



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



Perspektywa inwestycji kolejowych w latach 2017- 2023 w województwie podkarpackim

Rzeszów, 1 marca 2018 r.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

1

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

zatwierdzony Uchwałą
nr 162/2015 Rady Ministrów
z dnia 15 września 2015 roku

- Pierwotna wersja dokumentu;
- Dzieli projekty na listę podstawową i rezerwową, na podstawie rankingu przedsięwzięć w Dokumencie Implementacyjnym oraz dostępnej alokacji środków dla każdego ze źródeł finansowania;
- Uzupełnia listę projektów o zadania RPO i finansowane ze środków krajowych;
- Dokument poddany konsultacjom publicznym.

2

AKTUALIZACJA

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

zatwierdzony Uchwałą
nr 144/2016 Rady Ministrów
z dnia 23 listopada 2016 roku

- Dokument zaktualizowany, uwzględniający:
 - ✓ zaktualizowane szacunki wartości przedsięwzięć,
 - ✓ stan zaawansowania prac przygotowawczych,
 - ✓ wyniki pierwszego i drugiego naboru CEF oraz przygotowania do trzeciego naboru w 2016 roku,
 - ✓ rezultaty trwających negocjacji z władzami samorządowymi.
- Dokument poddany konsultacjom społecznym.

3

AKTUALIZACJA

Sprawozdanie z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2016

zatwierdzone Uchwałą
nr 106/2017 Rady Ministrów
z dnia 12 lipca 2017 roku

- Dokument stanowi aktualizację Programu w drodze sprawozdania rocznego;
- Dokument uwzględnia:
 - ✓ aktualne wartości projektów przedsięwzięć,
 - ✓ zawarte umowy dla projektów pierwszego naboru CEF i złożenie wniosków w drugim konkursie CEF,
 - ✓ zwiększoną pulę środków w ramach RPO, przy niezmienionym poziomie dofinansowania.
- Procedura zmiany nie wymagała przeprowadzenia konsultacji społecznych.

Lista inwestycji RPO

- Regionalne Programy Operacyjne województw,
- Szczegółowe Opisy Osi Priorytetowych Regionalnych Programów Operacyjnych województw,
- negocjacje z samorządami.

Lista inwestycji o znaczeniu ponadregionalnym dofinansowanych ze środków UE (CEF, POLiŚ, PO PW)

Wstępne określenie potrzeb inwestycyjnych:

- *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),*
- *Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 r.,*
- uzupełnienie inwestycji perspektywy 2007 – 2013,
- poprawa parametrów linii ważnych dla transportu towarowego.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu (...)

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

Projekty fazowane i przeniesione do realizacji z perspektywy 2007 - 2013

Wydatki i nakłady na projekty z perspektywy 2007 – 2013 ponoszone po roku 2015

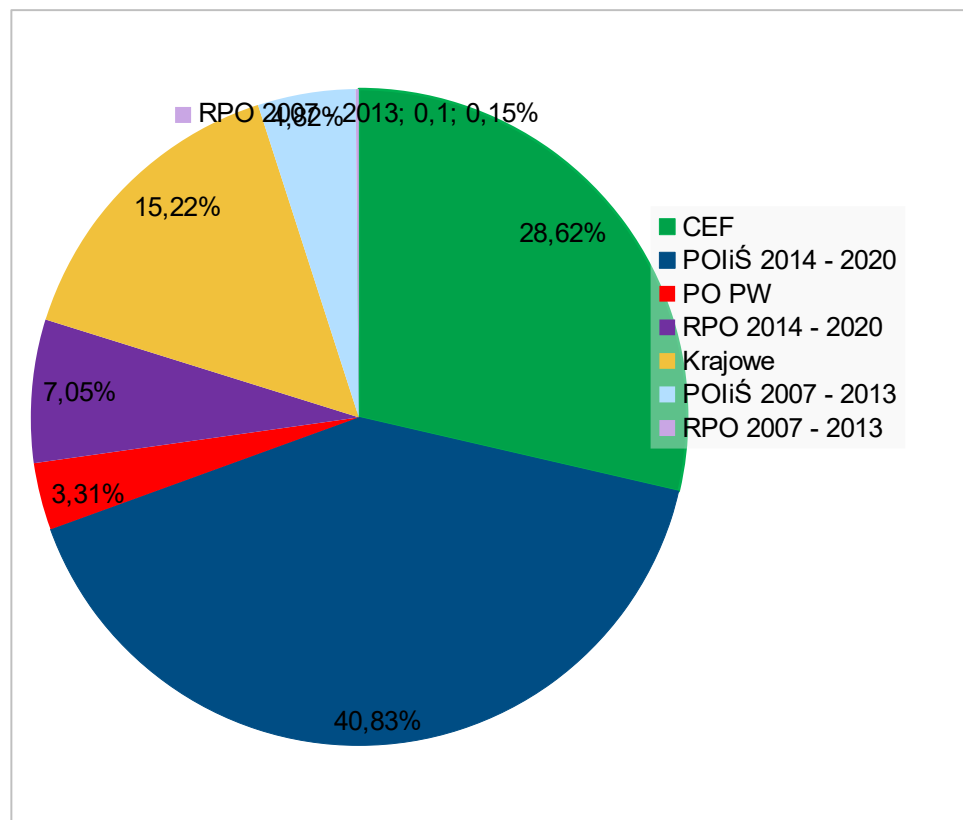
- odcinki ważne ze względów ruchowych, które nie znalazły się na listach projektów UE,
- inne potrzeby inwestycyjne.

Lista inwestycji ze środków POLiŚ i CEF

Lista inwestycji ze środków krajowych

Źródła finansowania inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgodnie z aktualizacją KPK

Kategoria projektów	Liczba projektów	Wartość projektów [mld zł]
CEF (po uwzględnieniu wyników III naboru)	21	19,0
POliŚ 2014 - 2020	39	27,1
PO PW	9	2,2
RPO 2014 - 2020	52	4,7
Projekty ze środków krajowych	34	10,1
Refundacje z POliŚ 2007-2013	60	3,2
Refundacje z RPO 2007-2013	11	0,1
Suma	226	66,4



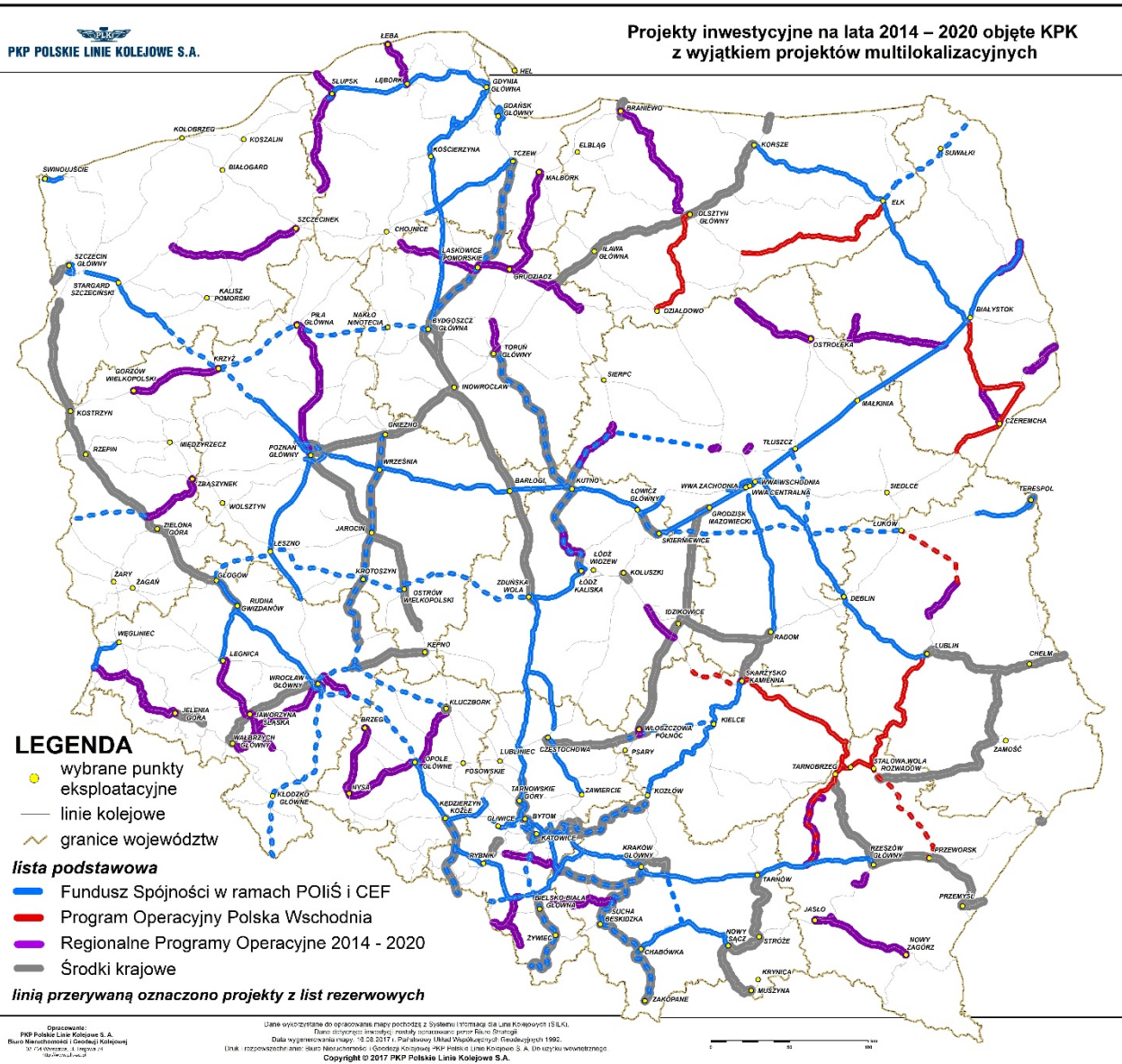
Powyższa klasyfikacja obejmuje jedynie projekty z list podstawowych Krajowego Programu Kolejowego 2023 do roku.

Cel:
Stworzenie spójnej sieci
na koniec perspektywy
2014 - 2020

Poprawa atrakcyjności
kolejowego transportu
pasażerskiego
w aglomeracjach

Poprawa atrakcyjności
kolejowego transportu
pasażerskiego w ruchu
międzyaglomeracyjnym

Poprawa atrakcyjności
kolejowego transportu
towarowego



Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość [mln zł]
1.	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), etap III Rzeszów Główny	POLiS - podstawowa	225,5
2.	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III – Faza II	POLiS - podstawowa	542,4
3.	Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją	PO PW - podstawowa	367,05
4.	Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew	PO PW - podstawowa	330,7
5.	Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk	PO PW - podstawowa	343,0*
6.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec	RPO - podstawowa	42,06
7.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz	RPO - podstawowa	295,5
8.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica	RPO - podstawowa	162,0
9.	Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie	RPO - podstawowa	4,5
10.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 79 Padew – Wola Baranowska w ramach prac przy rozbudowie terminala LHS w Woli Baranowskiej	RPO - podstawowa	12,0
11.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – granica województwa	RPO - rezerwowa	61,1
12.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 618 Jasło Towarowa – Sobniów	RPO - rezerwowa	12,0
* Obecnie przypisana jest do projektu kwota 2,16 mln. zł, na pozostałą część przewidywane jest przesuwanie oszczędności z POPW. W związku z tym do ogólnej wartości projektów POPW wliczana jest kwota 2,16 mln. zł.			
13.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz – Łupków	RPO - rezerwowa	170,0
14.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 101 Munina – Hrebenne na odcinku Munina – granica województwa	RPO - rezerwowa	214,0

Inwestycje w województwie podkarpackim

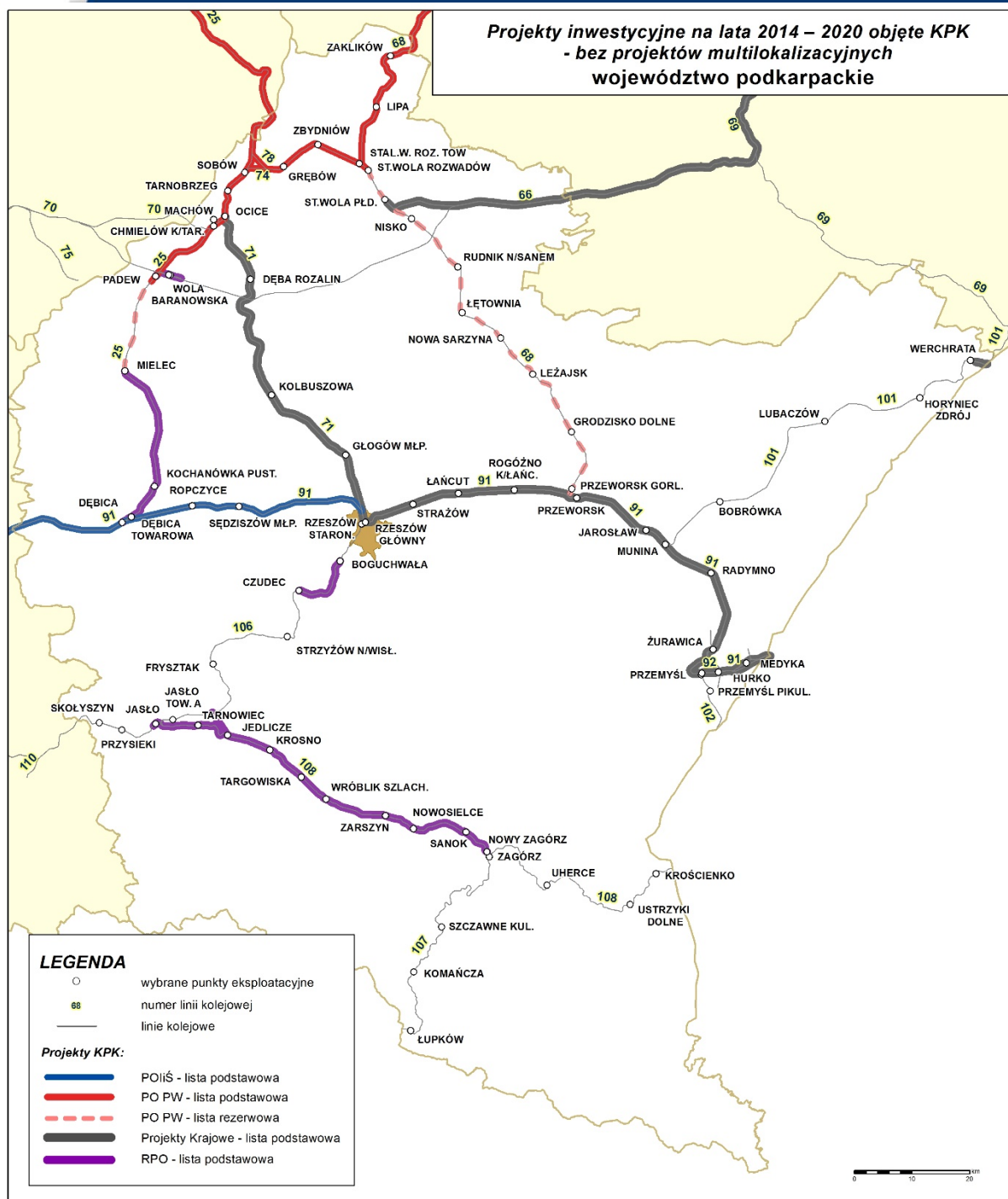
Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość [mln zł]
15.	Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy - Medyka i linii nr 92 Przemyśl - Medyka, odcinek Rzeszów - granica państwa	Krajowa	120,7
16.	Modernizacja linii kolejowej Rzeszów - Warszawa przez Kolbuszową, etap II	Krajowa	121,1
17.	Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Medyka - Mościska II	Krajowa	91,05
18.	Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Werchrata - Rawa Ruska	Krajowa	8,0
Suma		Podstawowa	2 286,72
		Rezerwowa	797,94
Razem			3 084,66

LEGENDA

- wybrane punkty eksploatacyjne
- 68 numer linii kolejowej
- linie kolejowe

Projekty KPK:

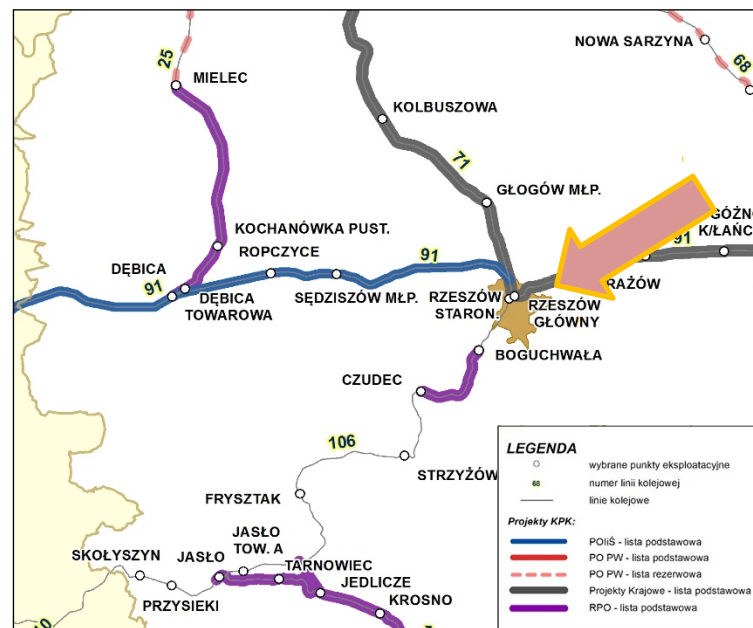
-  POIiŚ - lista podstawowa
-  PO PW - lista podstawowa
- PO PW - lista rezerwowa
-  Projekty Krajowe - lista podstawowa
-  RPO - lista podstawowa



Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), etap III Rzeszów Główny (finansowanie: POIiŚ, wartość projektu: 225,5 mln PLN)

Lata realizacji: 2018 – 2021

Status projektu: trwa procedura przetargowa na wyłonienie wykonawcy robót na stacji Rzeszów (tryb PiB) oraz na nadzór inwestorski. Planowane zawarcie umów I kwartał 2018 r.



Inwestycja ma charakter modernizacji i zakłada:

- poprawę stanu obiektów infrastruktury obsługi podróżnych, oraz dostosowanie jej do obsługi osób o ograniczonej mobilności w tym:
 - modernizacja 3 istniejących peronów na stacji Rzeszów Główny (przebudowa przejścia podziemnego z wyposażeniem w ruchome schody i windy), zabudowę systemu informacji statycznej, wykonanie elementów małej architektury (np. wiaty, ławki), wykonanie instalacji sanitarnych (kanalizacji deszczowej) itp.;
 - budowa dwóch nowych peronów na planowanym przystanku osobowym Rzeszów Zachodni;
- przebudowę układu torowego, sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz przebudowę obiektów inżynierskich (w tym: przebudowa 3 mostów, przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Batorego).

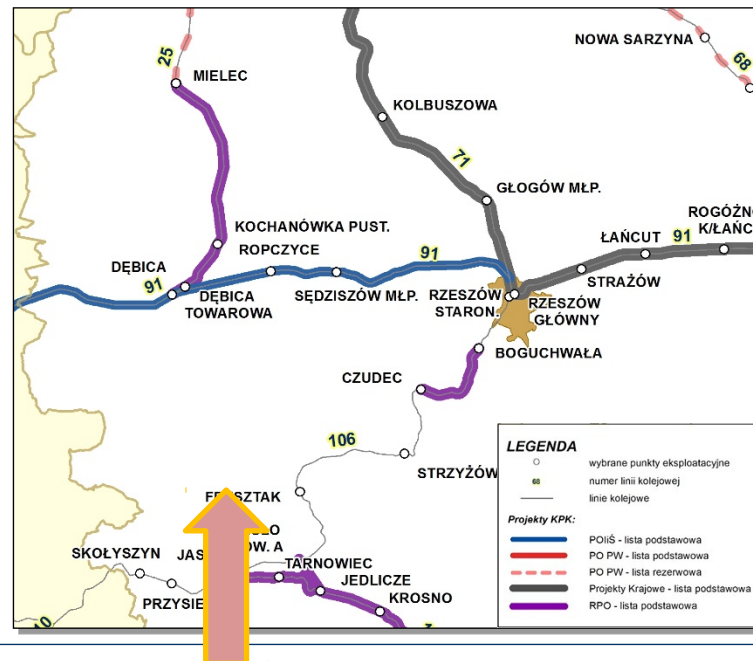
Podstawowe parametry (obecnie):

- linia zelektryfikowana, dwutorowa;
- długość odcinka: **63 km**
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
160	92%
120	4%
80	4%

Lata realizacji: 2010 – 2018

Status projektu: trwa realizacja kontraktów na roboty budowlane. Planowane zakończenie robót II kwartał 2018 r.



Charakterystyka inwestycji:

Projekt jest kontynuacją rozpoczętej modernizacji linii E30 i obejmuje prace przeniesione z perspektywy 2007 – 2013.

Inwestycja ma charakter modernizacji i zakłada:

- podniesienie dopuszczalnej prędkości dla pociągów pasażerskich do **160 km/h** oraz do **120 km/h** dla pociągów towarowych;
- umożliwienie kursowania pociągów o długości **740 m**;
- poprawę stanu obiektów infrastruktury obsługi podróżnych, oraz dostosowanie jej do obsługi osób o ograniczonej mobilności;
- skrócenie czasu przejazdu o ok. **30 min** z ok. **2h 00 min** do ok. **1h 30 min** w relacji Kraków – Rzeszów.

Podstawowe parametry (obecnie):

- linia nieelektryfikowana, jednotorowa;
- długość odcinka: **31 km**
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
100	57%
90	20%
80	23%

Lata realizacji: 2017 - 2019

Status projektu: trwa realizacja kontraktu w systemie „Projektu i Buduj”.
Planowany termin zakończenia umowy IV kw. 2019 r.



Charakterystyka inwestycji:

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- brak elektryfikacji ogranicza ruch pasażerski oraz wpływa na wydłużenie czasu jazdy;
- niezadowalający stan obiektów obsługi podróżnych;
- obiekty inżynieryjne wymagające prac remontowych.

Inwestycja ma charakter modernizacji i zakłada:

- elektryfikację linii na całej długości pomiędzy Lublinem i Stalową Wolą Rozwądów;
- podniesienie dopuszczalnej prędkości do **100 - 120 km/h** (ograniczenie wynika z geometrii linii);
- zwiększenie dostępności linii dla ruchu towarowego;
- remont obiektów inżynieryjnych w niezbędnym zakresie;
- kompleksowa przebudowa peronów na wszystkich stacjach i przystankach osobowych oraz dostosowanie obiektów obsługi podróżnych do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- skrócenie czasu przejazdu w relacji Lublin – Stalowa Wola o ok. **25 min** z ok. **1h 50 min** do ok. **1h 25 min** dla pociągów regionalnych oraz o ok. **13 min** z **1 h 18 min** do ok. **1 h 05 min** dla pociągów międzyregionalnych.

Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew (finansowanie: PO PW, wartość projektu: 330,7 mln PLN)

Podstawowe parametry (obecnie):

- linia niezelektryfikowana, jednotorowa;
- długość odcinka: **66 km**
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
120	8%
100	43%
80	4%
70	31%
60	12%
50	2%

Lata realizacji: 2020 - 2022

Status projektu: zakończono etap prac przygotowawczych.

Planowany termin ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty II kw. 2020 r.



Charakterystyka inwestycji:

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- Niezadawalający stan nawierzchni kolejowej wpływający na dopuszczalne prędkości na linii;
- niezadawalający stan obiektów obsługi podróżnych;
- obiekty inżynieryjne wymagające prac remontowych.

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- poprawę stanu technicznego nawierzchni kolejowej;
- podniesienie dopuszczalnej prędkości dla ruchu pasażerskiego do **100 - 120 km/h** oraz do **70-80 km/h** dla ruchu towarowego (ograniczenie wynika z geometrii linii);
- remont obiektów inżynieryjnych w niezbędnym zakresie;
- kompleksowa przebudowa peronów na wszystkich stacjach i przystankach osobowych oraz dostosowanie obiektów obsługi podróżnych do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- umożliwienie wznowienia przewozów pasażerskich w relacji Sandomierz – Stalowa Wola Rozwadów z czasem ok. **25 min** oraz Skarżysko Kamienna – Sandomierz – Stalowa Wola z czasem ok. **1h 25 min** (przy realizacji inwestycji na linii 25 w woj. świętokrzyskim).

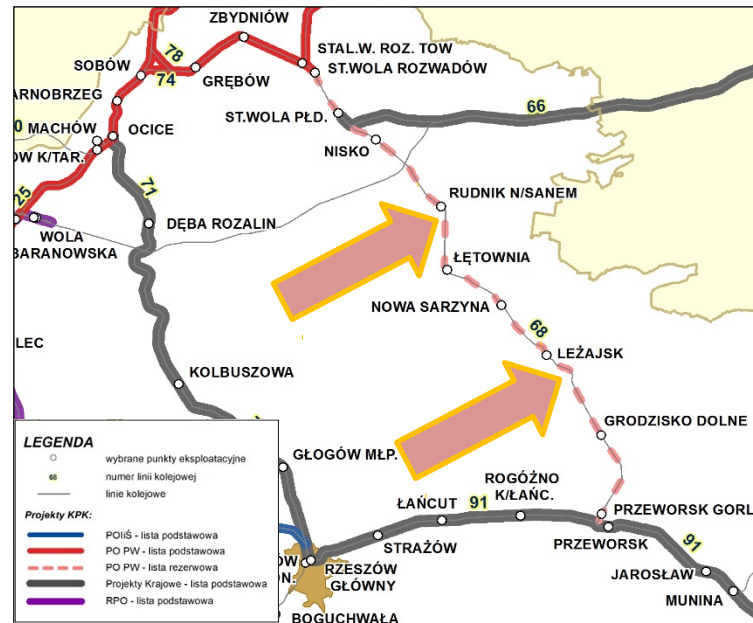
Podstawowe parametry (obecnie):

- linia zelektryfikowana, dwutorowa;
- długość odcinka: **76 km**
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
100	73%
80	9%
70	17%
40	1%

Lata realizacji: 2017 - 2022

Status projektu: Trwa postępowanie przetargowe na realizację Studium Wykonalności. Planowany termin podpisania umowy w listopadzie 2017 r.



Dla projektu planowana jest realizacja Studium Wykonalności, które pozwoli określić:

- Niezbędny zakres robót oraz potencjalne parametry linii możliwe do osiągnięcia;
- Ramy czasowe realizacji inwestycji;
- Niezbędne środki finansowane.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec* (finansowanie: RPO, wartość projektu: 42,6 mln PLN)

Podstawowe parametry (obecnie):

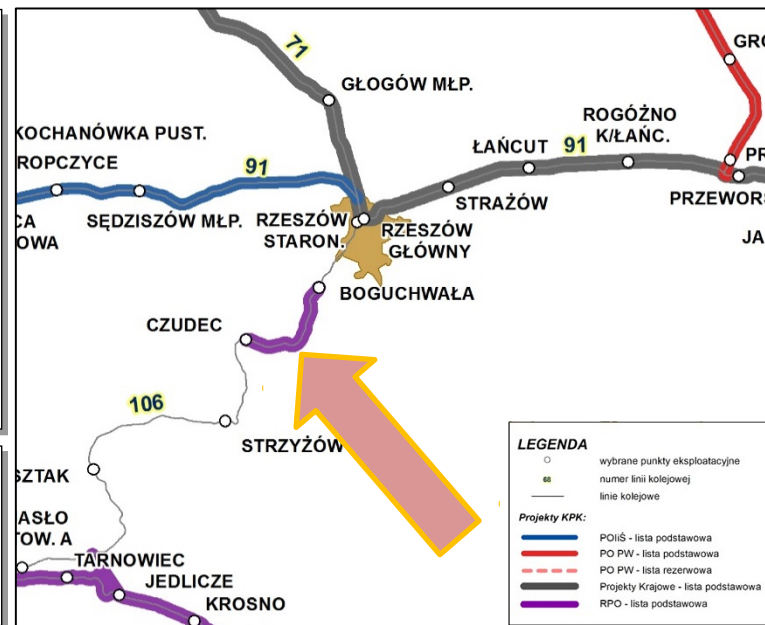
- linia niezelektryfikowana, jednotorowa;
- długość odcinka: **10,8 km**;
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
60	100%

- dopuszczalny nacisk osi: **196 kN**

Lata realizacji: 2016 - 2018

Status projektu: trwa realizacja kontraktu w systemie „Projektu i Buduj”.
Planowany termin zakończenia umowy w grudniu 2019 r.



Charakterystyka inwestycji:

Projekt jest ostatnim etapem rewitalizacji linii kolejowej 106 Rzeszów – Jasło.

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- ograniczenia prędkości spowodowane złym stanem nawierzchni;
- niedostosowanie rozmieszczenia obiektów obsługi podróżnych do lokalizacji siedzib ludzkich i celów podróży.

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- podniesienie dopuszczalnej prędkości: **80-100 km/h** dla pociągów pasażerskich i **60-80 km/h** dla pociągów towarowych;
- budowę nowych przystanków: Zaborów 2 oraz w rejonie stacji Jasło Towarowa;
- podniesienie dopuszczalnego nacisku na oś do **221 kN**.
- skrócenie czasu przejazdu o ok. **4 min z 17 min** do ok. **13 min** na odcinku Boguchwała – Czudec;
- skrócenie czasu przejazdu o ok. **18 min z 1h 38 min** do ok. **1h 20 min** w relacji Rzeszów Główny – Jasło.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz (finansowanie: RPO, wartość projektu: 295,5 mln PLN)

Podstawowe parametry (obecnie):

- linia niezelektryfikowana, jednotorowa;
- długość odcinka: **66,7 km**;
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]*	% długości
80	8%
70	49%
60	20%
50	23%

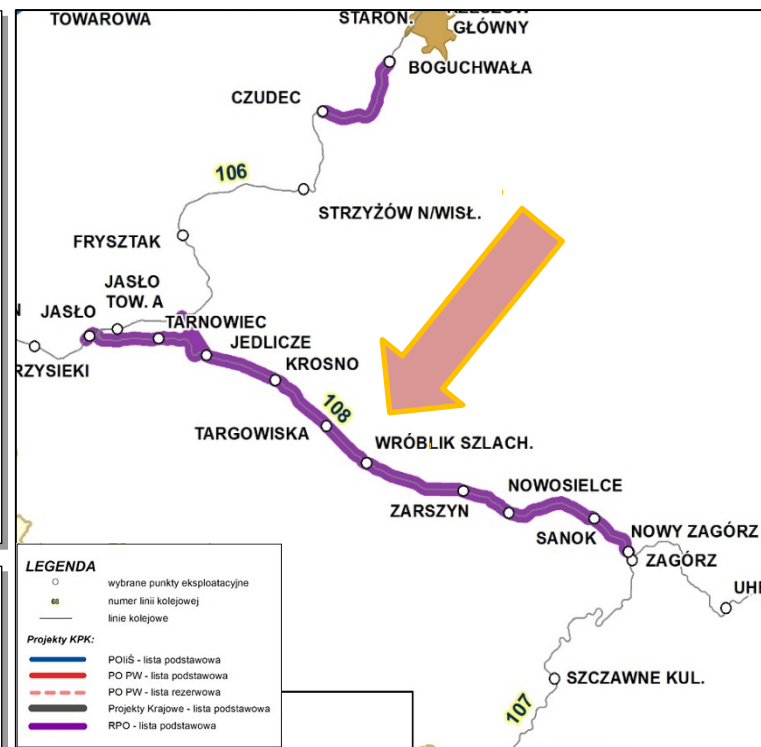
- ograniczenia prędkości dla składów wagonowych w ruchu pasażerskim do **30 – 50 km/h** na 25% długości odcinka;
- ograniczona prędkość w ruchu towarowym do **30 – 50 km/h**;
- dopuszczalny nacisk osi: **196 kN**.

Lata realizacji: 2019 - 2021

Status projektu: trwa pozyskiwanie Studium Wykonalności

Planowany termin zakończenia umowy IV kw. 2018 r.

Planowany termin ogłoszenia przetargu na roboty III kw. 2018 r.



Charakterystyka inwestycji:

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- niezadowalająca prędkość jazdy spowodowana złym stanem technicznym nawierzchni toru;
- niewystarczająca przepustowość linii spowodowana wydłużonym czasem jazdy;
- niewystarczająca przepustowość stacji ze względu na przestarzałe urządzenia srk.

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- podniesienie dopuszczalnej prędkości: **100 km/h** dla pociągów pasażerskich (na ok 30 km do 120 km/h) i **80 km/h** dla pociągów towarowych;
- podniesienie dopuszczalnego nacisku na oś do **221 kN**;
- skrócenie czasu przejazdu o ok. **7 min** z **31 min** do ok. **24 min** w relacji Jasło - Krosno;
- skrócenie czasu przejazdu o ok. **20 min** z **1 h 35 min** do ok. **1 h 15 min** w relacji Jasło – Nowy Zagórz.

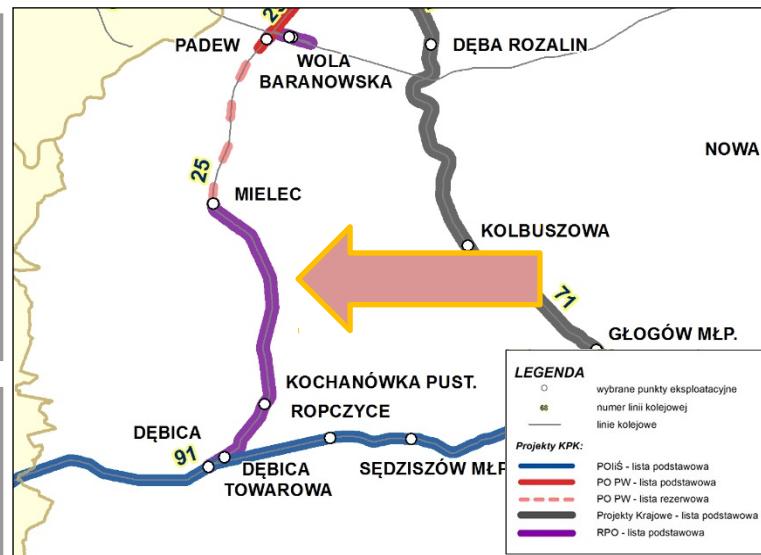
Podstawowe parametry (obecnie):

- linia jednotorowa; nieelektryfikowana z wyjątkiem stacji Dębica;
- długość odcinka: **48 km**;
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
40	42%
20	58%

Lata realizacji: 2018 - 2020

Status projektu: Trwa postępowanie przetargowe na realizację projektu w trybie „Projektu i Buduj” dla odcinka Mielec – Dębica. Planowany termin podpisania umowy – II kw. 2018 r.



Charakterystyka inwestycji:

Ze względu na ograniczone środki RPO WP 2014-2020 inwestycja zostanie zrealizowana w całości na odcinku Mielec – Dębica, natomiast na odcinku Padew - Mielec wykonana zostanie dokumentacja projektowa.

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- niezadawalająca prędkość spowodowana złym stanem technicznym toru;
- niewystarczająca przepustowość spowodowana długim czasem jazdy ze względu na niskie prędkości;
- niezadawalający stan obiektów obsługi podróżnych.

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- podniesienie dopuszczalnej prędkości: **120 km/h** dla pociągów pasażerskich oraz **100 km/h** dla pociągów towarowych (miejscowe ograniczenia wynikające z geometrii linii kolejowej);
- modernizacja infrastruktury obsługi podróżnych;
- możliwość przywrócenie ruchu pasażerskiego z czasem przejazdu ok. **25 min** w relacji Mielec – Dębica.

Podstawowe parametry (obecnie):

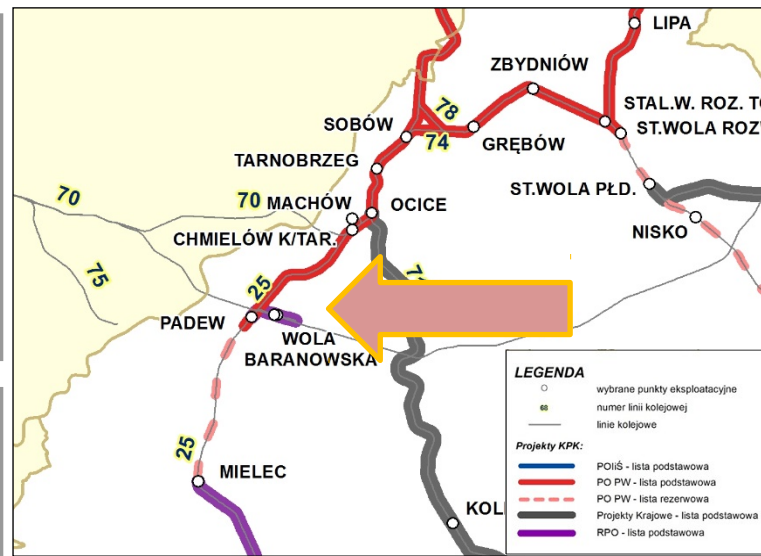
- linia jednotorowa; niezelektryfikowana z wyjątkiem stacji Dębica;
- długość odcinka: **4,9 km**;
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
40*	100%

- * 30 km/h dla pociągów towarowych

Lata realizacji: 2020 - 2021

Status projektu: Obecnie prowadzone są działania mające na celu rozpoczęcie Studium Wykonalności.



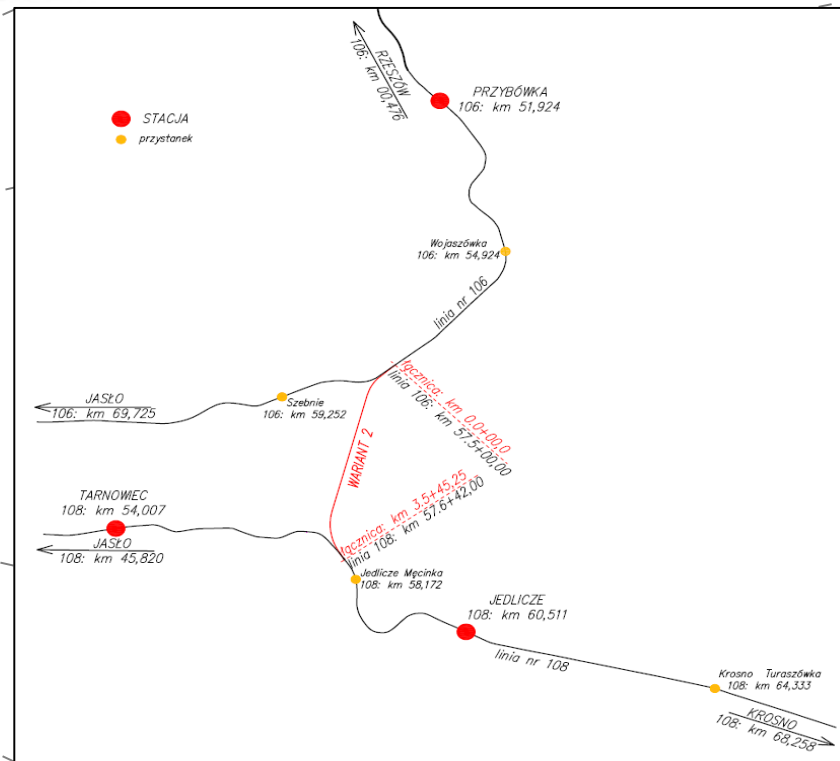
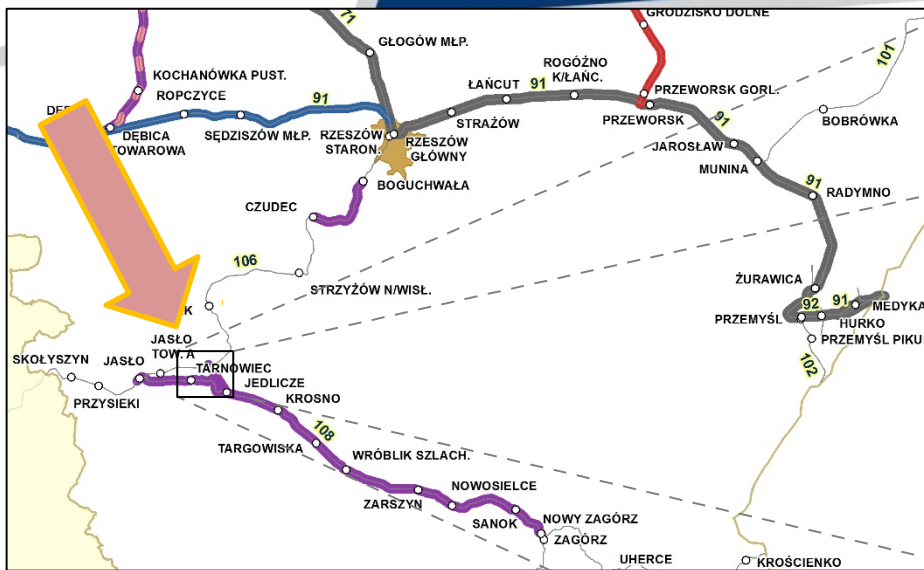
Charakterystyka inwestycji:

Projekt obejmuje rewitalizację linii kolejowej nr 79 Padew – Wola Baranowska długości ok. **4,9 km**.

Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmie w szczególności wymianę nawierzchni torowej i rozjazdowej wraz z robotami okołotorowymi na długości ok. 4,5 km, poprawę nawierzchni na 4 przejazdach kolejowych oraz przebudowę dwóch obiektów inżynierskich.

Ostateczny zakres rzeczowy projektu zostanie określony na etapie opracowania dokumentacji przedprojektowej i projektowej.

Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie (finansowanie: RPO, wartość prac projektowych: 4,6 mln PLN)



Lata realizacji: 2018 - 2022

Status projektu: Przygotowywany jest przetarg na realizację prac projektowych, planowany termin ogłoszenia przetargu – 23.11.2017

Charakterystyka inwestycji:

W obecnej perspektywie w ramach dostępnych środków wykonany zostanie projekt dokumentacyjny (bez robót budowlanych). Ze względu na ograniczone środki RPO WP 2014-2020 inwestycja jest planowana do realizacji w przyszłej perspektywie finansowej.

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- niesatysfakcjonujący czas jazdy ze względu na czasochłonną zmianę kierunku jazdy na stacji Jasło lub jazdę po linii kolejowej nr 618;
- niekonkurencyjna oferta przewoźników kolejowych.

inwestycji zakłada

- budowę nowej linii kolejowej z dopuszczalną prędkością 100 km/h dla pociągów pasażerskich i 80 km/h dla pociągów towarowych. Pozwoli to na prowadzenie ruchu kolejowego w relacji Rzeszów – Zagórz bez konieczności zmiany kierunku jazdy.

Podstawowe parametry (obecnie):

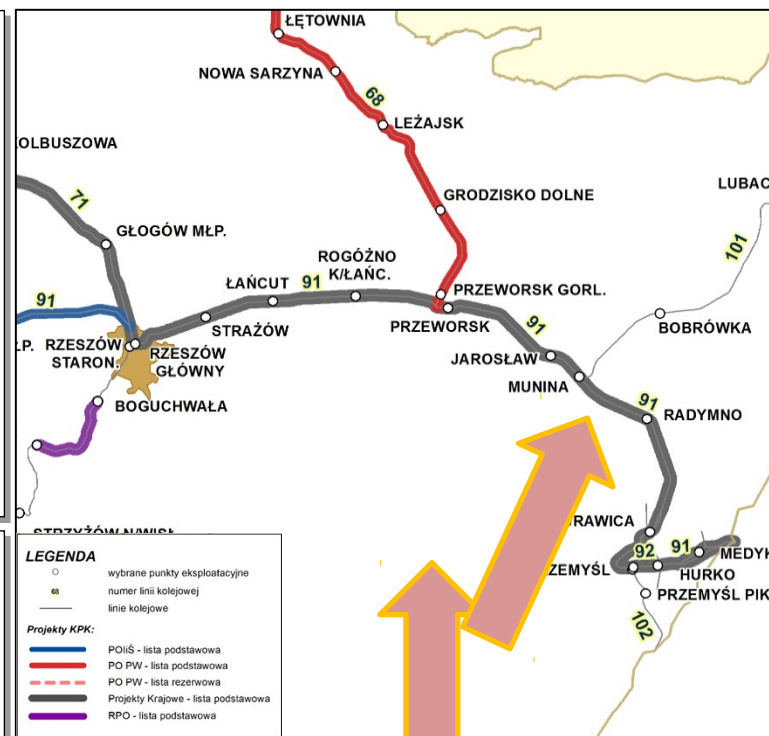
- linia zelektryfikowana, dwutorowa;
- długość odcinka: **115 km**
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
120	84%
100	10%
90	1%
80	3%
50	1%
40	1%

Lata realizacji: 2010 - 2020

Status projektu: trwają roboty budowlane na szlaku Żurawica – Przemyśl, Jarosław – Munina i Munina – Radymno. Planowane ogłoszenie kolejnego przetargu na dalsze roboty – I kw. 2018 r.

Planowane zakończenie prac – IV kw. 2020 r.



Charakterystyka inwestycji:

Zadanie jest kontynuacją prac inwestycyjnych realizowanych na tej linii w ramach WPIK. Zakończenie prac i osiągnięcie pełnych założonych efektów inwestycyjnych planowane jest na rok 2018.

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- zwiększenie prędkości jazdy pociągów do **120 km/h** (ograniczenie wynika z geometrii linii);
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu;
- poprawę oferty przewozowej PKP PLK S.A. dla ruchu towarowego i pasażerskiego;
- podniesienie dopuszczalnego nacisku na oś do **221 kN**;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko poprzez zmniejszenie emisji hałasu;
- skrócenie czasu jazdy pociągów o ok. **33 min** z obecnych **1h 28 min** do **55 min** w relacji Rzeszów Główny – Przemyśl Główny.

Podstawowe parametry (obecnie):

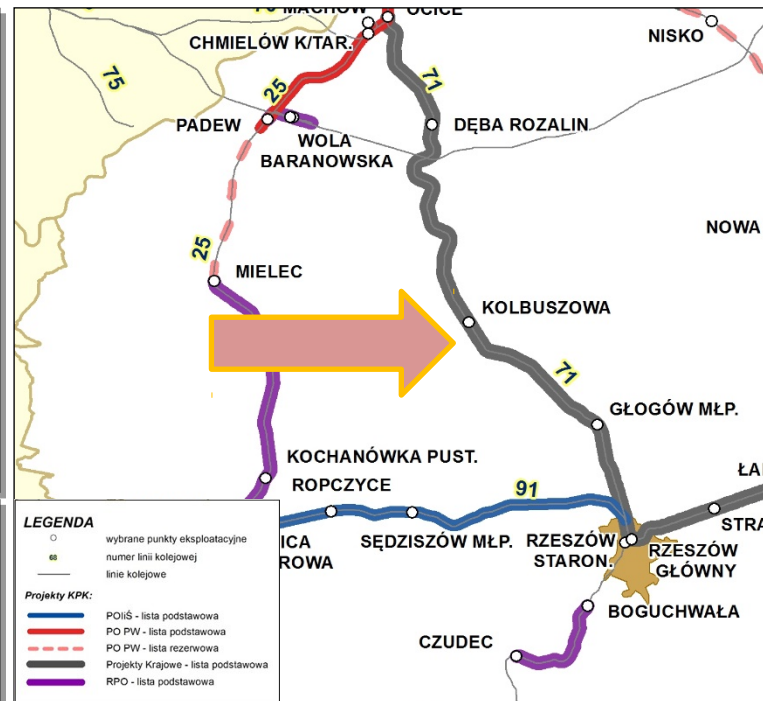
- linia niezelektryfikowana, jednotorowa;
- długość odcinka: 66,3 km
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
120	87%
110	1%
100	11%
40	1%

Lata realizacji: 2018 - 2020

Status projektu: trwa postępowanie przetargowe na budowę mijanki Majdan Królewski.

Planowane podpisanie umowy w trybie „Projektuj i Buduj” – I kw. 2018 r.



Charakterystyka inwestycji:

Zadanie „Prace na linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów” jest kontynuacją prac wykonanych w perspektywie 2007 – 2013.

Inwestycja ma charakter modernizacji i zakłada:

- elektryfikację linii na całym odcinku objętym projektem;
- poprawę jakości usług, (poprzez zwiększenie przepustowości) na trasie Rzeszów – Ocice, będącą częścią potencjalnej trasy Rzeszów – Warszawa przez między innymi Sandomierz, Skarżysko Kam., Radom lub przez Kraśnik i Lublin;
- zmniejszenie skutków negatywnego oddziaływania na środowisko;
- Zwiększenie przepustowości linii;
- Skrócenie czasu przejazdu z wyeliminowania konieczności zmiany lokomotywy ze spalinowej na elektryczną.

Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Medyka - Mościska II Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Werchrata - Rawa Ruska (finansowanie: środki krajowe, wartość projektów: 99,05 mln zł)

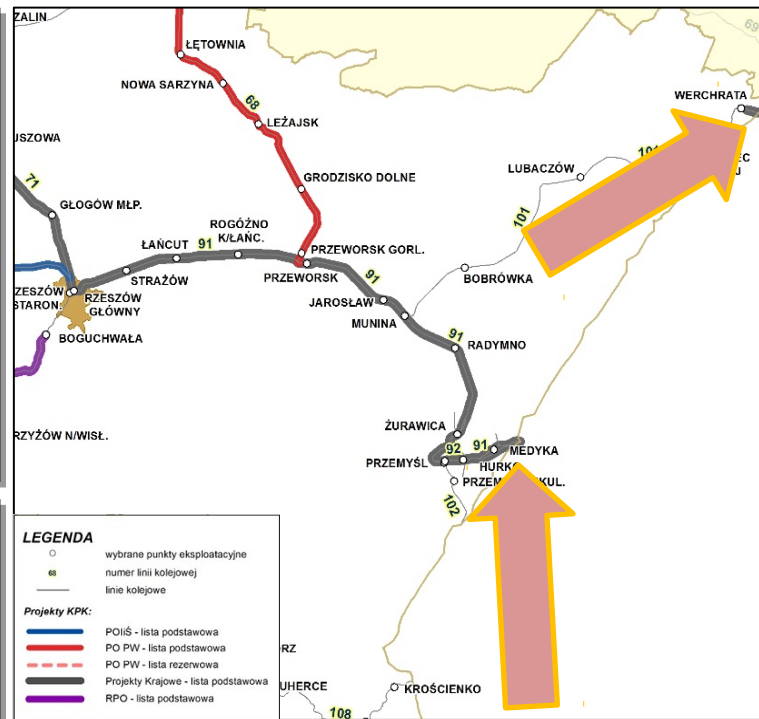
Podstawowe parametry (obecnie):

- Linie objęte inwestycjami:
 - 91, 92** w rejonie kolejowego przejścia granicznego Medyka
 - 116** w rejonie kolejowego przejścia granicznego Werchrata.
- prędkości maksymalne w rejonach objętych inwestycją:
 - 91 – **60 km/h**;
 - 92 – **40 km/h**;
 - 116 – **20 km/h**;
- dopuszczalny nacisk osi w rejonach objętych inwestycją:
 - 91 – **196 kN**;
 - 92 – **221 kN**;
 - 116 – **221 kN**;

Lata realizacji: 2016 - 2023

Status projektu: Trwa realizacja umowy w trybie „Projektuj i Buduj” na wykonanie prac na przejściu granicznym Medyka – Mościska II.

Ogłoszenie przetargu na realizację umowy dla przejścia granicznego Werchrata – Rawa Ruska planowane jest w 2022 roku.



Charakterystyka inwestycji:

Wykonanie zadania ma na celu poprawę efektywności operacji przeładunkowych na wschodnich przejściach granicznych i tym samym zwiększenia atrakcyjności towarowego transportu kolejowego w komunikacji międzynarodowej.

Inwestycja ma charakter modernizacji i zakłada:

Na KPG Medyka:

- uzyskanie dopuszczalnego nacisku **25 ton/oś** na torach szerokich;
- dostosowanie przejścia granicznego Przemysł – Medyka – Mościska II do obsługi pociągów o długości **900 m**;
- podniesienie przepustowości linii kolejowych i stacji oraz poprawę stanu technicznego punktów ładunkowych.

Na KPG Werchrata:

- poprawę stanu technicznego stacji Werchrata poprzez rewitalizację torów szerokich w stacji Werchrata wraz z torem do Granicy Państwa;
- uzyskanie dopuszczalnego nacisku **25 ton/oś** na torach szerokich.

Aglomeracyjna Kolej Podmiejska wraz z budową linii kolejowej do portu lotniczego Rzeszów Jasionka (budowa 5 km nowej linii) (finansowanie: POIiŚ Aglomeracyjny)

Projekt przygotowywany przy udziale lokalnych jednostek samorządu terytorialnego w ramach porozumienia podpisanego z Województwem Podkarpackim i Gminą Miasta Rzeszów.

Projekt ma charakter obszarowy, obejmuje infrastrukturę liniową i obsługi podróży.

Lata realizacji: 2019 - 2021

Status projektu: Decyzja o rozpoczęciu kolejnego etapu jest zależna od wyników naboru w trybie konkursowym w ramach Działania 5.2 *Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T*.

Planowane ogłoszenie wyników konkursu – październik/listopad 2017 r.



Charakterystyka inwestycji:

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- niedostateczna dostępność przestrzenna województwa ze szczególnym uwzględnieniem Rzeszowa (brak spójnego systemu kolei aglomeracyjnej);
- niezadowalający stan infrastruktury do obsługi podróży.

Planowana inwestycja zakłada:

- budowę linii kolejowej do portu lotniczego Rzeszów – Jasionka (5 km nowej linii);
- budowę nowych przystanków kolejowych (14) oraz przebudowę obecnie istniejących (ok. 20);
- budowę parkingów, dróg dojazdowych, chodników, dojazd do peronów;
- przebudowę układu torowego w tym: zmiana układu torowego głowicy zachodniej Rzeszów Główny w związku z budową przystanku Rzeszów Zachodni, przebudowa srk oraz układu rozjazdów, przebudowa układu torowego na linii 71 wraz z budową posterunku odgałęźnego Zaczernie.

Status projektu: trwają rozmowy z przedstawicielami miasta Przemyśl nt. możliwych źródeł finansowania projektu.

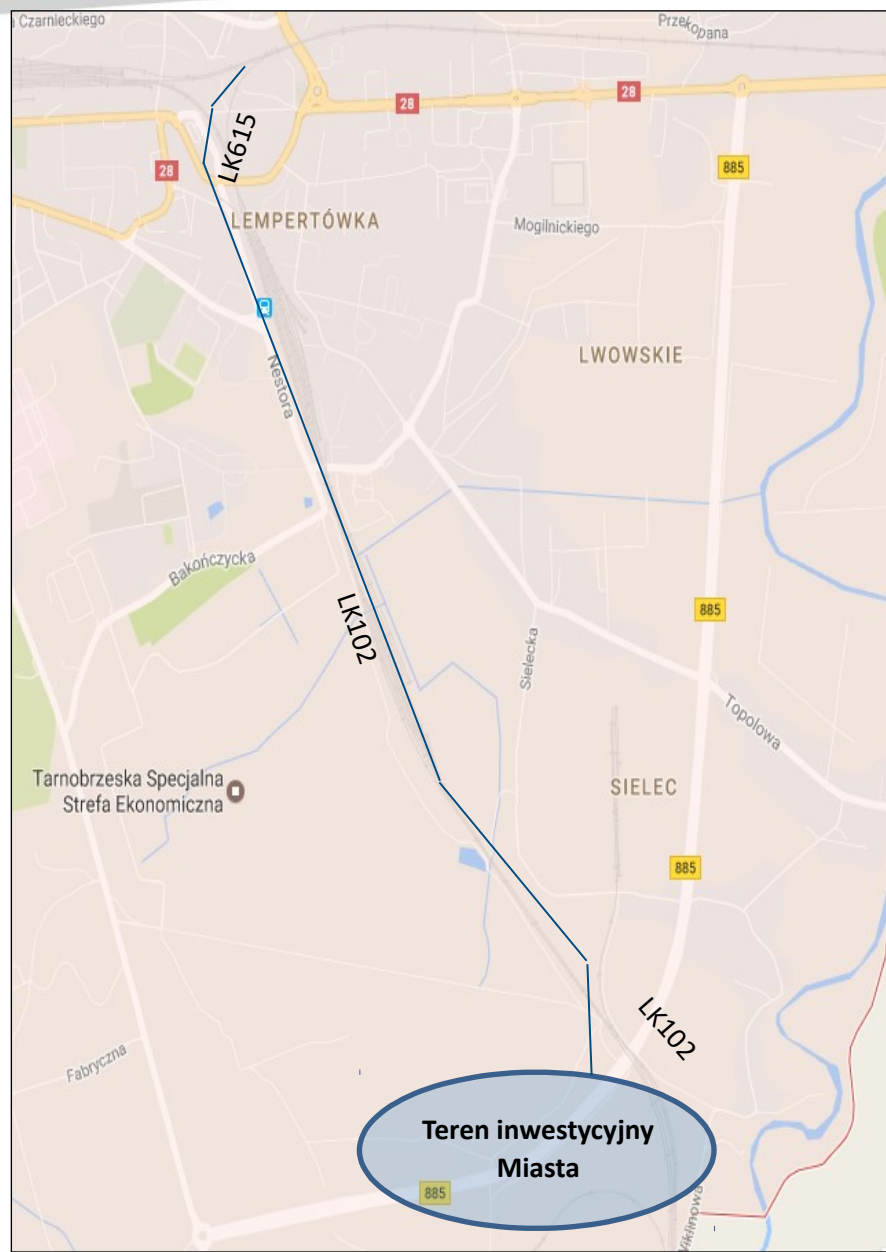
Charakterystyka inwestycji:

Podłączenie do sieci kolejowej terenów inwestycyjnych przy wschodniej obwodnicy miasta Przemyśla (droga wojewódzka nr 885). Podłączenie infrastruktury kolejowej dotyczy zarówno sieci kolejowej o rozstawie szyn 1435 mm, jak i 1520 mm (budowa nowej linii odgałęziającej się od linii kolejowej nr 92).

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do dalszej aktywizacji Strefy Ekonomicznej.

Inwestycja zakłada:

- Realizację jednego z dwóch wariantów inwestycyjnych:
 - budowa toru 1520 mm wzdłuż linii kolejowej nr 615 i 102 (szacowany koszt netto: 32,4 mln PLN).
 - budowa toru 1520 wzdłuż linii kolejowej nr 615, a następnie w splocie z torem linii kolejowej nr 102 (szacowany koszt netto: 27,2 mln PLN).

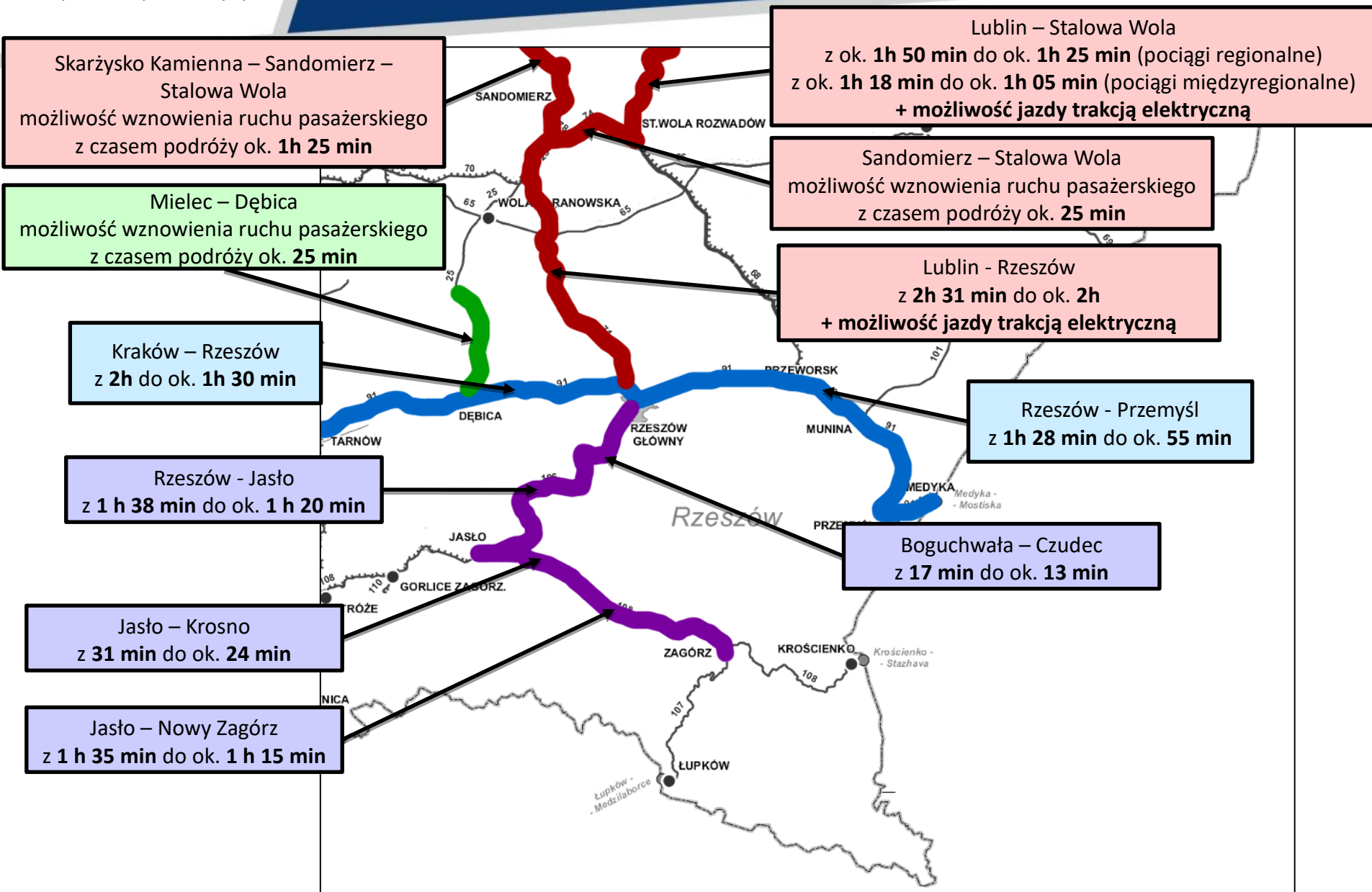


Na trasie z Krakowa do Rzeszowa sprawniejsze podróże koleją i większy poziom bezpieczeństwa zapewni ERTMS – europejski system zarządzania ruchem kolejowym. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowy na projekt wart ponad 89 mln zł, współfinansowany ze środków UE.

Projekt przewiduje wyposażenie 135 km linii Podłęż – Rzeszów w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Obejmie 16 stacji kolejowych, które będą zarządzane z dwóch lokalnych centrów sterowania w Tarnowie i Rzeszowie.



Czasy jazdy po zakończeniu realizacji inwestycji





PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Dziękuję za uwagę