

Wstępna lista kolejowych przedsięwzięć priorytetowych o kluczowym znaczeniu dla rozwoju województwa podkarpackiego w perspektywie 2014-2020

Ranking	Nazwa zadania	Koszt zł	Kategoria linii/ elektryfikowana bądź nie	Podstawowe informacje	Długość km	Proponowane środki
RPO WP (7.4)						
1.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec (dokończenie robót)	40 000 000	Pierwszorzędna, nieelektryfikowana.	Zrewitalizowana w latach 2007-2013 z wyjątkiem odcinka Boguchwała – Czudec.	11 km zrewitalizowanych	RPO
2	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - Nowy Zagórz (dokończenie robót)	152 000 000	Pierwszorzędna, nieelektryfikowana	W latach 2007 - 2013 zrewitalizowany odcinek ok. 16 km linii- kontynuacja robót.	50	RPO
3	Rewitalizacja linii kolejowej I-25 Łódź Kaliska – Dębica odcinek Padew Narodowa – Mielec - Dębica	140 000 000	Pierwszorzędna, lokalna/ nieelektryfikowana	W latach 2009-2011 zostały wykonane studia wykonalności dla całej linii 25. Nieeksploatowana w ruchu pasażerskim. Linia istotna na skomunikowanie strefy Mielca z Dębicą i siecią TEN-T.	48	PO PW
4	Aglomeracyjna Kolej Podmiejska wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka /część linii 71,106, 91 oraz budowa linii do Jasionki.	500 000 000 (450 000 000/50 000 000)	Adaptacja istniejąca infrastruktury kolejowej dla potrzeb kolei aglomeracyjnej wraz z budową nowej linii kolejowej do Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka, wraz z zakupem niezbędnego taboru.	Projekt ma na celu wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej dla uruchomienia alternatywnego szybkiego środka transportu publicznego o zasięgu aglomeracyjnym. Projekt jest komplementarny z planowanym projektem budowy połączenia kolejowego do parku technologicznego i lotniska w Jasionce.	Prowadzenie ruchu w zakresie linii kolejowych: 71 odcinek Rzeszów – Kolbuszowa, 91 odcinek Dębica- Rzeszów- Przeworsk, 106 odcinek Rzeszów – Strzyżów oraz budowę (ok. 5 km) linii kolejowej do Portu lotniczego Rzeszów – Jasionka.	POIŚ/RPO

5	Modernizacja Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego -modernizacja stacji Rzeszów I-91	450 000 000 225 000 000/225 000 000	Magistralna, zelektryfikowana, w ramach ciągu E-30	Stacja Rzeszów wraz z dworcem kolejowym Rzeszów Główny oraz dworcami PKS. Docelowo będzie obiektem multimodalnym dla obsługi pociągów, autobusów, komunikacji miejskiej.		POIiŚ-50%, RPO -50%
6	Zakup pojazdów szynowych	200 000 000		Niezbędny dla rozwoju alternatywnej komunikacji szynowej.		RPO
7	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – granica województwa (dokończenie)	45 000 000	Pierwszorzędna/ zelektryfikowana	Linia jest szlakiem komunikacyjnym o znaczeniu międzynarodowym, łączącym Polskę z Ukrainą. (odcinek woj. małopolskie-Jasło)	15	RPO
8	Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze - Szebnie ewentualnie rewitalizacja linii I-618	100 000 000/10 000 000	Planowana jako linia pierwszorzędna niezelektryfikowana	Łącznica umożliwi skrócenie czasu przejazdu Rzeszowa z Krosnem, Sanokiem.	10/ 4	RPO
9	Rewitalizacja linii kolejowej I-107 Zagórz – Łupków	150 000 000	Pierwszorzędna/ niezelektryfikowana	Linia istotna ze względu na możliwość połączeń na Słowację.	49	RPO
10	Rozbudowa terminala LHS w Woli Baranowskiej – 40 mln wraz z przebudową i budową dróg dojazdowych: <ul style="list-style-type: none"> na terenie gm. Padew Narodowa od DW 985 Nagnajów- Dębica do terminala LHS- 5 mln na terenie gm. Baranów Sandomierski od DW 872 Baranów Sandomierski – Nisko do terminala LHS- 2 mln przebudowa drogi 872 - budowa ciągów pieszo-rowerowych w miejscowości Knapy, celem poprawy bezpieczeństwa pieszych na drodze dojazdowej do LHS- 3 mln 	50 000 000	Terminal przeładunkowy z toru szerokiego na tor wąski z możliwością przeładunków na transport drogowy	Przebudowa układu torowego, placu przeładunkowego. Ramp wylądowczych oraz dróg dojazdowych . W gminie Padew Narodowa przebudowa drogi powiatowej nr 1118R i drogi gminnej ul. Stadionowa o łącznej dł. ok. 5 km. W gminie Baranów Sandomierski budowa 2 odcinków drogi gminnej o łącznej dł. ok. 1,5 km w miejscowości Knapy. Droga będzie łączyć LHS poprzez drogę powiatową nr 1124 R z DW 872. Przebudowa drogi 872 - budowa ciągów pieszo-rowerowych w miejscowości Knapy.	P	RPO
11	Rewitalizacja kolei dojazdowej „Przeworsk Wąskotorowy Dynów”	20 000 000	Linia wąskotorowa	Rewitalizacja układu torowego, obiektów inżynierskich	46	RPO

Regionalny Program Operacyjny

Ad. 1)

Indykatorywny harmonogram przedsięwzięcia

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	I półrocze 2015	I półrocze 2016
2. Raport dot. oceny oddziaływania na środowisko naturalne	I półrocze 2015	II półrocze 2016
3. Opracowanie dokumentacji projektowej	I półrocze 2016	II półrocze 2017
4. Realizacji przedsięwzięcia	II półrocze 2017	II półrocze 2018

Opis przedsięwzięcia

1. Aktualnie na rozpatrywanym odcinku linii nr 106 istnieje 6 ograniczeń prędkości na długości 5,613 km, co daje wydłużenie czasu jazdy o 3,2 min. Maksymalny nacisk na oś dla lokomotyw i wag. (CO-CO) wynosi na całej linii 196 kN. Prędkość pociągów pasażerskich na danym odcinku wynosi $V=60-80$ km/h, a pociągów towarowych $V=60$ km/h. Nawierzchnia kolejowa jest w stanie niezadowalającym.
2. Cele przedsięwzięcia: prędkość maksymalna: $V=80$ km/h na całym odcinku linii, likwidacja ograniczeń prędkości, poprawa bezpieczeństwa na przejazdach, nacisk: 221 kN/oś.
3. Podstawowy zakres robót obejmuje: kompleksową wymianę nawierzchni torowej, remont przejazdów kolejowych, przebudowę i remont obiektów inżynierskich, budowę peronów, zmiana kategorii przejazdu z D na C (branża sterowania ruchem kolejowym), wymiana oświetlenia na peronach wraz z liniami zasilającymi, wykonanie zasilania samoczynnej sygnalizacji przejazdowej i oświetlenia przejazdu, wymiana istniejącego oświetlenia na przejeździe.
4. Beneficjent projektu i jednostka realizująca przedsięwzięcie- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5. Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec.
6. Efektem wykonanych prac będzie zrewitalizowanie odcinka linii o długości ok. 11 km oraz uzyskanie prędkości rozkładowej do $V=80$ km/h i zlikwidowanie 6 ograniczeń prędkości na długości 5,613 km oraz poprawa bezpieczeństwa na 4 przejazdach poprzez zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.
7. Ryzyka: brak

Ad. 2)

Indykatywny harmonogram przedsięwzięcia

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	I półrocze 2015	I półrocze 2016
2. Raport dot. oceny oddziaływania na środowisko naturalne	I półrocze 2015	II półrocze 2016
3. Opracowanie dokumentacji projektowej	II półrocze 2015	I półrocze 2017
4. Realizacji przedsięwzięcia	II półrocze 2017	I półrocze 2020

Opis przedsięwzięcia

1. Aktualnie na linii nr 108 Stróże - Krościenko na odcinku Jasło – Nowy Zagórz (km 45,820 – 113,256) istnieje 34 ograniczeń prędkości na długości 11,495 km, co daje wydłużenie czasu jazdy o 18,2 min. Maksymalny nacisk na oś dla lokomotyw i wagonów (lok CO-CO) wynosi 196 kN.
2. Cele przedsięwzięcia: prędkość maksymalna $V=100$ km/h, likwidacja ograniczeń prędkości, poprawa bezpieczeństwa na przejazdach, nacisk: 210 kN/oś.
3. Podstawowy zakres robót obejmuje: kompleksowa wymiana nawierzchni torowej (z wyjątkiem odcinków zrealizowanych), budowa i przebudowa obiektów inżynierskich, budowa peronów, zabudowa ssp na przejazdach, doposażenie urządzeń przejazdowych w TvU wymiana oświetlenia na peronach, wymiana oświetlenia na przejazdach.
4. Beneficjent projektu i jednostka realizująca przedsięwzięcie- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5. Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - Nowy Zagórz (dokończenie).
6. Efektem wykonanych prac będzie zrewitalizowanie odcinka linii o długości 82 km oraz uzyskanie prędkości rozkładowej do $V=100$ km/h i zlikwidowanie 34 ograniczeń prędkości na długości 11,495 km oraz poprawa bezpieczeństwa na 7 przejazdach poprzez zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej i doposażenie urządzeń przejazdowych w TvU.
7. Ryzyka: brak

Ad. 3)

Indykatywny harmonogram przedsięwzięcia

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	I półrocze 2015	I półrocze 2015
2. Raport dot. oceny oddziaływania na środowisko naturalne	I półrocze 2015	I półrocze 2016
3. Opracowanie dokumentacji projektowej	II półrocze 2015	II półrocze 2016
4. Realizacji przedsięwzięcia	I półrocze 2017	II półrocze 2018

Opis przedsięwzięcia

1. Aktualnie na linii nr 25 istnieje 8 ograniczeń prędkości na długości ok. 3 km, co daje wydłużenie czasu jazdy o 9 min. Maksymalny nacisk na oś dla lokomotyw i wag. (lok CO-CO) wynosi 196 kN. Prędkość dla pociągów pasażerskich wynosi $V=70$ km/h z ograniczeniami do $V=40$ km/h.
2. *Cele przedsięwzięcia:* prędkość maksymalna: PAS. $V=100$ km/h, TOW. $V=70$ km/h, nacisk: PAS. 210 kN/oś dla lokomotyw i 205 kN/oś dla wagonów, TOW. 221 kN/oś. Dla zrealizowania przewozów pasażerskich przy $V=100$ km/h i nacisku 221 kN/oś należałoby zmienić klasę torów, co wiąże się z wymianą nawierzchni.
3. *Podstawowy zakres robót obejmuje:* kompleksowa wymiana nawierzchni torowej, przebudowa przejazdów, przebudowa i remont obiektów inżynierskich, budowa peronów, przebudowa zasilania urządzeń energetycznych i terowania ruchem kolejowym na stacjach, przebudowa oświetlenia na przejazdach, budowa oświetlenia zewnętrznego peronów.
4. Beneficjent projektu i jednostka realizująca przedsięwzięcie- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5. Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew - Mielec – Dębica.
6. Efektem rewitalizacji linii nr 25 na odcinku Padew - Dębica o długości 48 km będzie osiągnięcie prędkości dla pociągów towarowych $V=70$ km/h i dopuszczalnych naciskach 221 kN/oś oraz $V=100$ km/h dla pociągów pasażerskich przy dopuszczalnych naciskach 210 kN/oś dla lokomotyw i 205 kN/oś dla wagonów.
7. Ryzyko: brak

Ad. 4)

Indykatywny harmonogram przedsięwzięcia

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	I półrocze 2015	II półrocze 2015
2. Raport dot. oceny oddziaływania na środowisko naturalne	II półrocze 2015	II półrocze 2016
3. Opracowanie dokumentacji projektowej	II półrocze 2016	II półrocze 2017
4. Realizacji przedsięwzięcia	I półrocze 2018	II półrocze 2020

Opis przedsięwzięcia

Na terenie Województwa Podkarpackiego, w obrębie aglomeracji rzeszowskiej zlokalizowane są następujące linie kolejowe:
Kierunek wschód-zachód: linia kolejowa L-91 Kraków – Przemyśl (w ramach magistrali kolejowej E-30), jako korytarz transportowy w sieci TEN-T.
Kierunek północ – południe: linia kolejowa L-71 Kolbuszowa-Rzeszów,
Kierunek północ – południe: linia kolejowa L-106 Rzeszów-Jasło,
Magistrala kolejowa E-30 w ramach perspektywy finansowej 2007-2014 na odcinku Kraków-Rzeszów obecnie podlega modernizacji do parametrów 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych. Modernizacji podlega układ nawierzchni, podtorza wraz z odwodnieniem, obiekty inżynierskie, urządzenia srk, zarówno na szlaku jak i na stacjach. Przebudowywane są perony, oraz infrastruktura przystankowa.
W ramach RPO WP na lata 2007-2013 została zrewitalizowana linia nr 106 na odcinku od Rzeszowa do Jasła (za wyjątkiem odcinka Boguchwała-Czudec). Poprzez rewitalizację osiągnięto przywrócenie parametrów konstrukcyjnych na linii dla prędkości 80/90 km/h. Rewitalizacji podlegał układ nawierzchni, podtorza wraz z odwodnieniem, obiekty inżynierskie, urządzenia srk, zarówno na szlaku jak i na stacjach. Zrewitalizowano perony, oraz infrastrukturę przystankową. Na lata 2014-2020 planowane jest dokończenie prac rewitalizacyjnych na linii l-106 obejmujące odcinek Boguchwała –Czudec.
W latach 2009-2012 ze środków budżetowych zmodernizowano linie nr 71 na odcinku od Tarnobrzegu do Rzeszowa. Dzięki wykonanym pracom została podniesiona prędkość do 110/120 km/h. Modernizacji podlegał układ nawierzchni, podtorza wraz z odwodnieniem, obiekty inżynierskie, urządzenia srk, zarówno na szlaku jak i na stacjach. Przebudowywano perony, oraz infrastrukturę przystankową. Istniejące prace nie objęły przebudowy samej stacji Rzeszów oraz układu torowego. Planowana jest przebudowa stacji w perspektywie 2014-2020. Wszystkie wymienione prace nie uwzględniały budowy na istniejących liniach kolejowych nowych dodatkowych przystanków dla prowadzenia ruchu pociągów w ruchu podmiejskim. Jak dotąd nie planowano uruchomienia dodatkowej kolei aglomeracyjnej. Nie były prowadzone żadne analizy odnośnie konieczności przebudowy układu torowego na liniach jednotorowych z uwzględnieniem planów budowy nowych mijanek, ani blokad liniowych bądź innych urządzeń potrzebnych przyszłemu uruchomieniu kolei aglomeracyjnej.
Obecnie przewozy pasażerskie na terenie aglomeracji rzeszowskiej oraz terenów przylegających prowadzi spółka PKP Intercity oraz Spółka Przewozy Regionalne. Siedziba oraz zaplecza techniczno-administracyjne Spółki Przewozy Regionalne znajdują się głównie w obrębie układu torowego stacji Rzeszów oraz stacji Przeworsk.
CELE PROJEKTU.
Ogólnym celem projektu jest:
Opracowanie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej –projekt koncepcji (uwzględniającej prowadzenie ruchu w zakresie linii kolejowych: 71 odcinek Rzeszów-Kolbuszowa, 91 odcinek Dębica – Rzeszów - Przeworsk, 106 odcinek Rzeszów –Strzyżów oraz budowę linii kolejowej do Portu lotniczego Rzeszów-Jasionka).

Ad. 5)

Indykatywny harmonogram przedsięwzięcia

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	II półrocze 2015	II półrocze 2016
2. Raport dot. oceny oddziaływania na środowisko naturalne	II półrocze 2015	II półrocze 2016
3. Opracowanie dokumentacji projektowej	II półrocze 2016	II półrocze 2017
4. Realizacji przedsięwzięcia	I półrocze 2018	I półrocze 2020

Opis przedsięwzięcia

W ramach perspektywy 2007-2013 trwa modernizacja linii kolejowej I-91 w ramach ciągu magistrali E-30 z Krakowa do Rzeszowa. Dodatkowo w obecnej perspektywie finansowej trwają prace nad rewitalizacją odcinka I-91 z Rzeszowa do Przemyśla. W perspektywie 2014-2020 do wykonania zostaje przebudowa samej stacji Rzeszów Główny oraz stacji Rzeszów Zachodni.

Zakres prac:

Przebudowa oraz likwidacja torowiska na stacji Rzeszów Zachodni

Przebudowa układu torowego w stacji Rzeszów

Budowa przystanku osobowego w stacji Rzeszów Zachodni

Przebudowa peronów w stacji Rzeszów Główny

Przebudowa wiaduktów i obiektów inżynierskich wraz z przebudową wiaduktu na ul. Batorego.

Przebudowa głowicy stacji

Przebudowa srk w stacji Rzeszów

Przebudowa trakcji

Przebudowa przejścia podziemnego łączącego plac dworcowy z ulicą Kochanowskiego

Ad.6)

Indykacyjny harmonogram przedsięwzięcia

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	I półrocze 2015	II półrocze 2015
2. Opracowanie dokumentacji przetargowej	I półrocze 2015	II półrocze 2015
3. Realizacji przedsięwzięcia	I półrocze 2016	II półrocze 2018

Opis przedsięwzięcia

Zakup 5 pojazdów trakcyjnych

Ad.7)

Indykacyjny harmonogram przedsięwzięcia

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	II półrocze 2015	II półrocze 2016
2. Raport dot. oceny oddziaływania na środowisko naturalne	I półrocze 2015	II półrocze 2016
3. Opracowanie dokumentacji projektowej	II półrocze 2016	II półrocze 2017
4. Realizacji przedsięwzięcia	II półrocze 2018	II półrocze 2020

Opis przedsięwzięcia

Podstawowy zakres robót obejmuje: kompleksowa wymiana nawierzchni torowej, budowa i przebudowa obiektów inżynierskich, budowa peronów, zabudowa ssp na przejazdach, doposażenie urządzeń przejazdowych w TvU wymiana oświetlenia na peronach, wymiana oświetlenia na przejazdach.

Beneficjent projektu i jednostka realizująca przedsięwzięcie- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku gr. województwa - Jasło –

Ryzyko: realizacja projektu ma jedynie sens w przypadku decyzji o rewitalizacji odcinka na terenie małopolski Stróże-Biecz.

Ad. 8)

Indykacyjny harmonogram przedsięwzięcia

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	II półrocze 2015	II półrocze 2016
2. Raport dot. oceny oddziaływania na środowisko naturalne	I półrocze 2015	II półrocze 2016
3. Opracowanie dokumentacji projektowej	II półrocze 2016	II półrocze 2017
4. Realizacji przedsięwzięcia	II półrocze 2018	II półrocze 2020

Opis przedsięwzięcia

Budowa linii kolejowej łączącej linie nr 108 i 106 uwarunkowana jest wykonaniem studium wykonalności oraz przyjęciem szczegółowego zakresu oraz wytrasowania linii

Wariant	Długość linii	Niezbędne inwestycje	koszt
Turaszówka-Przybówka wariant I	12,5 km	Potrzebna budowa dwóch mostów, przystanek Wojaszówka, budowa linii jednotorowej, budowa przystanków	67 mln (dane z roku 2008) 250 mln (wg PKP z roku 2013)
Turaszówka-Przybówka wariant II	10 km	Budowa linii jednotorowej, budowa przystanku Wojaszówka	55 mln (dane z roku 2008)
Turaszówka-Przybówka wariant III	9,3 km	Po zachodniej stronie drogi 990, budowa linii jednotorowej, bez żadnego przystanku	46 mln (dane z roku 2008)
Szebnie-Jedlicze Męcinka	Ok. 2,5 -3 km	Budowa linii jednotorowej, bez przystanków	100 mln
Jasło towarowe - Sobniów linia 618	Ok. 1,5 - 2 km	Wybudowanie peronu pasażerskiego, skomunikowanie stacji z miastem Jasło, rewitalizacja linii	10 mln

1. Cele przedsięwzięcia: skrócenie czasu przejazdu Rzeszów – Krosno.
2. Podstawowy zakres robót: w zależności od wariantu
3. Beneficjent projektu i jednostka realizująca przedsięwzięcie- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. Ryzyko: brak obecnie wyboru wariantu budowy, brak zainteresowania beneficjenta właściwego dla realizacji projektu

Ad. 9)

Indykatywny harmonogram przedsięwzięcia

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	II półrocze 2016	II półrocze 2017
2. Raport dot. oceny oddziaływania na środowisko naturalne	I półrocze 2017	I półrocze 2018
3. Opracowanie dokumentacji projektowej	I półrocze 2018	I półrocze 2019
4. Realizacji przedsięwzięcia	I półrocze 2019	II półrocze 2021

Opis przedsięwzięcia

1. Ze względu na zły stan techniczny prawie na całej długości linii została obniżona prędkość rozkładowa z $V=60$ km/h do $V=40$ km/h. Aktualnie na linii nr 107 Nowy Zagórz - Łupków istnieje 25 ograniczeń prędkości na długości 8,908 km, co daje wydłużenie czasu jazdy o 8,5 min. Maksymalny nacisk na oś dla lokomotyw i wagonów (lok CO-CO) wynosi 196 kN.
2. Cele przedsięwzięcia: prędkość maksymalna: $V=60$ km/h na całym odcinku linii, likwidacja ograniczeń prędkości, nacisk: 221 kN/oś.
3. Podstawowy zakres robót obejmuje: kompleksowa wymiana nawierzchni torowej (z wyjątkiem odcinków zrealizowanych), budowa i przebudowa obiektów inżynierskich, budowa peronów, zabudowa samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, doposażenie urządzeń przejazdowych w TvU wymiana oświetlenia na peronach, wymiana oświetlenia na przejazdach.
4. Beneficjent projektu i jednostka realizująca przedsięwzięcie- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5. Rewitalizacja linii kolejowej nr 107 na odcinku Nowy Zagórz – Łupków.
6. Efektem wykonanych prac będzie zrewitalizowanie odcinka linii o długości 49 km oraz uzyskanie prędkości rozkładowej do $V=60$ km/h i zlikwidowanie 25 ograniczeń prędkości na długości 8,908 km oraz poprawa bezpieczeństwa na 4 przejazdach poprzez zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej i doposażenie urządzeń przejazdowych w TvU.
7. Ryzyko: brak zainteresowania beneficjenta właściwego dla realizacji projektu

Ad. 10)

Projekty związane z rozbudową możliwości przeładunkowych terminala przeładunkowego w Woli Baranowskiej Wola Baranowska – terminal przeładunkowy z toru szerokiego LHS na układ normalnotorowy z możliwością przeładunków na transport drogowy. Skład celny. Terminal jest własnością PKP LHS Sp. z o.o.

1. Przebudowa układu torowego, placu przeładunkowego, ramp wyładowniczych terminala LHS w Woli Baranowskiej wraz z przebudową i budową dróg dojazdowych:
 - a. Przebudowa terminala LHS (placze przeładunkowe, układ torowy, rampy wyładownicze – w części zakres prac przy wymienionych obiektach jest realizowany w perspektywie 2007-2013, natomiast pozostała część jest zaplanowana przez spółkę PKP LHS na perspektywę 2014-2020).
 - b. Na terenie gm. Padew Narodowa od DW 985 Nagnajów- Dębica do terminala LHS – przebudowa drogi powiatowej nr 1118R i drogi gminnej ul. Stadionowa o łącznej długości ok. 5 km (projekt gminy Padew Narodowa)
 - c. Na terenie gm. Baranów Sandomierski budowa 2 odcinków drogi gminnej o łącznej długości ok. 1,5 km w miejscowości Knapy. Droga będzie łączyć LHS poprzez drogę powiatową nr 1124 R z DW 872 Baranów Sandomierski – Nisko (projekt gminy Baranów Sandomierski)
 - d. Przebudowa drogi 872 – budowa ciągów pieszo-rowerowych w miejscowości Knapy, celem poprawy bezpieczeństwa pieszych na drodze dojazdowej do LHS.
 - e. Koszt ogółem projektów drogowych z pkt. b – d wynosi ok. 40 mln zł (w tym przebudowa mostu na rzece Babulówka)

Na chwilę obecną każdy z projektów realizuje inny wnioskodawca, brak podmiotu koordynującego wszystkie projekty.

Indykatorywny harmonogram przedsięwzięcia

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	II półrocze 2015	II półrocze 2016
2. Raport dot. oceny oddziaływania na środowisko naturalne	II półrocze 2015	I półrocze 2017
3. Opracowanie dokumentacji projektowej	II półrocze 2016	II półrocze 2017
4. Realizacji przedsięwzięcia	I półrocze 2018	II półrocze 2020

Opis przedsięwzięcia

1. Ze względu na zły stan techniczny prawie na całej długości linii została obniżona prędkość rozkładowa z V=60 km/h do V=40 km/h. Aktualnie na linii nr 107 Nowy Zagórz - Łupków istnieje 25 ograniczeń prędkości na długości 8,908 km, co daje wydłużenie czasu jazdy o 8,5 min. Maksymalny nacisk na oś dla lokomotyw i wagonów (lok CO-CO) wynosi 196 kN.
2. Cele przedsięwzięcia:
3. Podstawowy zakres robót obejmuje:
4. Beneficjent projektu i jednostka realizująca przedsięwzięcie- PKP LHS Sp. z o.o.
5. Ryzyko: brak zainteresowania beneficjenta właściwego dla realizacji projektu

Ad 11)

Bieżący stan zaawansowania przedsięwzięcia

Inwestycja jest planowana na perspektywę 2014-2020, w związku z powyższym brak informacji o stanie zaawansowania przedsięwzięcia.

Indykatorywny harmonogram przedsięwzięcia:

	Data rozpoczęcia	Data ukończenia
1. Studium wykonalności	I półrocze 2016	I półrocze 2017
2. Raport dot. oceny oddziaływania na środowisko naturalne	I półrocze 2016	II półrocze 2017
3. Opracowanie dokumentacji projektowej	I półrocze 2017	II półrocze 2018
4. Realizacji przedsięwzięcia	I półrocze 2019	II półrocze 2021

Założenia finansowe i źródła finansowania

Koszt całkowity przedsięwzięcia 20 000 000 zł

Źródła finansowania:

Dofinansowanie z UE 85%, Powiat Przeworski 15%

Potencjał instytucjonalny Beneficjenta

Projekt będzie realizowany przez jednostkę beneficjenta tj. Powiatowy Zarząd Dróg w Przeworski. Beneficjent wskazuje, iż ma potencjał przy realizacji tego typu projektów. Zaznaczyć należy, że beneficjent wykonywał wcześniej projekty głównie drogowe, a nie kolejowe.

Kluczowe ryzyka i możliwe do podjęcia działania zaradcze

Ryzykiem jest brak zabezpieczenia finansowania na wkład własny (wnioskodawca o tym nie pisze) oraz trudności z określeniem prawa do dysponowania nieruchomością na cele inwestycji.