



Kolejowa szansa dla mieszkańców Podkarpacia

Raport Centrum Zrównoważonego Transportu



24.10.2015



Projekt „Kolej na dobrą kolej” realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z funduszy EOG.

Wydawca

Centrum Zrównoważonego Transportu
ul. Żurawia 43 lok. 303
00-680 Warszawa

Autor:

Stanisław Biega

Projekt graficzny, skład

Krzysztof Kowalczyk

Zdjęcia

Marcin Wróbel

Spis treści

Kolejowa szansa dla mieszkańców Podkarpacia	4
1. Stan obecny	5
Duże miasta bez kolei	5
Regres połączeń kolejowych	5
Niewykorzystane zasoby	7
Zawieszona linie	7
Fundusze unijne i plany inwestycyjne	8
Pociągi nie dla pasażerów	9
Niekompetencje i brak profesjonalizmu	9
2. Przestanki do poprawy	10
Nowy tabor i zmodernizowana infrastruktura	10
Korzystne czasy przejazdu	10
„Taryfa Podkarpacka”	11
3. CZT ma plan dla Podkarpacia	13
4. Plan dla Podkarpacia – szczegóły	15
Efektywne wykorzystanie zasobów	15
Ograniczenie kosztów przeglądów	17
Redukcja zbędnego taboru	18
Ile to kosztuje	19
5. Projekt rozkładu jazdy i obiegów	23

Kolejowa szansa dla mieszkańców Podkarpacia

Raport Centrum Zrównoważonego Transportu



Na Podkarpaciu przy zmniejszeniu nakładów na kolej regionalną w pierwszym roku o 200 tys. zł, a w drugim roku o 1,4 mln zł, istnieje możliwość zwiększenia ilości kursujących pociągów o 46% w stosunku do stanu obecnego. Kluczem do sukcesu jest efektywny rozkład jazdy oraz optymalizacja posiadanych przez województwo zasobów.

Podkarpackie ma nowy tabor, zmodernizowano najważniejsze linie kolejowe, pociągi mogą jeździć z dużą prędkością. Pomimo to regionalnych połączeń kolejowych jest o 1/3 mniej niż 12 lat temu.

W rezultacie pociągi jeżdżą puste – przy kilku połączeniach dziennie nie są w stanie dowieźć pasażera na potrzebną mu godzinę.

Niska częstotliwość jest jedyną przyczyną małej popularności kolei w województwie. Ale da się ją zwiększyć. Centrum Zrównoważonego Transportu wie jak to zrobić.

Opracowaliśmy dokładny plan działania, którego wprowadzenie radykalnie zwiększy częstotliwość.

1. Stan obecny

Duże miasta bez kolei

Podkarpacie to jeden z tych regionów UE, gdzie system transportu kolejowego charakteryzuje najniższy standard. Na większości linii są po 2-3 pary pociągów. **To jest częstotliwość, która uniemożliwia potencjalnym pasażerom skorzystanie z pociągu, gdyż najczęściej go nie ma wtedy kiedy jest potrzebny.** Dlatego też takie pociągi muszą jeździć puste. Takiej marginalizacji kolei nie spotkamy w żadnym innym kraju Unii, spotyka się ją za to w krajach Trzeciego Świata. Nieumiejętne zarządzanie tematem transportu kolejowego w województwie doprowadziło podkarpacką koleją do standardów Uzbekistanu, Mozambiku, Kamerunu czy Gabonu.

Na Podkarpaciu kolej regionalna istnieje dziś praktycznie na jednej trasie: Przemyśl - Tarnów. Mieszkańcy innych części województwa są jej pozbawieni lub niemal pozbawieni.

Pociągi nie docierają do wielu miast powiatowych: Mielec (61 tys. mieszkańców), Ustrzyki Dolne, Lesko. Inne miasta powiatowe jak Jasło, Strzyżów, Nisko, Leżajsk, Krosno, Lubaczów mają 1-3 pary pociągów – zdecydowanie zbyt mało jak na obszary o takiej gęstości zaludnienia. Tak słaba organizacja przewozów, świadczy o braku umiejętności i zainteresowania tym tematem osób odpowiedzialnych za regionalny transport kolejowy.

Takie miasta jak Dębica, Przemyśl czy Jarosław zasługują na 15-17 par pociągów regionalnych. Podobny poziom oferty powinien objąć miasta pozbawione kolei. Linia Jasło – Rzeszów z dwiema parami pociągów w ciągu doby nie jest atrakcyjna dla pasażerów. Nic dziwnego, że pociągi jeżdżą puste, a linia jest deficytowa. Według szacunków CZT 7-8 par pociągów w trakcie doby na trasie Rzeszów – Jasło – Sanok generowałoby mniejszy deficyt niż obecnie kursujące 3 pary – koszty dodatkowe wynikające ze zużycia paliwa i opłaty za dostęp do torów skompensowała by znacznie większa liczba pasażerów i wzrost przychodów z biletów.

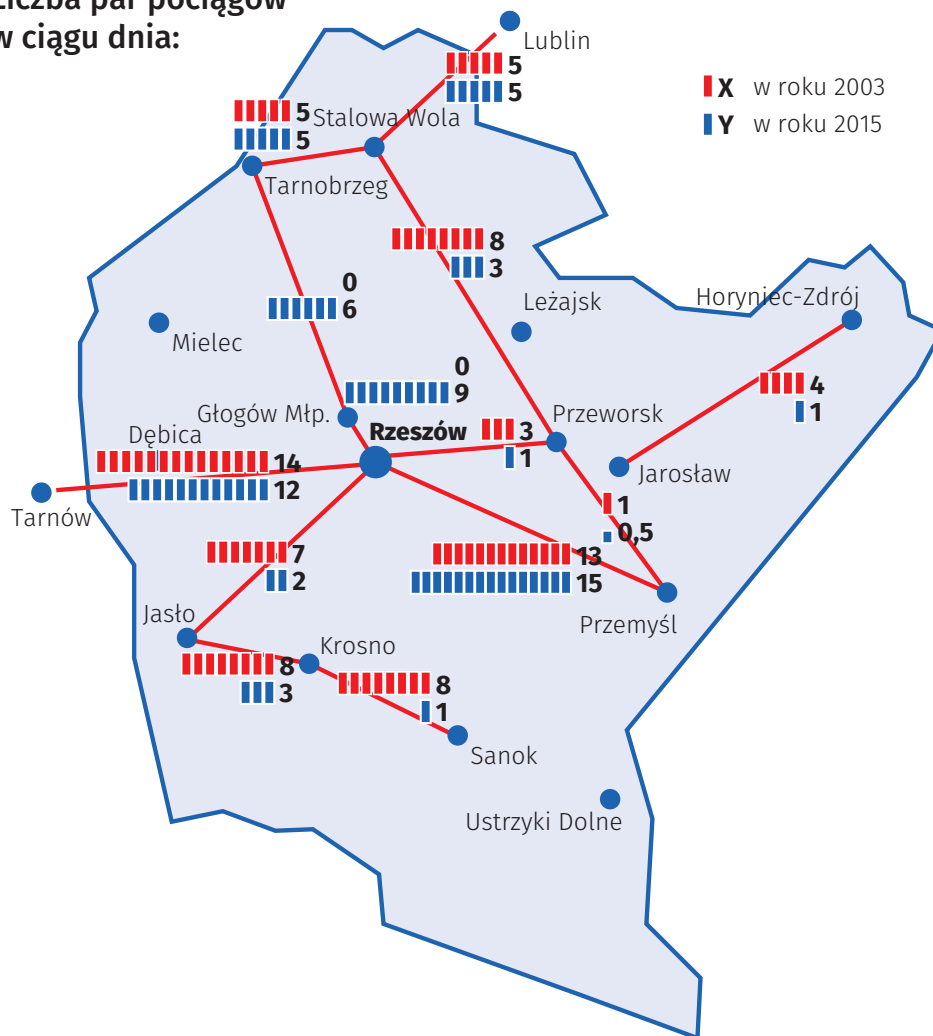
Regres połączeń kolejowych

12 lat temu pociągi na terenie województwa podkarpackiego przejeżdżały 3,5 miliona pociągo-kilometrów. Obecnie 2,6 miliona – jest to spadek o niemal 1/3 (na liniach elektrycznych w skali roku 2015 wykonywane jest ok. 1,9 mln pockm, na spalinowych ok. 0,7 mln pockm).

Na liniach elektrycznych ok. 1,8 mln pockm realizowane jest na trasie Przemyśl – Rzeszów, a 0,13 mln pockm na trasie Stalowa Wola - Przeworsk. Jest to $\frac{3}{4}$ pracy eksploatacyjnej realizowanej na terenie województwa.

Linia o podobnym potencjale, czyli: Sanok – Krosno może pochwalić się tylko jednym połączeniem w dobie, natomiast linia Dębica – Mielec – Tarnobrzeg jest zawieszona. Na linii Tarnobrzeg – Rzeszów realizowanych jest zaledwie 0,3 mln pockm, a na linii Jasło – Rzeszów jeżdżą tylko 2 pary pociągów na dobę. Linia Stalowa Wola – Nisko musi zadowolić się trzema parami pociągów dziennie.

Liczba par pociągów w ciągu dnia:



W tym samym czasie **w innych częściach kraju prowadzono politykę zupełnie inną**. Na przykład na Mazowszu liczba przewiezionych pasażerów wzrosła o 85% (z 45 mln w 2006 do 85 mln w 2013 – łącznie Koleje Mazowieckie i SKM Warszawa).

Należy także nadmienić, że polityka prowadzona przez województwo podkarpackie w zakresie transportu jest niezgodna z polityką Unii Europejskiej. Cele tej polityki zapisane są m.in. w Białej Księdze z 2011 roku, która zakłada m.in.:

- » Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z transportu o 20% do 2020 r. i o 50% do 2050 w porównaniu do roku 1990,
- » Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości [tzn. poza miastami] powinna odbywać się koleją,
- » Transport indywidualny powinien ograniczyć się do ostatnich odcinków podróży,
- » Dla podróży na średnie odległości większe wykorzystanie transportu kolejowego,
- » Wyzwaniem jest zapewnienie zmiany strukturalnej niezbędnej do umożliwienia skutecznego

konkurowania przez transport kolejowy oraz przejścia większej proporcji transportu towarów na średnie i dalekie odległości (jak również pasażerów).

Warto dodać, że Strategia Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej (Göteborska) z 2001 r. ustanowiła cel, aby udział transportu drogowego w 2010 nie przekraczał poziomu z 1998 roku, co kraje EU-15 spełniły, a Polska nie. Trend spadkowy obrazuje poniższa tabela:

Tabl. 1. Udział kolei w transporcie osób (pasażerokilometry)

Źródło: Eurostat

	1990/1991	1995	2000	2005	2008
Polska	30,60%	15,50%	11,70%	7,30%	6,20%
EU-15	6,90%	6,40%	6,60%	6,80%	7,50%
EU-27			7,10%	6,90%	7,30%

Niewykorzystane zasoby

Większość połączeń kolejowych na terenie województwa podkarpackiego realizuje tabor, który nie jest własnością województwa – stare, wyeksploatowane EN57. Pomimo, że nowy tabor został zakupiony, a władze województwa ochoczo fotografowały się z nowymi maszynami, nie są one wykorzystywane w pełni, a w skrajnych przypadkach stoją na bocznicach.

Region w ostatnich latach wzbogacił się o 8 składów elektrycznych. Posiada także 9 spalinowych autobusów szynowych, a obecnie jest na etapie zakupu kolejnego pojazdu. W sumie, ze starymi EN57 województwo posiada 23 sztuki taboru w obiegach. Do obsługi większej o niemal 50% liczby połączeń (propozycja CZT) wystarczyłoby ich 17.

Zawieszone linie

Największym problemem regionu są linie niezelektryfikowane. Na odcinku Tarnobrzeg – Mielec – Dębica przewozy są zawieszane. Na linii Jasło – Rzeszów kursują 2 pary pociągów, na odcinkach Horyniec Zdrój – Jarosław oraz Krosno – Sanok jedna. Tylko na odcinku Rzeszów – Tarnobrzeg kursuje 5 par pociągów, z tego 3,5 do/z Lublina. **Na liniach niezelektryfikowanych rocznie powinno być wykonywane ponad 1,3 mln pockm, a jest nieznacznie powyżej połowy tej wielkości.**

Na linii Rzeszów - Tarnobrzeg natężenie ruchu drogowego wskazuje, że **potencjał linii starczyłby na kursy co 30 minut**, gdyż w dobie trasą od Głogowa Młp. do Rzeszowa porusza się ponad 30 tys. osób. Gdyby pociągi miały przewieźć skromne 10% z tych pasażerów (3 tys. osób) musiałyby kursować co godzinę. Gdyby miały przewieźć 15%, w szczycie konieczne byłyby kursy co 30 minut.

Podobny ruch jest na drodze łączącej Jasło z Krosnem i Sanokiem. W dobie liczba pasażerów wynosi ponad 15 tys. Odpowiada to wielkości ruchu na drodze Przemyśl - Jarosław, tam jednak na równoległej linii kolejowej kursuje 5 par pociągów.

Na trasie Sanok – Krosno kursuje jedna para pociągów TLK. Od grudnia 2014 do połowy 2015 roku ruch regionalny na tej linii regionalnej był całkowicie zawieszony. Trasę tę można porównać np. z austriacką linią Worgl – Kitzbuehel pod względem liczby mieszkańców oraz ich zapotrzebowania transportowego. W Austrii na wspomnianej linii pociągi kursują co godzinę, a w szczycie co 30 minut.

W austriackim Voralbergu, regionie o podobnej gęstości zaludnienia co powiat jasielski, krośnieński i sanocki, pociągi kursują w szczycie co 15 minut.

Jak widać, dysproporcje są – niestety Podkarpaciu sporo brakuje, aby regionalny transport kolejowy dorównał temu, z innych, porównywalnych, europejskich regionów.

Fundusze unijne i plany inwestycyjne

Obecnie, województwo ze względu na bardzo niskie przychody mieszkańców, korzysta szerokim strumieniem ze środków pomocowych UE.

Podkarpacie teraz i w przyszłości planuje przeznaczyć stosunkowo duże środki na inwestycje kolejowe. Region jest jednym z kilku, które w latach 2014-2020 obok pomorskiego, wielkopolskiego, dolnośląskiego planuje zainwestować w kolej ponad 40% środków na transport.

W parze z wykorzystaniem funduszy unijnych i śmiałymi planami niestety nie idzie kompetencja w ich wdrażaniu. Na skutek nieudolnego zarządzania przewozami regionalnymi województwo jest zagrożone **utratą środków pomocowych z UE. Powód? Na niektórych liniach, zmodernizowanych ze środków unijnych, samorząd zaplanował bardzo ograniczoną liczbę przewozów.**

Pociągi nie dla pasażerów

Obecnie marszałek województwa podkarpackiego finansuje kursowanie **JEDNEJ** pary pociągów relacji Sanok - Krosno.

Polskie prawo kompetencje w tym zakresie stawia jasno – **za organizację i finansowanie przewozów regionalnych odpowiada samorząd województwa**, nie powiat, ani miasto. Powiat może finansować przewozy powiatowe np. z Zagórza przez Sanok do Beska lub z Jedlicz przez Krosno do Wróblika Szlacheckiego, ale nie pociąg Zagórz - Krosno.

Niekompetencje i brak profesjonalizmu

Spółeczny zespół ds. opracowania oferty przewozowej – to huczna nazwa komitetu powołanego przez samorząd, który ma decydować o kształcie oferty przewozowej na terenie województwa podkarpackiego. W praktyce w skład tego ciała wchodzi kilku związkowców z grupy PKP oraz urzędnik samorządowy – ludzie, którzy nie posiadają wystarczającego doświadczenia i umiejętności by świadomie wykonywać odpowiedzialne zadanie zarządzania ofertą przewozową skierowaną do dwóch milionów mieszkańców Podkarpacia. Wygląda na to, że komitet został powołany aby zachować spokój społeczny, a mieszkańcy mieli poczucie, że ktoś się podkarpackimi pociągami „zajmuje”.

Najlepszym przykładem nieprzemysłanej strategii zarządzania przewozami regionalnymi jest pozyskanie taboru. W regionie na osiem zakupionych elektrycznych zespołów trakcyjnych, cztery są dwuczłonowe, a kolejne cztery trzyczłonowe - od dwóch różnych producentów.

Będące w posiadaniu samorządu szynobusy również nie są jednolite – dwa jednoczłonowe są produkcji dawnego Kolzamu, a pięć dwuczłonowych pochodzi z Pesy.

Mimo wszystko pociągi, którymi dysponuje samorząd, stanowią potężną flotę umożliwiającą opracowanie oferty zadowalającej lokalne społeczności oraz uczniów i studentów. Przy optymalnym wykorzystaniu taboru oraz racjonalizacji oferty (zwiększeniu liczby kursów), wszystkie przewozy mogłyby być wykonane nowym taborem zakupionym przez samorząd.

2. Przestanki do poprawy

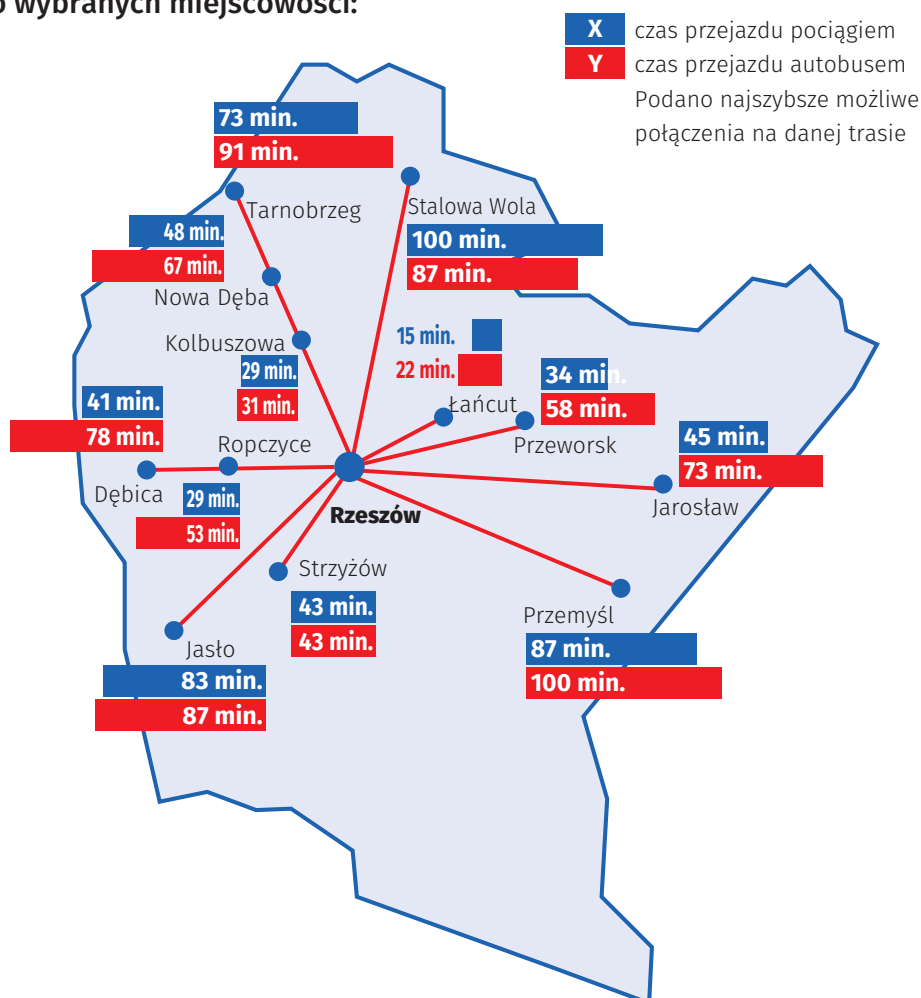
Nowy tabor i zmodernizowana infrastruktura

Obecnie Podkarpacie posiada nowy tabor i wyremontowane szlaki kolejowe – dwa najważniejsze i podstawowe warunki do poprawy funkcjonowania kolei regionalnej są spełnione. Jest potencjał, aby zniwelować dysproporcje pomiędzy Podkarpaciem, a innymi regionami UE.

Korzystne czasy przejazdu

W wyniku prowadzonych prac i remontów infrastruktury kolejowej, w ostatnich latach **skróceniu uległ o ok. 30 minut** czas przejazdu na odcinkach Rzeszów – Jasło oraz Jasło – Sanok – Zagórz. Na trasie Rzeszów – Tarnobrzeg pociągi mogą jechać 120 km/h.

Czas przejazdu z Rzeszowa do wybranych miejscowości:



Od grudnia 2015 r. skróceniu ulegną czasy jazdy na kolejnych liniach:

- » Przeworsk – Stalowa Wola (odcinek Przeworsk – Leżajsk przejedziemy o 10 minut szybciej),
- » Przemyśl – Jarosław (10 minut szybciej).

- » Rzeszów – Dębica (kilka minut szybciej)
- » Dębica – Tarnów (20 minut szybciej)

Krótszy czas przejazdu to mniej taboru potrzebnego do realizacji oferty oraz oszczędność czasu dla podróżnych. Tym bardziej dziwi fakt, że na niektórych liniach o bardzo dużym potencjale przewozowym jak np. Zagórz– Jasto (linii o potencjale zbliżonym do flagowego odcinka Przemysł – Dębica), pociągi regionalne praktycznie nie kursują.

„Taryfa Podkarpacka”

Od 1 marca 2015 pasażerowie korzystający z pociągów Przewozów Regionalnych na Podkarpaciu płacą za bilety nawet do 68% mniej! Nowa „Taryfa Podkarpacka” obowiązuje na wszystkich trasach w regionie dla pasażerów pociągów REGIO. Jest to oferta zarówno dla osób codziennie podróżujących do pracy, szkoły czy na uczelnie, które zazwyczaj kupują bilety miesięczne, jak i dla podróżnych, którzy korzystają z usług kolei na podstawie biletów jednorazowych.

„Taryfa Podkarpacka” obejmie swoim zasięgiem całe województwo, czyli wszystkie trasy lokalne. Opłaty na przykładowych odcinkach zawiera poniższa tabela.

Tab. 2. Przykładowe ceny biletów jednorazowych w „Taryfie Podkarpackiej” od marca 2015

Źródło: <http://www.przewozyregionalne.pl>

Relacja	Opłata po obniżce	Taryfa normalna	Wysokość obniżki
Stalowa Wola Centrum – Nisko Raclawice	1,70 zł	5,30 zł	68%
Rzeszów Gł. – Rogoźnica koło Rzeszowa	1,50 zł	4,40 zł	66%
Rzeszów Gł. – Boguchwała	1,50 zł	4,40 zł	66%
Rzeszów Gł. – Głogów Młp.	1,90 zł	5,30 zł	64%
Jarosław – Radymno	2,00 zł	5,30 zł	62%
Rzeszów Gł. – Łańcut	3,00 zł	6,50 zł	54%
Przemysł Gł. – Radymno	3,89 zł	7,60 zł	49%
Rzeszów Gł. – Jarosław	7,41 zł	13,50 zł	45%
Rzeszów Gł. – Dębica	6,94 zł	11,70 zł	41%
Rzeszów Gł. – Sędziszów Młp.	5,00 zł	8,20 zł	39%

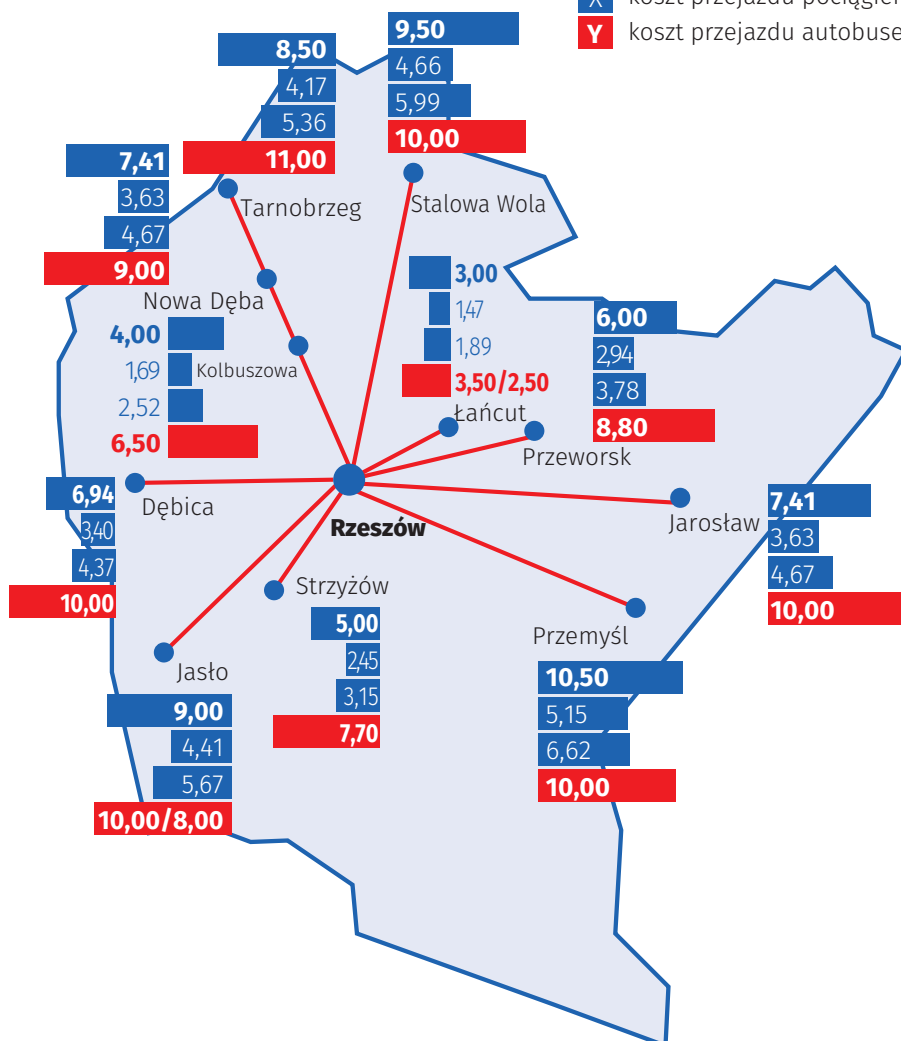
Tab. 3. Przykładowe ceny biletów miesięcznych w „Taryfie Podkarpackiej” od marca 2015

Źródło: <http://www.przewozyregionalne.pl>

Relacja	Opłata po obniżce	Taryfa normalna	Wysokość obniżki
Stalowa Wola Centrum – Nisko Raclawice	58,30 zł	139 zł	58%
Rzeszów Gł. – Głogów Młp.	68,90 zł	139 zł	50%
Rzeszów Gł. – Rogoźnica k. Rzeszowa	50,00 zł	99 zł	49%
Rzeszów Gł. – Boguchwała	50,00 zł	99 zł	49%
Jarostaw – Radymno	74,20 zł	139 zł	47%
Rzeszów Gł. – Łańcut	90,10 zł	154 zł	41%
Przemyśl Gł. – Radymno	111,30 zł	174 zł	36%

Koszt przejazdu z Rzeszowa do wybranych miejscowości:

- X** koszt przejazdu pociągiem (stawka 100%)
- X** koszt przejazdu pociągiem (zniżka 37%)
- X** koszt przejazdu pociągiem (zniżka 51%)
- Y** koszt przejazdu autobusem (100%/uczeń, student)



3. CZT ma plan dla Podkarpacia

Centrum Zrównoważonego Transportu wie jak zmienić diametralnie istniejący stan rzeczy – wykorzystać atuty i sprawić, by pociągi stały się atrakcyjne dla pasażerów.

Kluczem do sukcesu jest przeprowadzenie procesu optymalizacji przewozów kolejowych na terenie całego regionu, czyli zmaksymalizowanie wykorzystania taboru i personelu. W naszym planie przewidujemy, że pojazd kolejowy wraz z obsługą będzie maksymalnie wykorzystany. Będzie jeździł przez cały dzień po linii wahadłowo między stacjami zwrotnymi tylko z niezbędnymi przerwami – tak jak to ma miejsce we wszystkich krajach z dobrze zorganizowaną koleją. Nie będzie stał po wiele godzin na bocznicach – jak to ma obecnie miejsce na Podkarpaciu.

Realizacja tego prostego założenia będzie miała 3 główne konsekwencje dla ekonomiki przewozów:

1. Roczny koszt utrzymania w gotowości do ruchu każdego składu kolejowego jest wysoki. Składa się na niego m.in. koszt corocznego przeglądu P3 (40 000 zł), udział w koszcie przeglądu P4 wykonywanym co 5 lat ($400\ 000\ \text{zł} / 5 = 80\ 000\ \text{zł}$), koszty czyszczenia itp. Same koszty przeglądów P3 i P4 to zatem 120 000 zł rocznie na jeden pojazd. Jeżeli wykonuje on dziennie 200 km to koszty te na jeden pociągokilometr wynoszą 1,64 zł. Natomiast jeżeli pojazd ten będzie wykonywał dziennie 600 km, to koszty te przeliczone na 1 pockm będą 3-krotnie niższe i wyniosą jedynie 0,55 zł. Podobnie będzie z kosztami maszynistów i kierowników pociągów, którzy wykonują tę samą trasę co pojazdy - mogą stać wiele godzin na bocznicach, a mogą jeździć przez całą zmianę.

W efekcie im wyższe dzienne przebiegi składów tym niższy staje się koszt uruchomienia pociągu.

2. Przy zwiększeniu dziennych obiegów taboru do poziomu min. 500-600 km w dobie (czyli referencyjnego wg dokumentacji technicznej producentów) okazuje się, że można uzyskać o 42% więcej kursów niż obecnie przy użyciu tylko 17 pojazdów w ruchu, zamiast 23 jak obecnie - koszty utrzymania kolejnych 7 pojazdów odpadają zatem. Rezerwa na poziomie 20% liczby pojazdów w ruchu na pewno nie jest zbyt mała, zważywszy na fakt, że spośród tych 17 pojazdów 15 jest nowych. Łącznie zatem odpadną koszty utrzymania 7 pojazdów, a pozostałych rozłożą się na większą liczbę kilometrów.

3. Przy zwiększeniu liczby pociągów (ściślej tzw. pracy eksploatacyjnej - czyli łącznej wykonanej przez nie rocznie liczby km) o 42% częstotliwości staną się atrakcyjne dla pasażerów. Jeśli na linii są 3 połączenia dziennie to z reguły nie daje się wykorzystać kolei do codziennych potrzeb większości pasażerów. Jeżeli pociągi zaczną jeździć co 2 godziny, a na głównych liniach w szczycie co godzinę, to przy konkurencyjnych na Podkarpaciu czasach jazdy i cenach biletów (dlatego prawie wszystkie połączenia będą wykonywane z udziałem nowego taboru) zaczną być atrakcyjne dla pasażerów. W rezultacie mimo, że pociągów będzie więcej niż dziś, w każdym z nich będzie jechało więcej osób niż obecnie. To doprowadzi do wzrostu przychodów operatora kolejowego.

I nie są to teoretyczne założenia. Liczne przykłady empiryczne dowodzą, że przy zwiększaniu częstotliwości na liniach kolejowych liczba pasażerów zwiększa się bardziej niż liczba pociągów. Na przykład na regionalnej, niezelektryfikowanej linii Poznań – Wągrowiec w ciągu ostatnich 3 lat liczbę połączeń zwiększono dwukrotnie. Liczba pasażerów wzrosła trzykrotnie.

Naszym zdaniem region powinien skorzystać z dobrych praktyk w innych województwach. Wystarczy zobaczyć na czym polega ruch wahadłowy, nie trzeba daleko jechać - można zobaczyć jak wygląda oferta Kolei Małopolskich na trasie Wieliczka – Kraków – tam dwa obiegi taboru wykonują w dobie 36 par połączeń (więcej niż w dobie na całym Podkarpaciu). I dzięki tak bogatej ofercie przewozy kolejowe skazanej rzekomo przez mikrobusy na wymarcie linii wynoszą już w lutym 2015 r. blisko 4 tysiące pasażerów w dobie.

Można też zobaczyć jak kolej funkcjonuje u sąsiadów na Słowacji w okolicach Humenne i Medzilaborc mniejszych od powiatowych Ustrzyk Dolnych. Pociągi jeżdżą co minimum dwie godziny i kursują w ruchu wahadłowym.

4. Plan dla Podkarpacia – szczegóły

Efektywne wykorzystanie zasobów

Projekt rozkładu jazdy opracowany przez CZT wykorzystuje zasoby taborowe pojazdów zakupionych przez samorząd **w sposób efektywny**. Dzisiaj np. na trasie Stalowa Wola Rozwadów - Przeworsk kursują trzy pojazdy dwuczłonowe wykonujące średnio w dobie 520 pockm. W naszym projekcie dwa pojazdy wykonują średnio w dobie ok. 1130 pockm, trzeci pojazd stanowi zaś eksploatacyjną rezerwę lub może być wykorzystany w trójczłonowej na trasie Przemyśl – Rzeszów – Dębica.

Podobne kroki proponujemy dla spalinowych autobusów szynowych i trzy- oraz cztero-członowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Zamiast dziewięciu starych EN57 nasza propozycja przewiduje tylko dwa z tych pojazdów w ruchu. Wszystkie pozostałe pociągi kursowałyby z wykorzystaniem nowego, wygodnego taboru.

Obecnie oferta kolei regionalnych zapewnia tylko jedną parę pociągów w dobie na odcinku Horyniec – Jarosław oraz Zagórz – Krosno, dwie pary na odcinku Jasło – Rzeszów i trzy pary na odcinku Przeworsk - Stalowa Wola. Są to poziomy nieakceptowalne dla pasażerów. Jak wynika z naszych analiz, taka niezadowolająca oferta jest droższa od tej atrakcyjnej dla mieszkańców.

Według planu CZT na linii głównej łączącej Krosno z Jasłem oraz Przemyśl z Rzeszowem i Dębicą pociągi muszą kursować co godzinę.

Proponujemy wzrost oferty przewozowej rocznie o ok. 1,2 mln pockm.

Z tego ponad 200 tys. pockm na liniach:

- » Rzeszów – Strzyżów – Jasło, (+243 tys. pockm, 7 nowych par),
- » Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz (+299 tys. pockm, 5-7 nowych par pociągów w relacji Zagórz – Jasło),
- » Stalowa Wola – Nisko – Leżajsk - Przeworsk (+248 tys. pockm, 5 nowych par),

i ponad 100 tys. pockm na liniach:

- » Horyniec – Jarosław (+171 tys. pockm, 4 nowe pary),
- » Rzeszów – Kolbuszowa – Tarnobrzeg – Stalowa Wola (+143 tys. pockm, 5 nowych par w pełnej relacji Stalowa Wola Rozwadów - Rzeszów),
- » Dębica – Przemyśl. (2 nowe pary pociągów).

Dzisiaj ofertę dwóch par pociągów relacji Jasło – Rzeszów zapewniają dwa autobusy szynowe, które wymagają zatrudniania do ich obsługi minimum sześciu maszynistów i sześciu kierowników pociągu. Tyle samo taboru i pracowników potrzeba, aby uruchomić nie dwie, ale 4 pary pociągów, ale nie z Rzeszowa do/z Jasła, ale z Rzeszowa do/z Zagórza.

Na linii Przeworsk – Stalowa Wola do obsługi trzech par pociągów trzeba aż trzech zespołów trakcyjnych. Mniej taboru potrzeba przy ruchu wahadłowym do zaoferowania na tej linii w dobie dziewięciu par pociągów (równo co 2 godziny), które winny obsługiwać tylko 2 składy.

Tak powinna wyglądać oferta w oparciu o tabor samorządu. Winna zapewniać ofertę dostępną dla wszystkich, w różnych porach, w celu spełnienia różnych potrzeb (dojazdy do/z pracy, dojazdy do/z miejsc nauki, przejazdy fakultatywne, turystyka).

Porównanie wariantów (obecnego oraz naszej propozycji) zawiera poniższa tabela:

Tabela 4. Oferta bieżąca kolei regionalnej na Podkarpaciu i postulowany model oparty o efektywne wykorzystanie posiadanych zasobów.

Źródło: opracowanie własne CZT

Stan obecny			Propozycja na grudzień 2015	
Odcinek	Oferta przewozowa	Ilość zaangażowanego taboru	Oferta przewozowa	Ilość zaangażowanego taboru
Rzeszów – Jasło	2 pary	2 pojazdy	9 par	4 pojazdy
Jasło – Krosno Krosno – Zagórz	3 pary 1 para	1 pojazd zaangażowany do obsługi obu relacji	0 par, 9 par	
Jarosław – Horyniec Zdr.	1 para	1 pojazd	5 par	1 pojazd
Rzeszów – Głogów	9 par	6 pojazdów, z tego 4 lub 5 podkarpackich	10 par, w tym 2 szkolne	3 pojazdy, z tego 2 podkarpackie
Głogów – Tarnobrzeg	6 par		8 par	
Tarnobrzeg – Stalowa Wola	5 par		8 par	
Stalowa Wola – Lublin	5 par		5 par	
Stalowa Wola – Przeworsk	3 pary	3 pojazdy ezt	9 par	2 pojazdy ezt
Przemyśl – Rzeszów	17 par	Minimum 10 pojazdów ezt podkarpackich (samorządu i EN57 + ok. 4-6 pojazdów z Małopolski)	16 par	Maksimum 5 pojazdów ezt podkarpackich, 2 ezt EN57 + ok. 3-4 pojazdy z Małopolski
Rzeszów – Dębica	14 par		15 par	
Dębica – Tarnów	13 par		13 par	

W efekcie nowa oferta zakładająca znaczną poprawę dostępności kolei regionalnej wymaga tej samej liczby pojazdów spalinowych, która jest obecnie dostępna. Przy 7 pojazdach w ruchu, 3 pozostają w rezerwie (do grudnia przybędzie 10 pojazd). Oznacza to rezerwę taborową na poziomie aż 30%.

Według propozycji CZT, jeden z pojazdów od grudnia 2016 r. powinien być wykorzystany do reaktywacji linii mieleckiej, przynajmniej na odcinku w lepszym stanie technicznym tj. Mielec - Tarnobrzeg. Na tej trasie jeden pojazd może wykonać w dobie 7 par połączeń, co 2 godziny.

Wówczas rezerwa pojazdów szynowych spadnie do 20%. Dalej jest to poziom, który dla nowych pojazdów oznacza bardzo bezpieczny komfort organizacji przewozów.

Do obsługi linii elektrycznych oprócz dwóch składów EN57 potrzebny jest tylko nowy tabor elektryczny samorządu. W sumie taka sytuacja oznacza dwa pojazdy w rezerwie na 10 użytkowanych. Oczywiście można zabezpieczyć więcej pojazdów, ale to kosztuje. Jednak nasze propozycje prowadzą do redukcji deficytu przewozów do poziomu nawet niższego niż obecnie, co pozwala na zapewnienie większej rezerwy taborowej np. dwóch dodatkowych EN57 (3 mln zł rocznie).

Tabela 5. Praca eksploatacyjna szacowana dla obecnej oferty oraz dla oferty proponowanej przez CZT

Źródło: Sieciowy rozkład jazdy pociągów opracowanie własne

	Stan obecny	Proponowany model efektywnościowy	Zmiana
Linie niezelektryfikowane	0,7 mln pockm	1,54 mln pockm	+118%
Linie zelektryfikowane	1,9 mln pockm	2,2 mln pockm	+13%
RAZEM	2,6 mln pockm	3,74 mln pockm	+41%

Ograniczenie kosztów przeglądów

Plan CZT zakłada znaczne ograniczenie dobowych nakładów na kosztowne przeglądy P3, P4 i P5. Im więcej kilometrów w ciągu doby dany pociąg przejedzie, tym niższe będą nakłady przeglądów na każdy przejechany przez pociąg kilometr. Zależność tę obrazuje poniższa tabela:

Tabela 6. Dopłaty samorządu do pociągokilometra

Źródło: Opracowanie własne CZT

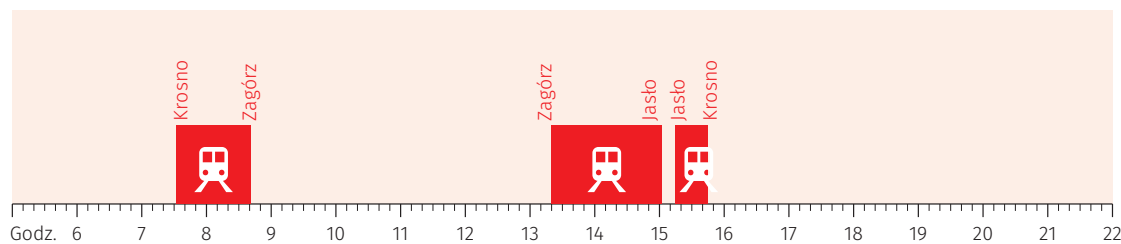
	Dopłata samorządu do jednego pociągokilometra na przegląd P4	Dopłata samorządu do jednego pociągokilometra na przegląd P5	Łączna dopłata za przegląd P3 i P4
Obecny przebieg pociągu 150 km	7,30 zł	4,80 zł	12,00 zł
Możliwy przebieg 565 km	1,98 zł	1,35 zł	3,30 zł
		RÓŻNICA	8,88 zł

Różnica w stawce przeglądów za przejechany pockm wynosi dla jednego pojazdu **8,88 zł/pockm**, zakładając pociągi przejeżdżające 150 km oraz 565 km w ciągu doby.

Jest to więcej niż wynosi koszt zmienny uruchomienia nowego pociągu na trasie Przeworsk - Stalowa Wola - Rozwadów, wynoszący 5,9 zł/pockm w pierwszym roku kursowania i 7 zł/pockm w kolejnych latach.

Rzeszów – Zagórz

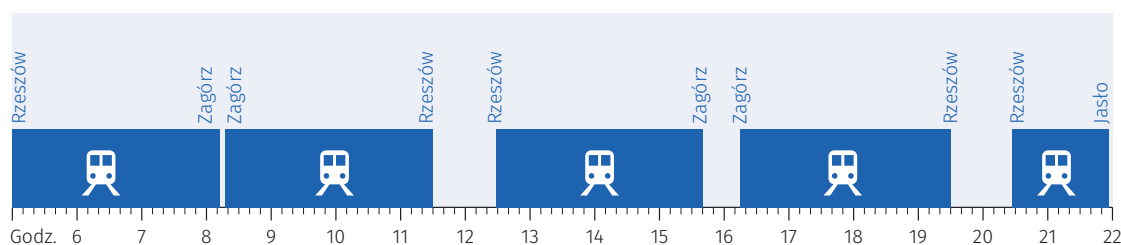
Obecnie: **3** kursy w obiegu



Dziennie ten skład przejeżdża: **137 km**

Deficyt na 1 kilometr: **16 zł**

Proponujemy: **5** kursów w obiegu



Dziennie ten skład przejeżdża: **625 km**

Deficyt na 1 kilometr: **11 zł**

Wniosek: beczynne stanie nowych pociągów na bocznicy zamiast ich kursowania jest droższe dla podatnika.

Redukcja zbędnego taboru

Zdaniem CZT należy ograniczyć liczbę taboru o 6 obiegów – całość pracy eksploatacyjnej byłaby wykonywana 17 obiegami.

Ile to kosztuje

Oszczędności wynikające z ograniczenia liczby obiegów i taboru kursującego w regionie szacujemy rocznie na **5,7 mln zł**. Szczegółowe wyliczenia zawiera poniższa tabela.

Tabela 7. Zredukowane koszty zwiększonej oferty przewozowej

Źródło: Opracowanie własne CZT

	Obecny rozkład jazdy 2014/15	Rozkład jazdy 2015/2016 (wg CZT)	Zmiana	Roczne wynagrodzenie z pochodnymi	Zmiany kosztów
Liczba obiegów EN57	9	2	-7		
Liczba obiegów nowych EZT	6	7	1		
Liczba obiegów autobusów szynowych	8	8	0		
Tabor w obiegach	23	17	-6		
Liczba maszynistów	115	85	-30	75840	-2 275 200
Liczba kierowników	81	60	-21	64200	-1 348 200
Liczba personelu warsztatowego	98	81	-18	36000	-630 000
Czyszczenia codzienne	8395	6205	-2190	80	-175 200
Czyszczenia pobieżne	8395	6205	-2190	33	-72 270
Tabor operatora	11,007	4	-7	-1233232,0	-1 233 232
OGRANICZENIE KOSZTÓW:					-5 734 102

Przychody dodatkowe wynikające z uruchomienia atrakcyjnej oferty przewozowej w całym regionie szacujemy na **3,3 mln zł**. Liczbę dodatkowych pasażerów rocznie szacujemy na 700 tys. osób. Jest to możliwe, gdyż pociągi będą kursować co 2 godziny na liniach lokalnych, prócz linii do Lubaczowa (tutaj kursy co 3 godziny). Szczegółowe wyliczenia zawiera poniższa tabela.

Tabela 8. Dodatkowe przychody dzięki zwiększonej ofercie przewozowej

Źródło: Opracowanie własne CZT

Nowi pasażerowie		Średni przychód z biletu brutto	Dodatkowy przychód z linii na rok	Uzasadnienie
Przemysł – Rzeszów-Walki	96 557	4,6	447 024	Pociągi co godzinę, 2 nowe pary
Rzeszów – Jasło	146 201	3,7	541 483	Pociągi co 2 godziny, 6 nowych par
Jasło – Zagórz	179 653	3,7	665 382	Pociągi co 2 godziny, 6 nowych par
Przeworsk – Stalowa Wola Rozw.	173 676	3,7	643 245	Pociągi co 2 godziny, 5 nowych par
Rzeszów – Stalowa Wola Rozwadów	104 418	4,6	483 414	Pociągi co 2 godziny, 5 nowych par
Horyniec – Rzeszów	102 909	4,6	476 430	Pociągi co 3-6 godzin, 4 nowe pary
	700 504	Dodatkowe przychody:	3 256 979	

Dodatkowe koszty wynikające z uruchomienia nowych pociągów wynoszą **7,9 mln** zł i obejmują 3,5 mln zł opłat za korzystanie z torów i peronów, 3,7 mln zł za paliwo do autobusów szynowych i energię trakcyjną do pociągów elektrycznych, 0,2 mln zł za budowę stacji tankowania dla autobusów szynowych pozwalających na tankowanie taboru zgodne z wymogami ruchu regionalnego, 0,4 mln zł innych kosztów związanych z uruchomieniem nowych pociągów. Szczegółowe wyliczenia zawiera poniższa tabela:

Tabela 9. Dodatkowe koszty zwiększonej oferty przewozowej

Źródło: Opracowanie własne CZT

	Obecny rozkład jazdy 2014/15	Rozkład jazdy 2015/2016 (wg. CZT)	Wzrost pracy eksploatacyjnej	Stawka	Dodatkowe koszty
JEDNOSTKA	[pockm]	[pockm]	[pockm]	[PLN/km]	[PLN/km]
Koszty dostępu do torów					
Przemyśl – Rzeszów – Walki	1 638 822	1 735 379	96 557	4,5	434 507
Rzeszów – Jasło	102 211	345 879	243 668	2,3	548 252
Jasło – Zagórz	40 033	339 455	299 422	2,3	673 700
Przeworsk – Stalowa Wola Rozwadów	163 178	411 286	248 109	3,4	837 367
Rzeszów – Stalowa Wola Rozwadów	515 328	664 495	149 168	3,8	559 380
Horyniec – Rzeszów	82 461	253 976	171 515	3	514 545
Koszty paliwa trakcyjnego					
Przemyśl – Rzeszów – Walki			96 557	3,8	366 917
Rzeszów – Jasło			243 667	3,1	755 369
Jasło – Zagórz			299 422	3,1	928 208
Przeworsk – Stalowa Wola Rozwadów			248 108	2,5	622 256
Rzeszów – Stalowa Wola Rozwadów			149 167	4,1	611 588
Horyniec – Rzeszów			171 514	3,1	531 696
Obtarczenie zestawów kołowych			1 208 438	0,35	422 953
Utworzenie stacji tankowania w Zagórz lub Sanoku			150 000	1	150 000
DODATKOWE KOSZTY:					7 956 739

W 2018 r. przewidujemy, że koszty będą wyższe o 8,8 mln zł (koniec bonifikaty w PKP PLK za nowe pociągi), ale za to przewidujemy wzrost przewozów o kolejne 250 tys. pasażerów, co zapewni 4,3 mln zł dodatkowych przychodów względem stanu obecnego i 1,2 mln zł względem rozkładu jazdy 2016/2017. W efekcie wynik finansowy powinien ulec poprawie o kolejne 0,3 mln zł. Czyli będzie niższy niż obecnie o blisko 1,2 mln zł.

Tabela 10. Wpływ optymalizacji na deficyt przewozów

Źródło: Opracowanie własne CZT

Redukcja kosztów:	5 700 000
Dodatkowe koszty:	8 800 000
Dodatkowe przychody:	4 300 000
Zmniejszenie deficytu:	1 200 000

Podkarpacie zasługuje na poprawę systemu transportu publicznego, ma wszystkie narzędzia, aby taki proces przeprowadzić – nowoczesny tabor, atrakcyjny system taryfowy, zasoby kadrowe, rezerwy finansowe na sprawny transport w regionie, brakuje mu obecnie tylko wiedzy, jak organizować transport publiczny w zgodzie z dobrymi praktykami.

ZAŁĄCZNIKI:

Załącznik nr 1: Propozycja nowego rozkładu jazdy pociągów

Załącznik nr 2: Propozycja rozplanowania obiegów

5. Projekt rozkładu jazdy



Rzeszów - Strzyżów - Jasło - Krosno - Sanok - Zagórz

RZESZÓW GŁÓWNY		4:58	6:28	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	20:28
Rzeszów Staroniwa		5:01	6:31	8:31	10:31	12:31	14:31	16:31	18:31	20:31
Rzeszów Osiedle			6:34	8:34	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34
Rzeszów Zwiężczyca			6:37	8:37	10:37	12:37	14:37	16:37	18:37	20:37
Boguchwała		5:08	6:41	8:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41	20:41
Wisłoczanka			6:47	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47	20:47
Babica		5:16	6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	18:51	20:51
Babica Kolonia			6:55	8:55	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55	20:55
Czudec		5:25	7:04	9:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04	21:04
Zaborów			7:10	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10	21:10
Strzyżów nad Wisłokiem		5:39	7:16	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16	21:16
Dobrzechów		5:44	7:21	9:21	11:21	13:21	15:21	17:21	19:21	21:21
Kalembina		5:48	7:25	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25	21:25
Wiśniowa		5:51	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	19:28	21:28
Fryszak		5:57	7:34	9:34	11:34	13:34	15:34	17:34	19:34	21:34
Przybówka		6:01	7:38	9:38	11:38	13:38	15:38	17:38	19:38	21:38
Wojaszówka		6:05	7:42	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42	19:42	21:42
Szebnie		6:17	7:46	9:46	11:46	13:46	15:46	17:46	19:46	21:46
JASŁO		6:27	7:56	9:56	11:56	13:56	15:56	17:56	19:56	21:56
JASŁO	4:32	6:33	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	20:03	
Gliniczek	4:38	6:39	8:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09	
Tarnowiec	4:42	6:43	8:13	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13	20:13	
Jedlicze Męcinka	4:48	6:49	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19	20:19	
Jedlicze	4:51	6:52	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22	20:22	
Krosno Turaszówka	4:57	6:58	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	20:28	
Krosno Polanka	4:59	7:00	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30	
Krosno	5:03	7:04	8:34	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34	
Krosno Miasto	5:08	7:09	8:39	10:39	12:39	14:39	16:39	18:39	20:39	
Targowiska	5:15	7:16	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	20:46	
Widacz	5:18	7:19	8:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	20:49	
Wróblík Szlachecki	5:22	7:23	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	20:53	
Milcza	5:26	7:27	8:57	10:57	12:57	14:57	16:57	18:57	20:57	
Besko	5:30	7:31	9:01	11:01	13:01	15:01	17:01	19:01	21:01	
Zarszyn	5:36	7:37	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07	
Długie	5:39	7:40	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10	21:10	
Nowosielce	5:44	7:45	9:15	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15	21:15	
Sanok Dąbrówka	5:53	7:54	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	21:24	
Sanok Miasto	5:57	7:58	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	19:28	21:28	
Sanok	6:00	8:01	9:31	11:31	13:31	15:31	17:31	19:31	21:31	
Nowy Zagórz	6:08		9:39	11:39	13:39	15:39	17:39	19:39	21:39	
ZAGÓRZ	6:11	8:11	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42	19:42	21:42	

Zagórz - Sanok- Krosno - Jasło -Strzyżów -Rzeszów

ZAGÓRZ		4:17	6:17	8:17	10:17	12:17	14:17	16:17	18:17	20:17
Nowy Zagórz		4:20	6:20	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	20:20
Sanok		4:28	6:28	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	20:28
Sanok Miasto		4:30	6:30	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30
Sanok Dąbrówka		4:35	6:35	8:35	10:35	12:35	14:35	16:35	18:35	20:35
Nowosielce		4:43	6:43	8:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43	20:43
Długie		4:48	6:48	8:48	10:48	12:48	14:48	16:48	18:48	20:48
Zarszyn		4:51	6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	18:51	20:51
Besko		4:56	6:56	9:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02	21:02
Milcza		5:01	7:01	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07
Wróblík Szlachecki		5:04	7:04	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10	21:10
Widacz		5:09	7:09	9:15	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15	21:15
Targowiska		5:18	7:18	9:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18	21:18
Krosno Miasto		5:24	7:24	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	21:24
Krosno		5:29	7:29	9:29	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	21:29
Krosno Polanka		5:33	7:33	9:33	11:33	13:33	15:33	17:33	19:33	21:33
Krosno Turaszówka		5:36	7:36	9:36	11:36	13:36	15:36	17:36	19:36	21:36
Jedlicze		5:41	7:41	9:41	11:41	13:41	15:41	17:41	19:41	21:41
Jedlicze Męcinka		5:45	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	19:45	21:45
Tarnowiec		5:50	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50	21:50
Gliniczek		5:54	7:54	9:54	11:54	13:54	15:54	17:54	19:54	21:54
JASŁO		6:01	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01	22:01
JASŁO	4:57	6:07	8:07	10:07	12:07	14:07	16:07	18:07	20:07	22:07
Szebnie	5:06	6:16	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16	18:16	20:16	22:16
Wojaszówka	5:11	6:21	8:21	10:21	12:21	14:21	16:21	18:21	20:21	22:21
Przybówka	5:14	6:24	8:24	10:24	12:24	14:24	16:24	18:24	20:24	22:24
Fryszak	5:19	6:29	8:29	10:29	12:29	14:29	16:29	18:29	20:29	22:29
Wiśniowa	5:24	6:34	8:34	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34	22:34
Kalembina	5:28	6:38	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	20:38	22:38
Dobrzechów	5:32	6:42	8:42	10:42	12:42	14:42	16:42	18:42	20:42	22:42
Strzyżów nad Wisłokiem	5:37	6:47	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47	20:47	22:47
Zaborów	5:44	6:54	8:54	10:54	12:54	14:54	16:54	18:54	20:54	22:54
Czudec	5:49	6:59	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59	22:59
Babica Kolonia	5:53	7:03	9:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03	21:03	23:03
Babica	5:57	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07	23:07
Wisłoczanka	6:01	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	21:11	23:11
Boguchwała	6:07	7:17	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17	21:17	23:17
Rzeszów Zwiężycza	6:11	7:21	9:21	11:21	13:21	15:21	17:21	19:21	21:21	23:21
Rzeszów Osiedle	6:14	7:24	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	21:24	23:24
Rzeszów Staroniwa	6:17	7:27	9:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27	21:27	23:27
RZESZÓW GŁÓWNY	6:20	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30	21:30	23:30

(Rzeszów) Jarostaw - Lubaczów-Horyniec-Zdrój

Rzeszów	11:58			
Łańcut	12:11			
Przeworsk	12:24			
Jarostaw	12:35	15:35	18:35	21:35
Munina	12:39	15:39	18:39	21:39
Surochów	12:48	15:48	18:48	21:48
Bobrowka	12:56	15:56	18:56	21:56
Zagrody	13:00	16:00	19:00	22:00
Korzenica	13:03	16:03	19:03	22:03
Nowa Grobla	13:11	16:11	19:11	22:11
Oleszyce	13:19	16:19	19:19	22:19
Lubaczów	13:28	16:28	19:28	22:28
Basznia Dolna	13:35	16:35	19:35	22:35
Basznia	13:39	16:39	19:39	22:39
Horyniec-Zdrój	13:49	16:49	19:49	22:49

Horyniec-Zdrój – Rzeszów						
Horyniec-Zdrój	5:12	8:12	14:12	17:12	20:12	
Basznia	5:22	8:22	14:22	17:22	20:22	
Basznia Dolna	5:26	8:26	14:26	17:26	20:26	
Lubaczów	5:33	8:33	14:33	17:33	20:33	
Oleszyce	5:42	8:42	14:42	17:42	20:42	
Nowa Grobla	5:50	8:50	14:50	17:50	20:50	
Korzenica	5:58	8:58	14:58	17:58	20:58	
Zagrody	6:01	9:01	15:01	18:01	21:01	
Bobrowka	6:05	9:05	15:05	18:05	21:05	
Surochów	6:13	9:13	15:13	18:13	21:13	
Munina	6:22	9:22	15:22	18:22	21:22	
Jarostaw	6:26	9:26	15:26	18:26	21:26	
Przeworsk		9:37				
Łańcut		9:50				
Rzeszów		10:03				

Rzeszów - Kolbuszowa-Tarnobrzeg-Stalowa Wola (Lublin)

RZESZÓW GŁÓWNY	4:16	5:36	6:16	7:36	9:36	11:36	12:41	13:36	14:41	15:36	16:41	17:36	18:41	20:36	21:36
Mitocin	4:22	5:42	6:22	7:42	9:42	11:42	12:47	13:42	14:47	15:42	16:47	17:42	18:47	20:42	21:42
Zaczermie	4:24	5:44	6:24	7:44	9:44	11:44	12:49	13:44	14:49	15:44	16:49	17:44	18:49	20:44	21:44
Rogoźnica koło Rzeszowa	4:27	5:47	6:27	7:47	9:47	11:47	12:52	13:47	14:52	15:47	16:52	17:47	18:52	20:47	21:47
Głogów Matopolski	4:31	5:51	6:31	7:51	9:51	11:51	13:02	13:51	15:02	15:51	17:02	17:51	19:02	20:57	21:51
Budy Głogowskie	4:34	5:54	6:34	7:54	9:54	11:54	13:05	13:54	15:05	15:54	17:05	17:54	19:05	21:00	
Widetka	4:38	5:58	6:38	7:58	9:58	11:58	13:09	13:58	15:09	15:58	17:09	17:58	19:09	21:04	
Kolbuszowa	4:45	6:05	6:45	8:05	10:05	12:05	13:16	14:05	15:16	16:05	17:16	18:05	19:16	21:11	
Zarębki	4:48	6:08		8:08	10:08	12:08		14:08		16:08		18:08		21:14	
Cimolas	4:51	6:11		8:11	10:11	12:11		14:11		16:11		18:11		21:17	
Komorów Podmurynia	4:56	6:16		8:16	10:16	12:16		14:16		16:16		18:16		21:22	
Majdan Królewski	5:00	6:20		8:20	10:20	12:20		14:20		16:20		18:20		21:26	
Nowa Dęba	5:05	6:25		8:25	10:25	12:25		14:25		16:25		18:25		21:31	
Dęba Rozalin	5:07	6:27		8:27	10:27	12:27		14:27		16:27		18:27		21:33	
Tarnowska Wola	5:10	6:30		8:30	10:30	12:30		14:30		16:30		18:30		21:36	
Jadachy	5:14	6:34		8:34	10:34	12:34		14:34		16:34		18:34		21:40	
Cygany	5:17	6:37		8:37	10:37	12:37		14:37		16:37		18:37		21:43	
Tarnobrzeg	5:24	6:44		8:44	10:44	12:44		14:44		16:44		18:44		21:50	
Sobów	5:28	6:48		8:48	10:48	12:48		14:48		16:48		18:48		21:54	
Grębów	5:34	6:54		8:54	10:54	12:54		14:54		16:54		18:54		22:00	
Zbydniów	5:41	7:01		9:01	11:01	13:01		15:01		17:01		19:01		22:07	
Turbia	5:45	7:05		9:05	11:05	13:05		15:05		17:05		19:05		22:11	
STALOWA WOLA ROZWADÓW	5:51	7:11		9:11	11:11	13:11		15:11		17:11		19:11		22:17	

Stalowa Wola (Lublin) - Tarnobrzeg- Kolbuszowa-Rzeszów																
												17:43				
												19:28				
STALOWA WOLA ROZWADÓW	4:36	5:36	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36
Turbia	4:42	5:42		7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42		15:42		17:42		19:42
Zbydniów	4:46	5:46		7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46		15:46		17:46		19:46
Grębów	4:53	5:53		7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53		15:53		17:53		19:53
Sobów	4:59	5:59		7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59		15:59		17:59		19:59
Tarnobrzeg	5:03	6:03		8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03		16:03		18:03		20:03
Cygany	5:10	6:10		8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10		16:10		18:10		20:10
Jadachy	5:13	6:13		8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13		16:13		18:13		20:13
Tarnowska Wola	5:17	6:17		8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17		16:17		18:17		20:17
Dęba Rozalin	5:20	6:26		8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26		16:26		18:26		20:26
Nowa Dęba	5:22	6:28		8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28		16:28		18:28		20:28
Majdan Królewski	5:26	6:32		8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32		16:32		18:32		20:32
Komorów Podmurnia	5:30	6:36		8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36		16:36		18:36		20:36
Cmolos	5:35	6:41		8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41		16:41		18:41		20:35
Zarębki	5:38	6:44		8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44		16:44		18:44		20:38
Kolbuszowa	5:41	6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:41
Widełka	5:47	6:53	7:59	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:47
Budy Głogowskie	5:51	6:57	8:03	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	16:03	16:57	18:03	18:57	19:57	20:51
Głogów Matopolski p	5:55	7:01	8:07	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:07	17:01	18:07	19:01	20:01	21:45
Rogoźnica koło Rzeszowa	5:58	7:04	8:10	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:10	15:04	16:10	17:04	18:10	19:04	20:04	21:48
Zaczerwie	6:01	7:07	8:13	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:13	15:07	16:13	17:07	18:13	19:07	20:07	21:51
Mitocin	6:04	7:10	8:16	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:16	15:10	16:16	17:10	18:16	19:10	20:10	21:54
RZESZÓW GŁÓWNY	6:10	7:16	8:22	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:22	15:16	16:22	17:16	18:22	19:16	20:16	22:00

Stalowa Wola Rozwadów - Przeworsk

Stalowa Wola Rozwadów	5:33	7:33	9:33	11:33	13:33	15:33	17:33	19:33
Stalowa Wola Centrum	5:37	7:37	9:37	11:37	13:37	15:37	17:37	19:37
Stalowa Wola	5:39	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39	19:39
Stalowa Wola Południe	5:42	7:42	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42	19:42
Moskale	5:45	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	19:45
Nisko Osiedle	5:47	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47
Nisko	5:50	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50
Nisko Ractawice	5:52	7:52	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52	19:52
Nisko Podwolina	5:54	7:54	9:54	11:54	13:54	15:54	17:54	19:54
Rudnik Stroża	5:59	7:59	9:59	11:59	13:59	15:59	17:59	19:59
Rudnik nad Sanem	6:05	8:05	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	20:05
Łętownia	6:15	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:15
Nowa Sarzyna Kolonia	6:23	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23	20:23
Nowa Sarzyna	6:25	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25	20:25
Jelna	6:28	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	20:28
Leżajsk	6:36	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36	20:36
Wierzawice	6:42	8:42	10:42	12:42	14:42	16:42	18:42	20:42
Grodzisko Dolne	6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	18:51	20:51
Tryńcza	6:59	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59
Gniewczyzna	7:05	9:05	11:05	13:05	15:05	17:05	19:05	21:05
PRZEWORSK	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	21:11
PRZEWORSK								
Rzeszów								

Przeworsk – Stalowa Wola Rozwadów

PRZEWORSK	5:45	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	21:45
Gniewczyzna	5:51	7:51	9:51	11:51	13:51	15:51	17:51	21:51
Tryńcza	5:56	7:56	9:56	11:56	13:56	15:56	17:56	21:56
Grodzisko Dolne	6:03	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	22:03
Wierzawice	6:15	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	22:15
Leżajsk	6:21	8:21	10:21	12:21	14:21	16:21	18:21	22:21
Jelna	6:28	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	22:28
Nowa Sarzyna	6:31	8:31	10:31	12:31	14:31	16:31	18:31	22:31
Nowa Sarzyna Kolonia	6:34	8:34	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	22:34
Łętownia	6:40	8:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40	22:40
Rudnik nad Sanem	6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	18:51	22:51
Rudnik Stróża	6:57	8:57	10:57	12:57	14:57	16:57	18:57	22:57
Nisko Podwolina	7:02	9:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02	23:02
Nisko Ractawice	7:04	9:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04	23:04
Nisko	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	23:07
Nisko Osiedle	7:09	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09	23:09
Moskale	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	23:11
Stalowa Wola Południe	7:16	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16	23:16
Stalowa Wola	7:19	9:19	11:19	13:19	15:19	17:19	19:19	23:19
Stalowa Wola Centrum	7:21	9:21	11:21	13:21	15:21	17:21	19:21	23:21
Stalowa Wola Rozwadów	7:24	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	23:24



Projekt „Kolej na dobrą kolej” realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z funduszy EOG.