

Petycja

w sprawie uruchomienia bezpośredniego całorocznego połączenia dalekobieżnego kategorii InterCity (IC) w relacji Kraków Główny – Zamość Główny przez linię kolejową nr 101 (Jarosław – Lubaczów – Hrebenne)

Działając w interesie publicznym, na podstawie art. 63 Konstytucji RP oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, zwracam się z prośbą o uwzględnienie w planach przewozowych oraz w przyszłych edycjach Rocznego Rozkładu Jazdy nowego, dziennego połączenia dalekobieżnego kategorii **InterCity (IC)** relacji **Kraków Główny – Rzeszów Główny – Jarosław – Lubaczów – Horyniec-Zdrój – Hrebenne – Zwierzyniec – Zamość Główny**.

Proponuje, aby połączenie to było obsługiwane przez sprawne technicznie, dwuczłonowe spalinowe zespoły trakcyjne serii **SD85 (DM90)**, stanowiące własność firmy SKPL Cargo, a dzierżawione i certyfikowane przez PKP Intercity S.A.

UZASADNIENIE

1. **Walka z wykluczeniem transportowym i misja publiczna:** Powiat lubaczowski oraz Roztocze Południowe stanowią jeden z nielicznych obszarów w południowo-wschodniej Polsce całkowicie pozbawiony dostępu do całorocznej sieci kolejowych przewozów dalekobieżnych. Mieszkańcy miast takich jak Oleszyce i Lubaczów są skazani na wysoce nieefektywną komunikację autobusową. Uruchomienie wnioskowanego pociągu wpisuje się bezpośrednio w realizowaną przez Ministerstwo Infrastruktury strategię walki z wykluczeniem komunikacyjnym.
2. **Wykorzystanie istniejących zasobów taborowych (SD85):** Przejazdy techniczne i zapoznawcze przeprowadzone przez SKPL Cargo na linii nr 101 udowodniły, że jednostki SD85 są idealnie dostosowane do parametrów tej trasy. Charakteryzują się odpowiednią skrajnią (po montażu stopni), niskim naciskiem osiowym nieniszczącym torowiska oraz doskonałym przyspieszeniem, co pozwala zachować optymalne czasy przejazdów na liniach lokalnych. Co kluczowe, rozbudowa floty SD85 do 32 zmodernizowanych sztuk w ramach umowy z PKP Intercity zabezpiecza ten projekt pod kątem rezerw taborowych.
3. **Ogromny potencjał potoków pasażerskich (Turystyka, Uzdrowiska, Studenci):**
 - o **Uzdrowiska:** Horyniec-Zdrój to prężny ośrodek sanatoryjny. Bezpośredni pociąg z Krakowa i Rzeszowa w godzinach dziennych byłby rewolucyjnym ułatwieniem dla tysięcy kuracjuszy.
 - o **Turystyka:** Trasa łączy unikatowe walory Roztocza (Susiec, Zwierzyniec, Zamość). Jednostki SD85, oferujące przestronne wnętrza z miejscami na rowery, stanowiłyby doskonałą ofertę dla turystyki aktywnej.
 - o **Edukacja i Biznes:** Codzienne połączenie zapewniłoby studentom oraz pracownikom szybki powrót z Krakowa, Tarnowa czy Rzeszowa na Podkarpacie i Lubelszczyznę.
 - o **Optymalizacja taborowa w kontekście dostaw HZT Newag od 2027 roku (Kluczowy argument):** Pragnę zwrócić uwagę na zbliżającą się, rewolucyjną zmianę w strukturze taborowej PKP Intercity S.A. Od 2027 roku

do eksploatacji zaczną masowo wchodzić nowo zamówione, wieloczołowe **hybrydowe zespoły trakcyjne (HZZ) produkcji Newag Nowy Sącz**. Pojazdy te docelowo przejmą obsługę najbardziej obciążonych, flagowych tras spalinowych w kraju (w tym m.in. relacje do Jeleniej Góry/Kudowy-Zdroju, Krosna czy Hrubieszowa). Wprowadzenie fabrycznie nowych hybryd od Newagu w 2027 roku spowoduje naturalne **zwolnienie z dotychczasowych obiegów sprawnych i w pełni spolonizowanych jednostek SD85 (DM90)** dzierżawionych od SKPL Cargo. W związku z tym, zamiast rezygnować z potencjału floty SKPL (kontrakt z opcją zabezpiecza aż 32 zmodernizowane sztuki do końca 2027 roku), PKP Intercity zyska unikalną szansę operacyjną. Zwolnione z głównych magistral „Buffele” będą mogły zostać elastycznie przesunięte do obsługi tras o nieco niższych potokach, ale ogromnym znaczeniu społecznym i turystycznym – takich jak właśnie **linia kolejowa nr 101**. Przesunięcie to pozwoli na maksymalne i efektywne kosztowo wykorzystanie zakontraktowanego taboru spalinowego, bez konieczności angażowania najnowszych pojazdów hybrydowych na liniach lokalnych o niższych prędkościach szlakowych.

4. **Konkurencyjność czasowa i ekonomiczna:** Przeprowadzona analiza rozkładu jazdy wskazuje, że czas przejazdu w wariantcie z obsługą mniejszych stacji wynosi **5 godzin i 45 minut**. Jest to wynik bezkonkurencyjny wobec transportu drogowego (autobusy realizują tę trasę z przesiadkami w czasie ok. 8 godzin). Taryfa kilometrowa IC (bilet podstawowy ok. 79 zł, oferty Promo od 39 zł) czyni to połączenie wysoce atrakcyjnym komercyjnie, co zminimalizuje potrzebę publicznych dopłat.

PROPONOWANY ROZKŁAD JAZDY (ZARYS ROZWOJOWY)

Wnioskujemy o ułożenie godzin odjazdów w formule dziennej, która w przeciwieństwie do historycznego pociągu TLK „Antares”, oferuje godziny przyjazdów dostosowane do potrzeb pasażerów:

- **Kraków Główny (odj. 07:25)** → Rzeszów Gł. (08:52) → Jarosław (09:25) → **Lubaczów (10:29)** → **Horyniec-Zdrój (11:00)** → Susiec (12:14) → Zwierzyniec (12:37) → **Zamość Główny (prz. 13:10)**.
- **Zamość Główny (odj. 15:50)** → Zwierzyniec (16:23) → **Horyniec-Zdrój (17:51)** → **Lubaczów (18:12)** → Jarosław (19:12) → Rzeszów Gł. (19:47) → **Kraków Główny (prz. 21:10)**.

Mając na uwadze powyższe argumenty, zwracam się z prośbą o podjęcie dialogu techniczno-organizacyjnego pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury, PKP Intercity S.A. oraz firmą SKPL Cargo w celu wdrożenia tego połączenia do siatki połączeń międzywojewódzkich.