektryczny oraz spalinowy. Ponieważ są to pojazdy min. 3-członowe, o większej pojemności niż SA134 czy SA103 / 135, mogą być także wykorzystane np. do obsługi połączeń po LK 101 czy LK 106 + LK 108, choć obecnie raczej niskie natężenie ruchu po tych liniach nie uzasadnia celowości eksploatacji

pojazdów o zwiększonej pojemności. Wszystkie pojazdy są eksploatowane przez POLREGIO na zasadzie użyczenia. Zestawienie pojazdów zakupionych przez podkarpacki UM zamieszczono w tablicy 2.



Rys. 27. EN98-001 (producent – Newag) na stacji Rzeszów Gł. (24.12.2022 r.) [fot. M. Graff]



Rys. 28. EN64-001 (producent – Pesa) jako pociąg osobowy relacji Przemyśl – Rzeszów na stacji Żurawica (16.09.2016 r.) [fot. M. Graff]

Tablica 2

Zestawienie pojazdów zakupionych przez podkarpacki UM

Producent	Rodzaj napędu	Typ	Nazwa handlowa	Liczba członów	Oznaczenia przewoźnika	Numery inwentarzowe	Liczba jednostek zamówionych	Liczba jednostek dostarczonych	Lata dostaw lub rozpoczęcie eksploatacji
Kolzam	spalinowy	212M	Regio Van	2	SA109	007, 010	2	2	2004
Pesa	spalinowy	214Ma	Regio Partner	1	SA103	001, 002	2	2	2005
Pesa	spalinowy	214Mb	Regio Partner	1	SA135*	010-014 023	5 1	5 1	2010–2011 2016
Pesa	spalinowy	218Md	–	2	SA134*	022 029	2	2	2011 2014
Newag	elektryczny	36WE	Impuls	3	EN63	001	1	1	2013
Newag	elektryczny	37WE	Impuls	2	EN98	001, 002	2	2	2014

* Seria SA135 i SA134-022 ma dopuszczenie wjazdu na sieć ŻSR.

Tablica 2 cd.

Producent	Rodzaj napędu	Typ	Nazwa handlowa	Liczba członów	Oznaczenia przewoźnika	Numery inwentarzowe	Liczba jednostek zamówionych	Liczba jednostek dostarczonych	Lata dostaw lub rozpoczęcie eksploatacji
Pesa	elektryczny	40WE	Acatius Plus	3	EN64	001, 005	2	2	2014
Newag	elektryczny	36WEa	Impuls	3	EN63A	019	1	1	2015
Pesa	elektryczny	21WEb	Elf 2	3	EN62A	101+105	5	5	2017–2018
Pesa	elektryczny	22WEf	Elf 2	4	EN76A	101, 102	2	2	2018
Newag	spalinowy	222Ma	–	2	SA140	001+004	2 2	2 2	2018 2020
Newag	elektryczny	36WEdb	Impuls 2	3	EN63B	101+108	8	8	2020
Newag	elektryczny	31WE	Impuls	4	bd.	bd.	8	0	bd.
Newag	hybrydowy	36WEh	Impuls	3	bd.	bd.	4	0	bd.

W połowie grudnia 2020 r. zakończono dostawę 8 Impulsów, zarówno w wersji elektrycznej, jak i spalinowej, przeznaczonych do obsługi połączeń w ramach PKA [43]. Pojazdy zostały zamówione w lipcu 2019 r. w liczbie 8 zespołów 3-członowych (Impuls 2) oraz 2 pojazdów spalinowych serii SA140. Do czasu zbudowania centrum utrzymania pojazdów w pobliżu stacji Rzeszów Staroniwa, miejscem stacjonowania będzie baza POLREGIO w Przeworsku. Pojazdy będą obsługiwać połączenia na trasie Dębica – Rzeszów – Przeworsk. W połowie czerwca 2023 r. samorząd województwa podkarpackiego poinformował, iż rozpoczęły się próby techniczno-ruchowe zamówionych pojazdów na torze doświadczalnym IK w Węglewie koło Żmigrodu [44]. Samorząd oczekuje zakończenia dostaw do końca 2023 r. dla pojazdów zamówionych w lipcu 2022 r. (3-wagonowych zespołów hybrydowych oraz 8 zespołów 4-członowych w wersji elektrycznej). Samorząd zdecydował się także na zamówienie symulatora zespołu Impuls.

Obecnie UM woj. podkarpackiego dysponuje 37 nowoczesnymi pojazdami z napędem elektrycznym i spalinowym, a zamówionych jest kolejne 12 pojazdów – elektrycznych i hybrydowych (tabl. 3) – do pojazdów z napędem spalinowym, UE nie przewiduje dofinansowania w nowej perspektywie finansowej Unii, tj. 2021–2027. Ostatnimi pojazdami z napędem spalinowym były 4 zespoły serii SA140 pozyskane w latach 2018–2020. Pojazdami, których zakup jest promowany przez UE, oprócz zespołów elektrycznych, są także pojazdy z napędem wodorowym czy bateryjnym, ew. hybrydowym (elektrycznym i spalinowym).

Tablica 3

Ilostan pojazdów pozyskanych przez podkarpacki UM, stan na koniec 2023 r.

Rodzaj pojazdu	Liczba pojazdów	
	dostarczonych	zamówionych
Elektryczny	21	29
Spalinowy	16	16
Hybrydowy	0	4
Suma	37	49

6. Wnioski

Pomimo braku wielkich programów inwestycyjnych, które można spotkać w innych regionach Polski (budowa nowych linii kolejowych, podnoszenie prędkości pociągów do 200 km/h), Podkarpacie dobrze wykorzystuje dostępne środki UE (POLiŚ, Polska Wschodnia itp.) na duże programy inwestycyjne oraz fundusze z budżetu państwa czy środki własne PLK na pomniejsze inwestycje (ostatnie rozwiązanie znacznie skraca ścieżkę postępowania). Budowa linii kolejowej na lotnisko Jasionka pod Rzeszowem, uruchomienie PKA w 2021 r., modernizacja przejścia granicznego w Medyce i realizowane zakupy taborowe świadczą o zrozumieniu przez władze samorządowe roli kolei w gospodarce regionu. Inauguracja PKA na początku 2021 r., której koncepcja zapewne wymaga modyfikacji, tj. rozszerzenia na kolejne ośrodki miejskie, będzie prawdopodobnie zmieniona po wybudowaniu centrum serwisowo-utrzymaniowego i odebraniu wszystkich pojazdów od producenta. Na pewno

nowoczesny tabor poruszający się z prędkością przynajmniej 100 km/h oraz odnowione stacje i przystanki mogą być zachętą dla pasażerów w wyborze kolei jako środka transportu. Prowadzona przez podkarpacki UM, od około 20 lat, polityka zakupu nowoczesnych pojazdów, pozyskiwanych z dofinansowaniem UE spowodowała pojawienie się parku około 50 pojazdów, które sukcesywnie zastępują m.in. eksploatowane dotychczas EN57. Ważnym elementem modernizacji kolei na Podkarpaciu jest rewitalizacja linii kolejowych biegnących w kierunku granicy z Ukrainą, co ma znaczenie zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. Dotychczasowa, raczej umiarkowana przepustowość przejść granicznych pomiędzy Polską i Ukrainą, w 2022 r. okazała się niewystarczająca.

Konieczność rozbudowy przejść granicznych jest wynikiem rosnącej wymiany handlowej pomiędzy oboma krajami, a także z powodu rosyjskiej agresji na Ukrainę w lutym 2022 r. i związanej z tym fali uchodźców czy międzynarodowej pomocy wojskowej udzielanej Ukrainie. Stacja Przemyśl Gł. pełni rolę zasadniczej stacji przesiadkowej z Ukrainą w komunikacji pasażerskiej, Medyka towarowej (przewozy zboża czy paliw), a lotnisko cywilno-wojskowe Jasionka jest kluczowe z perspektywy m.in. międzynarodowej pomocy wojskowej dla walczącej Ukrainy.

Zmodernizowane stacje graniczne z Ukrainą czy linie dojazdowe do przejść granicznych PKP PLK – UZ pomogą w perspektywie krótko- czy średnioterminowej zwiększyć wymianę handlową z Ukrainą, nie tylko bieżącą, ale także podczas (prawdopodobnie w niedługiej przyszłości) całej gamy towarów potrzebnych przy odbudowie Ukrainy.

Literatura

1. Massel A.: *Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce*, TTS Technika Transportu Szynowego, 2014, nr 1–2.
2. Dyr T.: *Kierunki rozwoju transportu w Unii Europejskiej w drugiej dekadzie XXI w.*, TTS Technika Transportu Szynowego, 2010, nr 10.
3. Graff M.: *Komunikacja kolejowa pomiędzy Polską i Ukrainą*, TTS Technika Transportu Szynowego, 2017, nr 7–8.
4. Graff M.: *System SUW 2000 w komunikacji przestawczej 1435 / 1520 mm*, TTS Technika Transportu Szynowego, 2016, nr 1–2.
5. Madrjas J.: *PKP IC: Rusza przetarg na bazę Przemysł Bakończyce*, Rynek Kolejowy, 12.06.2023.
6. Szybka kolej z stolicy Podkarpacia do lotniska w Jasionce, Newsletter PLK, Rzeszów, 30 września 2023.
7. Kolej coraz lepiej łączy Podkarpacie, Newsletter PLK, Rzeszów, 21.05.2021.
8. Ze stacji Rzeszów Główny korzystali podróżni ponad 5 tys. pociągów, Newsletter PLK, Rzeszów, 4.05.2021.
9. Więcej informacji dla podróżnych na stacji Rzeszów Główny, Newsletter PLK, Rzeszów, 26.03.2021.
10. Rzeszów Wschodni – nowy przystanek zwiększy dostęp do kolei, Newsletter PLK, Rzeszów, 22.09.2021.
11. Rzeszów Dworzysko i 13 dodatkowych przystanków kolejowych, Newsletter PLK, Rzeszów, 5.11.2021.
12. Lepsza oferta podróży koleją z Kolbuszowej do Rzeszowa dzięki elektryfikacji, Newsletter PLK, Rzeszów, 3.01.2022.
13. Pociągiem elektrycznym trasą Ocice – Rzeszów, Newsletter PLK, Kraków, 9.12.2021.
14. Zwiększają się możliwości podróżowania koleją na Podkarpaciu, Newsletter PLK, Rzeszów, 9.06.2022.
15. Madrjas J.: *Przetarg na bazę dla PKM Rzeszów od nowa [Część prac w prawie opcji]*, Rynek Kolejowy, 03.08.2020.
16. Szymajda M.: *W Rzeszowie powstanie baza do obsługi podkarpackich pociągów. Jak idzie projekt PKA?* Rynek Kolejowy, 30.04.2021.
17. Szymajda M.: *Rozpoczęła się budowa hali utrzymaniowej Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjne*, Rynek Kolejowy, 03.10.2022.
18. Madrjas J.: *Bliżej kolei na lotnisko w Rzeszowie. Są pieniądze na tabor*, Rynek Kolejowy, 21.02.2018.
19. Sprawniejsza kolej na Podkarpaciu i szybkie połączenie z lotniskiem, Newsletter PLK, Rzeszów, 1.02.2023.
20. Szybka kolej lepiej połączy stolicę Podkarpacia z regionem i z lotniskiem, Newsletter PLK, Rzeszów, 30.03.2023.
21. Madrjas J.: *Linia kolejowa na lotnisko Rzeszów Jasionka otwarta*, Rynek Kolejowy, 1.10.2023.
22. Kolej znów łączy Mielec i Dębicę, Newsletter PLK, Mielec, 1.09.2021.
23. Kolej na Podkarpaciu coraz bardziej ułatwia podróże, Newsletter PLK, Mielec, 12.09.2022.
24. Rozwój kolei na Podkarpaciu – przygotowanie połączeń Mielec – Padew, Newsletter PLK, Mielec, 1.04.2022.
25. Kolej znów pojedziemy na trasie Padew – Mielec – Dębica, Newsletter PLK, Mielec, 4.06.2021.
26. Kolej na Podkarpaciu po 13 latach wróciła na linię Mielec – Padew, Newsletter PLK, Mielec, 14.11.2022.
27. Kolej z Mielca w stronę Dębicy i Tarnobrzega, Newsletter PLK, Mielec, 29.12.2021.
28. Wiadukt w Mielcu – korzystne rozwiązanie komunikacyjne dla kolei i dla miasta, Newsletter PLK, Mielec, 17.05.2023.
29. Efektywniejsze przewozy kolejowe między PLK i LHS, Newsletter PLK, Rzeszów, 21.12.2021.

30. Rozwija się kolej aglomeracyjna wokół Rzeszowa, Newsletter PLK, Rzeszów, 8.02.2022.
31. 11 mln zł na poprawę kolejowej trasy Podkarpacie – Lubelszczyzna, Newsletter PLK, Kraków, 28.04.2021.
32. Z Przeworska do Stalowej Woli znów pojedziemy pociągiem, Newsletter PLK, Kraków, 11.06.2021.
33. PLK dla lepszej obsługi terminali w rejonie Medyka – Mostiska II, Newsletter PLK, Kraków, 15.06.2021.
34. Nowy most kolejowy w Przemyślu wpisany w historyczne konstrukcje, Newsletter PLK, Przemyśl, 2.11.2022.
35. Rośnie nowy most kolejowy w Przemyślu, Newsletter PLK, Przemyśl, 4.04.2023.
36. Podkarpacie. Kolej bliżej pasażera, Newsletter PLK, Rzeszów, 17.02.2022.
37. Rządowy Program dla dostępniejszej kolei na Podkarpaciu, Newsletter PLK, Kraków, 21.03.2023.
38. PLK zapewniają przejezdność trasy z Przemyśla do Malhowic i granicy z Ukrainą, Newsletter PLK, Przemyśl, 30.09.2022.
39. PLK przygotowały kolejowe połączenie do przejścia granicznego w Krościenku, Newsletter PLK, Rzeszów, 3.03.2022.
40. PLK zapewniły kolejowe połączenie do przejścia granicznego w Krościenku, Newsletter PLK, Rzeszów, 24.03.2022.
41. Sprawniejszy transport kolejowy na polsko-ukraińskiej granicy w Werchracie, Newsletter PLK, Rzeszów, 30.07.2021.
42. Przetarg na studium wykonalności rewitalizacji torów na odcinku Tarnobrzeg – Dębica, Rynek Kolejowy, 12 stycznia 2011.
43. Szymajda M.: *Wszystkie Impulsy 2 już na Podkarpaciu* [zdjęcia], Rynek Kolejowy, 18.12.2020.
44. Szymajda M.: *Dwustrakcyjne i elektryczne Impulsy 2 dla Podkarpacia już na testach* [zdjęcia], Rynek Kolejowy, 14.06.2023.