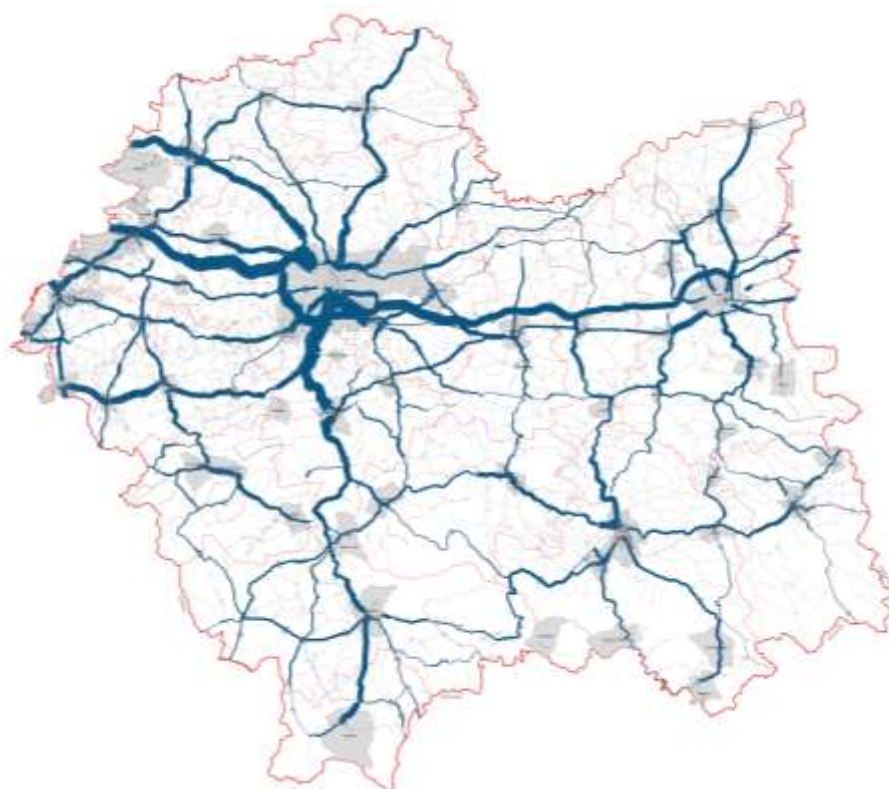


**Załącznik nr 1  
do uchwały Nr 1936/18  
Zarządu Województwa  
Małopolskiego  
z dnia 16 października 2018r.**

# Program Strategiczny Transport i Komunikacja



**Departament Transportu i Komunikacji**

**Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego**



## SPIS TREŚCI

|                                                                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. WPROWADZENIE.....</b>                                                                                          | <b>8</b>  |
| 1.1. Cel dokumentu .....                                                                                             | 9         |
| 1.2. Uwarunkowania wewnętrzne .....                                                                                  | 10        |
| 1.3. Uwarunkowania zewnętrzne .....                                                                                  | 13        |
| <b>2. DIAGNOZA.....</b>                                                                                              | <b>21</b> |
| 2.1. Transport drogowy.....                                                                                          | 22        |
| 2.2. Transport kolejowy.....                                                                                         | 27        |
| 2.3. Transport lotniczy.....                                                                                         | 35        |
| 2.4. Transport wodny śródlądowy .....                                                                                | 36        |
| 2.5. Transport publiczny.....                                                                                        | 37        |
| <b>3. ANALIZA STRATEGICZNA.....</b>                                                                                  | <b>40</b> |
| 3.1. Analiza SWOT rozwoju systemu transportowego Małopolski .....                                                    | 40        |
| 3.2. Podsumowanie analizy SWOT .....                                                                                 | 49        |
| <b>4. ZAŁOŻENIA PROGRAMU STRATEGICZNEGO.....</b>                                                                     | <b>51</b> |
| 4.1. Stan i główne kierunki rozwoju systemu transportu województwa .....                                             | 51        |
| 4.2. Wkład w jednolity europejski system transportowy.....                                                           | 52        |
| 4.3. Kierunki rozwoju sieci transportowej.....                                                                       | 52        |
| <b>5. CEL GŁÓWNY I CELE STRATEGICZNE SYSTEMU TRANSPORTU ORAZ DLA<br/>POSZCZEGÓLNYCH GAŁĘZI TRANSPORTU .....</b>      | <b>54</b> |
| <b>6. ANALIZA POPYTU NA TRANSPORT .....</b>                                                                          | <b>63</b> |
| 6.1. Metoda analizy.....                                                                                             | 63        |
| 6.2. Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa.....                                                   | 63        |
| 6.3. Oceny użytkowników systemu transportu publicznego dokonane przez mieszkańców<br>województwa małopolskiego ..... | 67        |
| 6.4. Model podróży i ruchu .....                                                                                     | 70        |
| 6.5. Zakres analiz modelowych .....                                                                                  | 72        |
| 6.6. Wyniki rozkładów ruchu w sieci transportowej.....                                                               | 73        |
| 6.7. Podsumowanie wyników analiz popytu na transport.....                                                            | 86        |
| <b>7. PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE – WYMIAR KRAJOWY I REGIONALNY<br/>POZA WARUNKOWOŚCIĄ EX ANTE .....</b>            | <b>88</b> |
| 7.1 Karty przedsięwzięć.....                                                                                         | 88        |
| 7.2 Tabela finansowa przedsięwzięć nieobjętych warunkowością ex ante.....                                            | 104       |

|                                                                                                                               |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>8. PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE – WYMIAR REGIONALNY W RAMACH WARUNKOWOŚCI EX - ANTE.....</b>                               | <b>108</b> |
| 8.1. Główne kierunki interwencji środków UE w latach 2014-2020 .....                                                          | 108        |
| 8.2. Kryteria selekcji projektów .....                                                                                        | 111        |
| 8.3. Zdolność instytucjonalna do przygotowania i realizacji projektów .....                                                   | 115        |
| 8.3.1 System instytucjonalny w układzie intermodalnym.....                                                                    | 116        |
| 8.3.2 Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów ..... | 118        |
| System instytucjonalny dla RPO WM 2014-2020.....                                                                              | 120        |
| 8.3.3 System instytucjonalny w sektorze drogowym.....                                                                         | 121        |
| 8.3.4 System instytucjonalny w sektorze kolejowym .....                                                                       | 125        |
| 8.4. Kryteria doboru projektów.....                                                                                           | 129        |
| 8.4.1 Projekty drogowe .....                                                                                                  | 129        |
| 8.4.2 Projekty kolejowe.....                                                                                                  | 130        |
| 8.5. Priorytetyzacja projektów wg. kryteriów .....                                                                            | 131        |
| 8.5.1 Listy projektów drogowych .....                                                                                         | 131        |
| 8.5.2 Listy projektów kolejowych.....                                                                                         | 132        |
| 8.6. Powiązania transgraniczne .....                                                                                          | 132        |
| 8.7. Karty przedsięwzięć.....                                                                                                 | 134        |
| 8.8 Tabela finansowa przedsięwzięć objętych warunkowością ex ante .....                                                       | 153        |
| <b>9. EFEKTY REALIZACJI PROJEKTÓW.....</b>                                                                                    | <b>157</b> |
| 9.1 Wskaźniki rezultatu .....                                                                                                 | 157        |
| 9.2 Wskaźniki produktu dla przedsięwzięć finansowanych ze środków krajowych .....                                             | 159        |
| 9.3 Wskaźniki produktu dla przedsięwzięć finansowanych ze środków regionalnych .....                                          | 161        |
| <b>10. PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE PLANOWANE DO REALIZACJI PO 2020 ROKU. ....</b>                                            | <b>164</b> |
| 10.1 Karty przedsięwzięć.....                                                                                                 | 164        |
| 10.2 Tabela finansowa przedsięwzięć planowanych do realizacji po 2020 roku .....                                              | 172        |
| <b>11. Analiza wrażliwości i ryzyka .....</b>                                                                                 | <b>174</b> |
| 11.1. Analiza wrażliwości.....                                                                                                | 174        |
| 11.2. Analiza ryzyka .....                                                                                                    | 175        |
| <b>12. SYSTEM WDRAŻANIA I MONITOROWANIA PROGRAMU STRATEGICZNEGO .....</b>                                                     | <b>180</b> |

|                                                                                                           |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>13. PODSUMOWANIE OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....</b>                                            | <b>184</b> |
| 13.1. Zasady ogólne i procedury .....                                                                     | 184        |
| 13.2. Przegląd wyników strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla dokumentów strategicznych..... | 186        |
| 13.3. Główne wnioski ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Programu TiK .....                | 191        |
| <b>Załącznik do Programu Strategicznego Transport i Komunikacja.....</b>                                  | <b>193</b> |
| <b>Mapy sieci transportowej i rozkładów ruchu .....</b>                                                   | <b>193</b> |
| <b>Tabele zadań inwestycyjnych.....</b>                                                                   | <b>214</b> |

## SPIS TABEL

|                                                                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| TABELA 1: Wskaźnik stanu technicznego linii kolejowych w małopolsce.....                                | 28  |
| Tabela 2: Autobusy szynowe.....                                                                         | 31  |
| Tabela 3: Elektryczne Zespoły Trakcyjne.....                                                            | 32  |
| Tabela 4: Wyniki analiz popytu – dane o ruchu transportem zbiorowym i samochodowym, dzień roboczy ..... | 84  |
| Tabela 5: Wskaźniki eksploatacyjne sieci transportowej.....                                             | 85  |
| Tabela 6. Podział zadań przewozowych dla poszczególnych wariantów .....                                 | 86  |
| Tabela 7: Dane rzeczowe i finansowe dla przedsięwzięć nieobjętych warunkowściami ex-ante.....           | 104 |
| Tabela 8: Warunki ex-ante dla sektora transportu wg Rozporządzenia nr 1303/ 2013.....                   | 109 |
| Tabela 9: Dane rzeczowe i finansowe dla przedsięwzięć objętych warunkowościami ex ante.....             | 153 |
| Tabela 10: Dane rzeczowe i finansowe dla przedsięwzięć planowanych do realizacji po 2020 roku....       | 172 |
| Tabela 11: Tabela ryzyk w realizacji Programu .....                                                     | 175 |
| Tabela 12: Ocen ryzyka dla działań Programu TiK .....                                                   | 178 |

## SPIS WYKRESÓW

|                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Wykres 1: Procentowy udział długości poszczególnych kategorii dróg.....                            | 23 |
| Wykres 2: Dostępność drogowa badanych miast w zakresie dojazdu 120 minut .....                     | 25 |
| Wykres 3: Dostępność kolejowa w zakresie dojazdu 120 minut .....                                   | 29 |
| Wykres 4: Przewozy pasażerów w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Kraków Airport (w mln. osób) ..... | 35 |

|                                                                                                                                           |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Wykres 5: Ruchliwość i ruchliwość niepiesza a status respondenta.....                                                                     | 65  |
| Wykres 6: Średni czas trwania podróży w zależności od wykorzystanego środka transportu. ....                                              | 65  |
| Wykres 7: Średni czas [w minutach] trwania podróży dla poszczególnych powiatów według miejsca zamieszkania podróżnego (bez krakowa) ..... | 66  |
| Wykres 8: Ocena szczegółowa różnych rodzajów przewoźników.....                                                                            | 68  |
| Wykres 9: Ocena ogólna poszczególnych rodzajów przewoźników w obszarach o różnym stopniu urbanizacji .....                                | 69  |
| Wykres10: Ocena ogólna różnych przewoźników w poszczególnych powiatach .....                                                              | 70  |
| Wykres 11: Rozkład podróży mieszkańców w ciągu doby w poszczególnych motywacjach .....                                                    | 72  |
| Wykres 12: Rozkład długości podróży międzygminnych w podziale na motywacje.....                                                           | 72  |
| Wykres 13. Roczne monitorowanie i ocena realizacji zadań wynikających z małopolskiego planu inwestycyjnego na lata 2015-2023.....         | 180 |
| Wykres 14. Przygotowanie raportu okresowego z realizacji srwm 2011-2020 .....                                                             | 183 |

## SPIS MAP

|                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Mapa 1: Układ głównych ciągów drogowych w województwie małopolskim – drogi krajowe i wojewódzkie .....         | 23 |
| Mapa 2: Dostępność drogowa Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza w 2016 r. ....                                      | 26 |
| Mapa 3: Sieć kolejowa w województwie małopolskim.....                                                          | 28 |
| Mapa 4: Dostępność kolejowa Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza w 2016 r.....                                      | 30 |
| Mapa 5: Układ linii szybkiej kolei aglomeracyjnej na tle sieci regio .....                                     | 34 |
| Mapa 6: Plan sieci publicznego transportu zbiorowego .....                                                     | 38 |
| Mapa 7: Ruchliwość niepiesza mieszkańców poszczególnych powiatów woj. małopolskiego.....                       | 64 |
| Mapa 8: Odsetek podróży obligatoryjnych niepieszych wykonanych środkami transportu zbiorowego .....            | 66 |
| Mapa 9: Sieć transportowa dla stanu bazowego 2012 r.....                                                       | 75 |
| Mapa 10: Przyrost sieci dla stanu referencyjnego 2017 r.....                                                   | 76 |
| Mapa 11: Przyrost sieci dla stanu inwestycyjnego z koleją Podłęże - Piekietko 2023 r. ....                     | 77 |
| Mapa 12: Rozkład potoków ruchu samochodowego dla stanu bazowego 2012 r. ....                                   | 78 |
| Mapa 13: Rozkład potoków ruchu samochodowego dla stanu inwestycyjnego z linią Podłęże – Piekietko 2023 r. .... | 79 |

|                                                                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Mapa 14: Rozkład potoków ruchu pasażerów transportu zbiorowego dla stanu bazowego 2012 r.....                                   | 80 |
| Mapa 15: Rozkład potoków ruchu pasażerów transportu zbiorowego dla stanu inwestycyjnego z linią Podłęże – Piekietko 2023 R..... | 81 |
| Mapa 16: Poziom swobody ruchu drogowego dla stanu bazowego 2012 r. ....                                                         | 82 |
| Mapa 17: Poziom swobody ruchu drogowego dla stanu inwestycyjnego z linią Podłęże – Piekietko 2023 r. ....                       | 83 |

## **SPIS SCHEMATÓW**

|                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Schemat 1: Schemat sieci infrastruktury transportowej województwa na tle TEN-T.....                       | 53  |
| Schemat 2: Priorytety i działania programu strategicznego „TRANSPORT I KOMUNIKACJA” .....                 | 55  |
| Schemat 3: Wybór i hierarchizacja zadań realizowanych w ramach efrr – zadania dot. Dróg wojewódzkich..... | 123 |

# 1. WPROWADZENIE

Program Strategiczny Transport i Komunikacja jest dokumentem stanowiącym narzędzie realizacji Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011 – 2020 (SRWM). Został opracowany na podstawie Planu Zarządzania Strategią Rozwoju Województwa Małopolskiego przyjętego przez Zarząd Województwa Małopolskiego uchwałą nr 1122/15 z 26 sierpnia 2015 r. Plan zakłada realizację dziesięciu programów strategicznych, które będą podstawowym narzędziem koordynacji poszczególnych dziedzin polityki rozwoju województwa do roku 2020.

Jako zasady procesów przygotowania programów przyjęto:

**Koncentrację:** konsolidacja programów powiązanych tematycznie w celu usprawnienia zarządzania,

**Podejście zintegrowane:** zapewnienie spójności każdego programu z SRWM, ale także ich wzajemnej komplementarności i demarkacji,

**Podejście terytorialne i projektowe:** uwzględnienie w poszczególnych programach przestrzennego wymiaru projektowanej interwencji oraz wykazu przedsięwzięć strategicznych,

**Partnerstwo:** bezpośrednia współpraca pomiędzy właściwymi merytorycznie departamentami UMWM/jednostkami organizacyjnymi WM oraz partnerami zewnętrznymi w ramach prac nad poszczególnymi programami,

**Racjonalność:** nie każda polityka prowadzona przez województwo musi być odzwierciedlona w programach.

Dokument został również opracowany na podstawie następujących przesłanek:

- potrzeby realizacji Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego, tj., aby działania i zadania określone w tym dokumencie były w sposób systematyczny wdrażane i monitorowane oraz poddawane okresowej ocenie;
- potrzeby przejścia od planowania strategicznego do programowania operacyjnego, tj. zidentyfikowania, uzgodnienia oraz przygotowania do realizacji kluczowych przedsięwzięć regionalnych – w szczególności typowanych do współfinansowania z funduszy europejskich w ramach przyjętego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020;
- potrzeby osadzenia programowania operacyjnego w planowaniu przestrzennym, tj. zintegrowanego podejścia dla osiągania ustalonych celów w wymiarze przestrzennym, środowiskowym i technicznym, z uwzględnieniem potrzeb gospodarczych i społecznych, z dyskusją na temat kluczowych przedsięwzięć regionalnych w bezpośrednim związku z równoległe prowadzoną zmianą Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.

W Uchwale nr 1122/15 Zarząd Województwa stwierdza konieczność podniesienia metodycznych i formalnych aspektów planowania, ponieważ dotychczasowe doświadczenia w planowaniu regionalnym wskazują na częste występowanie problemów, obserwowanych także na poziomie krajowym, czyli:

- niska znajomość standardów metodologicznych,
- ograniczenia w dostępie do rzetelnych baz informacyjnych,
- niski stopień wykorzystania wyników prac diagnostycznych w programowaniu polityk publicznych,
- kwestie problemowe: hierarchizacja dokumentów strategicznych i relacje pomiędzy nimi,
- traktowanie programowania jako wymogu proceduralnego, a nie sposobu na racjonalne zarządzanie,
- iluzoryczne powiązanie dokumentów strategicznych z wieloletnim planowaniem finansowym.

Program Strategiczny Transport i Komunikacja, obok wspomnianych aspektów, powstał w związku z zaawansowaną realizacją SRWM na lata 2011-2020 oraz koniecznością wprowadzenia działań dostosowawczych, niezbędnych dla jej skutecznej realizacji. Uzasadnieniem jego opracowania jest również wdrażanie krajowych dokumentów strategicznych tj. Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju do roku 2020, Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020, a także Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 roku. Zakończenie prac nad Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2014 – 2020 również stanowi czynnik argumentujący przygotowanie tego dokumentu.

Program prezentuje cele, kierunki rozwoju oraz kluczowe projekty w dziedzinie transportu. Przedstawia obecny stan systemu transportowego Małopolski w odniesieniu do systemu jako całości, jak i poszczególnych gałęzi transportu. Określa priorytety polityki rozwoju województwa, działania oraz przedsięwzięcia strategiczne mające istotne znaczenie dla transportu w regionie, będące w kompetencjach samorządu województwa a także innych jednostek. Przedstawia też plany finansowe określające wielkość funduszy niezbędnych do realizacji zaplanowanych przedsięwzięć w perspektywie do roku 2020.

W celu zapewnienia pełnej realizacji celów polityki spójności nałożono na państwa członkowskie wymagania, których spełnienie warunkuje otrzymanie środków UE. Program Strategiczny Transport i Komunikacja jest wypełnieniem przedmiotowych wymagań na poziomie województwa. Warunki dostępowe (tzw. warunki ex-ante) dla sektora transportu zostały określone w Rozporządzeniu PE nr 1303/ 2013 z dnia 17 grudnia 2013r., w ramach załącznika XI.

W związku z powyższym przyjęto konstrukcję dokumentu, która uwzględnia:

- przedsięwzięcia inwestycyjne o wymiarze krajowym i regionalnym, które nie będą rozważane pod kątem uzyskania wsparcia ze środków RPO WM 2014-2020,
- przedsięwzięcia inwestycyjne o wymiarze regionalnym objęte warunkowością ex ante, które rozważane są, jako przedsięwzięcia do wsparcia środkami RPO WM 2014-2020.

### ***1.1. Cel dokumentu***

W ostatnich latach dokonał się znaczny postęp w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej w województwie małopolskim. Zrealizowane inwestycje oraz modernizacja sieci transportowej możliwe były w dużej mierze dzięki wsparciu z funduszy europejskich.

Mając na celu utworzenie jednolitej sieci transportowej, proces ten będzie kontynuowany przy dofinansowaniu ze środków unijnych tak, aby do 2023 roku zmodernizowana została znaczna część infrastruktury transportowej.

Program Strategiczny Transport i Komunikacja określa cele strategiczne do realizacji do roku 2020 dla poszczególnych gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu środków unijnych. Zawiera również zdefiniowane i oszacowane wartości planowanych wskaźników w celu określenia efektów podejmowanych działań.

Na podstawie przyjętych celów strategicznych, a także mając na uwadze wypełnienie warunków ex ante, opracowano zestaw kryteriów doboru projektów drogowych i kolejowych, dla których przewidziano zastosowanie trybu pozakonkursowego (tzw. projekty strategiczne) oraz dla inwestycji z zakresu dróg wojewódzkich, według których sporządzono ranking inwestycji, które ubiegać będą się o dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego. Niezależnie

od ww. kryteriów doboru, stanowiących kierunkowe uzasadnienie dla wskazania propozycji inwestycji transportowych, każdy projekt ubiegający się o wsparcie ze środków europejskich podlegał będzie ocenie w oparciu o kryteria wyboru zatwierdzone przez Komitet Monitorujący RPO WM 2014-2020, będące elementem procedury wyboru projektów do dofinansowania. Celem usprawnienia procesu przygotowania oraz wdrażania projektów transportowych, Program Strategiczny Transport i Komunikacja zawiera także najistotniejsze informacje na temat planowanych projektów, jakie można było obecnie zidentyfikować oraz określa główne etapy ich realizacji.

## 1.2. Uwarunkowania wewnętrzne

Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011 – 2020 (SRWM) za cel główny przyjmuje:

**Efektywne wykorzystanie potencjałów regionalnej szansy dla rozwoju gospodarczego oraz wzrost spójności społecznej i przestrzennej Małopolski w wymiarze regionalnym, krajowym i europejskim.**

Jako główny miernik osiągnięcia tego celu przyjęto wzrost PKB per capita.

Program Strategiczny Transport i Komunikacja jest ściśle powiązany ze Strategią Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020 przyjętą Uchwałą nr XII/183/11 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 września 2011 r. Wpisuje się on w 3. Obszar tej strategii – „Infrastruktura dla dostępności komunikacyjnej”. Cel strategiczny oraz priorytety programu mają swoje odzwierciedlenie w kierunkach polityki rozwoju województwa zawartych w strategii rozwoju.

Priorytety przedstawione poniżej, uszczegółowione są poprzez działania spójne z zapisami SRWM oraz przedsięwzięcia pogrupowane w ramach tych działań.

**Cel strategiczny Obszaru 3 SRWM: Wysoka zewnętrzna i wewnętrzna dostępność komunikacyjna regionu dla konkurencyjności gospodarczej i spójności przestrzennej**

|     |                                                                                               |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
|     | Kierunki polityki rozwoju SRWM = Priorytety Programu Strategicznego „Transport i Komunikacja” |
| 3.1 | Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej                                 |
| 3.2 | Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych                                             |
| 3.3 | Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie            |
| 3.4 | Wsparcie instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportowymi                     |

Miernikami osiągnięcia celu głównego są m.in.: liczba pasażerów transportu zbiorowego w różnych jego formach oraz odsetek mieszkańców w zadanych izochronach dojazdu do Krakowa i centrów subregionalnych.

Instrumentem osiągnięcia założonych celów jest realizacja zintegrowanego systemu transportowego województwa, niezależnie od gestorów poszczególnych podsystemów. Planowane działania są wprowadzone do niniejszego Programu w formie priorytetów i działań.

W trakcie prac nad Programem Strategicznym Transport i Komunikacja dokonano także przeglądu i analizy dokumentów na poziomie wojewódzkim celem zachowania ich spójności z niniejszym

programem. W pracach tych wykorzystano wcześniejsze studia i analizy, przygotowane dla potrzeb planowania strategicznego. Są to:

- Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030 (Zarząd Województwa Małopolskiego, sierpień 2009),
- Aktualizacja Wstępnego Studium Wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w Aglomeracji Krakowskiej (ZDG TOR, Warszawa – Kraków, grudzień 2011),
- Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce do 2020 roku (Zarząd Dróg Wojewódzkich, Kraków 2012),
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim, wraz z kompleksowym badaniem ruchu na terenie województwa (Uchwała nr VLI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r. uchwała,
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (Stowarzyszenie Metropolia Krakowska).

Kluczowe uwarunkowania dla Programu Strategicznego Transport i Komunikacja wynikające z **dokumentów regionalnych**:

Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030 (Uchwała Zarządu Województwa Małopolskiego nr 1434/10 z dnia 25 listopada 2010 r.)

Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030 jest dokumentem określającym wizję, cele i założenia strategiczne dla długookresowego rozwoju systemu transportowego Małopolski.

Wizja systemu transportowego Małopolski:

„W województwie małopolskim zostanie stworzony do 2030 roku nowoczesny, wielogałęziowy zrównoważony, odpowiadający potrzebom wynikającym z szybkiego rozwoju gospodarczego i społecznego system transportowy sprzyjający pełnemu wykorzystaniu zasobów ludzkich, naturalnych i przyrodniczych, oraz zwiększeniu krajowej i międzynarodowej konkurencyjności gospodarczej Małopolski, wspierający współpracę regionalną, zwiększający dostępność transportową regionów Małopolski, oraz zapewniający spójność przestrzenną województwa”.

Wizja systemu transportowego Małopolski będzie zrealizowana poprzez spełnienie ustalonych celów. Cele te będą powiązane z poszczególnymi projektami inwestycyjnymi, rezultatami i będą oddziaływać na ogólny rozwój systemu transportowego oraz rozwój gospodarczy.

Celem dla transportu drogowego jest stworzenie efektywnego i bezpiecznego systemu transportu pasażerów i towarów, odpowiadającego trendom w rozwoju społeczno-gospodarczym województwa i zwiększenie dostępności transportowej regionów Małopolski.

Celem dla transportu kolejowego jest rozwój infrastruktury i taboru tak, aby zapewnić podaż usług odpowiednią do istniejącego popytu, a przez podniesienie jego jakości, przyczynić się do wzrostu udziału transportu kolejowego w przewozie towarów i pasażerów, a także zwiększeniu dostępności transportowej regionów Małopolski.

Celem dla transportu lotniczego jest rozwój zarówno infrastruktury, jak i usług transportu lotniczego, polegający na stworzeniu konkurencyjnego systemu transportu lotniczego opartego na porcie

lotniczym w Balicach i kilku mniejszych lotniskach oraz heliportach położonych w innych regionach Małopolski.

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce do 2020 roku (dokument Zarządu Dróg Wojewódzkich, maj 2012, przyjęty przez Zarząd Województwa Małopolskiego w dniu 24.05.2012)

Jest to dokument wskazujący kierunki rozwoju i utrzymania sieci drogowej. Ma on na celu wskazanie inwestycji drogowych (na podstawie ustalonych kryteriów), których realizacja jest niezbędna do dalszego rozwoju województwa małopolskiego.

Plan określa następujące cele rozwoju sieci drogowej:

1. Poprawa dostępności sieci dróg wojewódzkich do podstawowego układu drogowego województwa (drogi krajowej nr 4 – przekształconej w A4 i nr 7 – przekształconej w S7).
2. Integracja przestrzenna województwa poprzez poprawę dostępności do stref gospodarczych i turystycznych województwa.
3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wymienione cele osiągnięte zostaną poprzez zrealizowanie następujących działań:

1. Zwiększenie przepustowości dróg wojewódzkich.
2. Budowa obwodnic.
3. Poprawa stanu technicznego dróg.
4. Aktywność jednostek samorządów lokalnych w realizacji inwestycji.

Aktualizacja Wstępnego Studium Wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w Aglomeracji Krakowskiej (ZDG TOR, Warszawa 2011)

W oparciu o to opracowanie Województwo Małopolskie realizuje projekt Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA). W ramach przedmiotowego dokumentu przeprowadzono analizę atrakcyjności SKA w porównaniu do innych środków transportu. Zaproponowano komplementarne potraktowanie komunikacji zbiorowej, podwyższenie jakości usług: standardu taboru, stacji i przystanków kolejowych, a także ich bezpośredniego otoczenia, informacji i promocji. Integracja taryfowa i wspólny bilet to dodatkowe wzmocnienie projektu SKA i kolei w województwie. W przedmiotowym dokumencie poddano analizie obecną infrastrukturę kolejową, jej przepustowość, a także zapowiedź poprawy parametrów linii. Rozpatrzono warianty dotyczące doboru cyklu kursowania pociągów na liniach SKA i sporządzono prognozę ruchu pasażerskiego dla każdego wariantu. Określono także zapotrzebowanie na liczbę i rodzaj taboru kolejowego. Na podstawie zgromadzonych danych i przeprowadzonych analiz przedstawiono projekcję ekonomicznej efektywności dla przyjętych wariantów.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim (Uchwała nr VLI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r.)

Dokument ten stał się ramą prawną i merytoryczną do planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Przedmiotem planu jest organizacja rynku przewozów publicznym transportem zbiorowym w województwie małopolskim ze szczególnym uwzględnieniem przewozów użyteczności publicznej, zamawianych przez samorząd województwa. Plan realizuje cel

strategiczny województwa: poprawę dostępności zewnętrznej i wewnętrznej w województwie małopolskim poprzez rozwój zrównoważonego systemu transportu zbiorowego (SRWM).

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego – przyjęta uchwałą nr 1/IV/2015 Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Metropolia Krakowska z dnia 19 sierpnia 2015 oraz zaakceptowana Uchwałą Nr 1367/15 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 13 października 2015 r. (z późniejszymi zmianami).

Strategia jest dokumentem spełniającym warunki dla realizacji inwestycji w formule Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Zgodnie z założeniami formuła ZIT ma przyczynić się do zwiększenia efektywności realizacji polityki spójności. Główną ideą ZIT jest umożliwienie powiązania finansowania z różnych osi priorytetowych i jednego lub kilku programów operacyjnych tak, aby umożliwić dokonywanie interwencji obejmujących kilka gmin, uczestników ZIT, przy tym wielowymiarowych i międzysektorowych w drodze odpowiednich rozwiązań w strategiach terytorialnych.

Celem strategicznym odnoszącym się do transportu wynikającym ze Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych jest przebudowa i rozbudowa systemu transportu tworząca spójny, zrównoważony i niskoemisyjny system transportu zapewniający wysoką jakość życia mieszkańców oraz rozwój społeczno-gospodarczy gmin Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (KrOF).

Koncepcja systemu transportu KrOF zakłada, że system ten powinien opierać się głównie o transport szynowy i / lub autobusowy oraz rowerowy. Realizacja tego założenia może przyczynić się w dużej mierze do ograniczenia podróży wykonywanych transportem samochodowym (10 - 30% docelowo nawet 50%) poprzez rozwój publicznego transportu zbiorowego. Koncepcja wykazuje też komplementarność i zintegrowanie inwestycji planowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT dla KrOF. Rozwijanie infrastruktury drogowej KrOF zapewniającej dostępność do sieci TEN-T lub sieci dróg krajowych i wojewódzkich zapisane w Strategii ZIT jest ściśle powiązane z programem strategicznym. Umożliwi ono realizację projektów w zakresie dróg lokalnych finansowanych ze środków RPO WM.

### ***1.3. Uwarunkowania zewnętrzne***

Istotny wpływ na kształtowanie polityki transportowej województwa małopolskiego mają kierunki wskazane przez prawo, dokumenty strategiczne oraz programowe Rządu RP i wytyczne Wspólnoty Europejskiej. W ramach prac nad Programem dokonano przeglądu dokumentów kluczowych z punktu widzenia rozwoju transportu w regionie. Przegląd ten równocześnie pokazuje metodykę postępowania w przygotowywaniu i wdrażaniu poszczególnych przedsięwzięć.

Kontrakt Terytorialny dla Województwa Małopolskiego (Uchwała nr 224 Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2014 r., z późn. zm.)

Przedmiotem Kontraktu Terytorialnego jest określenie celów i przedsięwzięć priorytetowych o istotnym znaczeniu dla kraju oraz województwa małopolskiego, co do których strona rządowa i samorządowa deklarują współpracę w ramach realizacji właściwych programów operacyjnych na lata 2014-2020.

Dzięki niemu możliwe jest skoncentrowanie środków finansowych na najważniejszych dla Małopolski zadaniach rozwojowych. Dokument ten zawiera uzgodnioną listę przedsięwzięć podstawowych, warunki ich realizacji, w tym przewidywane źródła ich finansowania oraz listę przedsięwzięć warunkowych, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych.

Kreowanie polityki transportowej w województwie wymagało poddania analizie i odniesienia się do założeń dotyczących rozwoju transportu zawartych w krajowych dokumentach strategicznych, omówionych niżej:

**Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – SOR** – została przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r.

*Strategia* określa podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym w perspektywie roku 2020 i 2030. SOR przedstawia **nowy model rozwoju – rozwój odpowiedzialny oraz społecznie i terytorialnie zrównoważony**.

W *Strategii* wyszczególniono także **cele szczegółowe** oraz **obszary wpływające na osiągnięcie celów Strategii**: Kapitał ludzki i społeczny, Cyfryzacja, Transport, Energia, Środowisko, Bezpieczeństwo Narodowe.

SOR kładzie nacisk na zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Zakłada dokończenie dróg i linii kolejowych, umożliwiających szybki przejazd między miastami wojewódzkimi i krajami ościennymi. Plan rozbudowy tych sieci jest zawarty w Krajowym Programie Kolejowym i Programie Budowy Dróg Krajowych.

SOR przyjmuje, iż niezbędna jest budowa zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, służąca konkurencyjnej gospodarce i ograniczająca oddziaływanie na środowisko. Powstaną rozwiązania wspierające większy udział transportu ekologicznego w miastach, a zwłaszcza w komunikacji publicznej. Rozbudowujący się system miejskiego transportu publicznego będzie sprzyjał właściwemu wykorzystaniu przestrzeni przy planowaniu miast i ich obszarów funkcjonalnych. W usługach przewozowych w większym stopniu będą wykorzystywane drogi wodne. Żegluga śródlądowa powinna zyskać na znaczeniu. Wzmacniana będzie również rola portów morskich.

Środki publiczne przeznaczone na przedsięwzięcia transportowe będą efektywniej wykorzystywane. Przewiduje się stworzenie infrastruktury dobrej jakości, ale niegenerującej nadmiernych kosztów związanych z jej budową i utrzymaniem.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020 - przyjęta przez Radę Ministrów 13 lipca 2010

Celem strategicznym polityki regionalnej, określonym w KSRR, jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych oraz terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. Strategia „...zajmuje się kwestią pogodzenia różnych interesów rozwojowych kraju – związanych z konkurencyjnością regionów i jej wzmacnianiem w skali kraju i na arenie międzynarodowej oraz z niedopuszczaniem do nadmiernych i społecznie oraz politycznie nieakceptowalnych zróżnicowań między- i wewnątrz-regionalnych, tzn. dylematem zorientowania polityki regionalnej na wyrównywanie (equity) czy na efektywność (efficiency). Sposób myślenia zawarty w KSRR jest zgodny z kierunkiem zaproponowanym w Zielonej Księdze w sprawie spójności terytorialnej – przekształcenie różnorodności terytorialnej w siłę<sup>1</sup> postulującej lepsze wykorzystywanie regionalnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych przez terytoria i odwołuje się do trzeciego, obok społecznego i gospodarczego wymiaru, tj. terytorialnego wymiaru polityki spójności Unii Europejskiej (UE). Spójność terytorialna staje się

---

<sup>1</sup> “Turning territorial diversity into strength”, COM(2008)616, COM (2008) 616, z dn. 6.10.2008 r

stałym elementem polityki rozwoju UE i od grudnia 2009 r. po wejściu w życie Traktatu Lizbońskiego stała się jedną z podstawowych zasad UE.

Układ celów KSRR odzwierciedla podstawowe obszary oddziaływania do 2020 roku i tworzy triadę: „konkurencyjność – spójność – sprawność”, opierającą się na założeniach przekształcenia sposobu myślenia o roli polityki regionalnej i jej realizacji. Dzięki realizacji tak określonych celów następować będzie koncentracja na szansach (potencjałach) a nie wyłącznie na barierach rozwoju, przez wzmocnienie konkurencyjności regionów i odblokowanie ich procesów wzrostowych. Cele zmierzają do osiągnięcia nie tylko pozytywnych zmian służących podniesieniu konkurencyjności regionów i całego kraju, ale także zmniejszeniu dysproporcji w możliwościach rozwojowych między- i wewnątrz- regionalnych.

KSRR ustala trzy cele do 2020 roku, wraz z kierunkami ich osiągania:

1. Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów, poprzez:

- jak najlepsze wykorzystanie potencjału terytoriów cechujących się największą zdolnością do kreowania wzrostu gospodarczego (Warszawy i pozostałych ośrodków wojewódzkich wraz z ich obszarami funkcjonalnymi),
- budowanie mechanizmów służących rozprzestrzenianiu procesów rozwojowych z biegunów wzrostu przy jednoczesnej budowie potencjału absorpcyjnego i wykorzystanie potencjału endogenicznego innych obszarów takich jak ośrodki subregionie, obszary wiejskie i inne obszary funkcjonalne o wyraźnej specjalizacji przestrzennej.

2. Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych, poprzez:

- wsparcie w przezwyciężeniu trudności rozwojowych silnie skoncentrowanych terytorialnie, które zlokalizowane są na obszarach charakteryzujących się najniższymi w skali kraju wskaźnikami gospodarczymi, społecznymi, instytucjonalnymi i wyposażenia infrastrukturalnego.

3. Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie, poprzez:

- kreowanie warunków instytucjonalno-prawnych dla realizacji działań prorozwojowych, w tym w szczególności ukierunkowanych terytorialnie,
- wzmacnianie wymiaru strategicznego polityki regionalnej,
- poprawę jakości zarządzania politykami publicznymi,
- zapewnianie odpowiednich mechanizmów kooperacji i koordynacji w systemie wielopoziomowego zarządzania.
- tworzenie sieci współpracy między różnymi podmiotami zaangażowanymi w realizację tej polityki, co służyć ma zarazem wzmacnianiu odpowiednich kompetencji i zdolności do zarządzania rozwojem oraz budowaniu kapitału społecznego.

Poniższy schemat obrazuje podział celu strategicznego, celów cząstkowych na zadania i kierunki ich realizacji:



Źródło: Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, lipiec 2010

W zakresie transportu KSRR określa następujące zadania i instrumenty ich realizacji:

- Poprawa dostępności transportowej ośrodków wojewódzkich, w tym tworzenie wysokiej jakości powiązań transportowych między nimi,
- Wzmocnienie znaczenia transportu zbiorowego,
- Wdrożenie nowych rozwiązań organizacyjnych na obszarach funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich,
- Integracja regionalna z ośrodkami subregionalnymi oraz obszarami wiejskimi.

Jako miarę rezultatów KSRR wymienia się:

- Wzrost udziału transportu publicznego w przewozach na terenach miast i ich obszarów funkcjonalnych,
- Podniesienie % mieszkańców województw w zasięgu 60 - minutowej izochrony dojazdu drogowego do stolicy województwa; dla południowej części województwa małopolskiego standard ten powinien do roku 2020 dotyczyć izochrony 90 minut.

Jako wskaźniki monitorowania Strategii transportu przyjęto następujące:

- Liczba przewozów pasażerskich na 1 mieszkańca obszarów miejskich (2008: 174,5, 2020: 226,8, wzrost ruchliwości o 30%);
- Liczba obsłużonych pasażerów w portach lotniczych (2008 – 2020 wzrost o 97%),

- Połączenie drogami ekspresowymi i autostradami miast wojewódzkich (2008: 6 na 18, 2020 – wszystkie)
- Połączenie zmodernizowanymi liniami kolejowymi miast wojewódzkich (2008: 4 na 18, 2020 – wszystkie)
- Procent ludności objętej zasięgiem izochrony 60 minut w dojeździe do miasta wojewódzkiego (2008: 58%, 2020: 68%) i 90 minut (2008: 85%, 2020: 92%)

Strategia Rozwoju Polski Południowej do roku 2020 - przyjęta przez Radę Ministrów 8 stycznia 2014 r.)

Strategia Rozwoju Polski Południowej jest dokumentem zakładającym współpracę województw śląskiego i małopolskiego. Określa ona kierunki interwencji umożliwiające rozwój i zacieśnianie tej współpracy między regionami. Konsekwencją wspólnych inicjatyw podejmowanych przez oba województwa oraz rząd będzie kreowanie Polski Południowej, jako nowoczesnego i atrakcyjnego obszaru w Europie.

Dokument skupia się na wspólnych działaniach w ramach obszarów obejmujących: współdziałanie metropolii, podwyższanie konkurencyjności gospodarki, rozwój kapitału ludzkiego oraz promocję Polski Południowej. Realizacja celów zapisanych w tym dokumencie przyczyniać się będzie m.in. do poprawy dostępności komunikacyjnej obu województw. Cel główny Strategii zdefiniowany, jako „Polska południowa nowoczesnym i atrakcyjnym regionem Europy”, zostanie osiągnięty poprzez realizację trzech celów strategicznych:

1. Europol górnośląsko-krakowski obszarem koncentracji innowacji i kreatywności, wyznaczającym trendy rozwojowe i wpisującym się w sieć najdynamiczniej rozwijających się metropolii europejskich.
2. Polska Południowa przestrzenią partnerskiej współpracy na rzecz efektywnego wykorzystywania możliwości rozwojowych,
3. Polska Południowa miejscem przyciągającym ludzi, podmioty i inicjatywy wzmacniające potencjały makroregionu.

Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030) – przyjęta przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 r.

Jako cel główny przyjęto: „...zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”.

Cele strategiczne odnoszą się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

Strategia oprócz aspektu europejskiego i krajowego odnosi się także do płaszczyzny regionalnej. Wykazuje konieczność zwiększenia dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów. Dla integracji terytorialnej regionów i pełniejszego wykorzystania potencjałów obszarów położonych poza miastami wojewódzkimi konieczne są działania dążące do poprawy jakości połączeń centrów z obszarami o najniższej dostępności w regionie.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – przyjęty przez Radę Ministrów 13 października 2014 r.

Dokument Implementacyjny jest uszczegółowieniem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Definiuje on cele operacyjne do realizacji w perspektywie 2014-2020 w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE. Mając na uwadze cele operacyjne określono także rezultaty podejmowanych działań oraz przypisano im wartości planowane do osiągnięcia.

Na podstawie ustalonych celów operacyjnych, a także mając na uwadze zaplanowane do osiągnięcia rezultaty, opracowano zestaw kryteriów wyboru projektów, za pomocą których sporządzony został ranking inwestycji drogowych, kolejowych, morskich i wodnych śródlądowych do dofinansowania ze środków funduszy UE.

Celem usprawnienia procesu przygotowania oraz wdrażania projektów transportowych Dokument Implementacyjny zawiera także najistotniejsze informacje na temat planowanych projektów oraz określa główne etapy ich realizacji.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (przyjęta przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 r.)

Jest obecnie obowiązującym krajowym dokumentem planistycznym, przedstawiającym zasady polityki państwa w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego kraju.

W dokumencie przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat, określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu oraz wskazano zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny.

Cele polityki przestrzennej, ustalone w KPZK obejmują:

- 1) Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.
- 2) Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.
- 3) Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.
- 4) Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej, jakości środowiska przyrodniczego oraz walorów krajobrazowych Polski.
- 5) Zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.
- 6) Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025) (przyjęty przez Radę Ministrów 12 lipca 2017r.)

Dokument wyznacza kierunki rozwoju sieci autostrad, dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych w Polsce wraz z gwarancją finansowania konkretnych inwestycji, które każdorazowo wykazywane są na tzw. liście podstawowej programu.

Program ten określa kierunki działań oraz priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych. Dokonuje diagnozy stanu obecnego sektora drogowego, definiuje zarówno cele planowane do osiągnięcia, jak i kluczowe obszary stanowiące tzw. wąskie gardła w transporcie osobowym i towarowym oraz odnosi się do zobowiązań i wyzwań, jakie stoją przed Polską w najbliższym czasie. Zakłada budowę lub dokończenie ciągów dróg ekspresowych i autostrad oraz budowę obwodnic w ciągach dróg krajowych.

Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku (przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19 grudnia 2008 r.)

Jest kluczowym rządowym dokumentem strategicznym w sektorze transportu kolejowego, kierującym działania organów administracji publicznej oraz uczestników rynku kolejowego w Polsce. Główne cele o charakterze strategicznym, jakie sektor kolejowy w Polsce powinien osiągnąć do roku 2030 to:

- zapewnienie konkurencyjności kolei w relacji do innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku;
- zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenia szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego;
- zapewnienie warunków do podnoszenia jakości obsługi klientów przez przewoźników kolejowych;
- zapewnienie stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej;
- efektywność operacyjna i alokacyjna zasobów transportu kolejowego;
- efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja zatrudnienia.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 23 listopada 2016 r.) - ostatnia aktualizacja: Uchwała Rady Ministrów nr 89/2018 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2017.”\_Dokument ten zastąpił „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015”. Krajowy Program Kolejowy 2014-2023 jest średniookresowym dokumentem programowym, obejmującym infrastrukturalne projekty kolejowe planowane na perspektywę finansową UE 2014 – 2020. Wykazuje, iż ze strony rządowej zapewnione będzie finansowanie wkładu krajowego niezbędnego do realizacji zadań inwestycyjnych.

Celem nadrzędnym dokumentu jest zwiększenie dostępności i poprawa jakości transportu kolejowego przez zarządcę narodowej, publicznej infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.), w taki sposób, aby zaspokoić potrzeby przewoźników oraz pasażerów i nadawców i odbiorców towarów przewożonych koleją. Inwestycje w infrastrukturę kolejową ujęte w KPK realizowane są, w przeważającej większości, ze środków pochodzących z funduszy europejskich, a następnie z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz środków własnych PKP PLK S.A.

Kreowanie polityki transportowej w województwie wymagało także poddania analizie i odniesienia się do założeń dotyczących rozwoju transportu zawartych w unijnych dokumentach strategicznych. Mają

one szczególne znaczenie w związku z rolą samorządu województwa w zarządzaniu środkami Funduszy Strukturalnych Unii Europejskiej. Niżej omówiono aktualne dokumenty dotyczące tych zagadnień:

#### Umowa Partnerstwa (Komisja Europejska i Rząd RP, maj 2014)

Umowa Partnerstwa (UP) jest dokumentem określającym strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce w latach 2014-2020 w ramach trzech polityk unijnych: polityki spójności, wspólnej polityki rolnej i wspólnej polityki rybołówstwa. Wskazane cele rozwojowe do 2020 roku, wskaźniki monitorujące ich realizację oraz zakres proponowanych interwencji stanowią punkt odniesienia do określania szczegółowej zawartości poszczególnych programów, zarówno krajowych, jak i regionalnych. Najistotniejszym z punktu widzenia niniejszego dokumentu elementem UP są cele tematyczne. Program Strategiczny Transport i Komunikacja wpisuje się w realizację celu tematycznego CT7: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej. Celem szczegółowym, w ramach którego realizowane będą działania CT7 jest poprawa jakości i funkcjonowania systemu transportowego oraz zwiększenie dostępności transportowej kraju.

#### BIAŁA KSIĘGA - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu - Bruksela, dnia 28 marca 2011 r., KOM(2011) 144 wersja ostateczna

Ten dokument programowy Komisji Europejskiej ten określa priorytety w zakresie transportu i sposoby ich osiągania na najbliższe lata (do 2030 roku). Wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu opiera się następująco:

Jest to dalekosiężny dokument o bardzo ambitnie wytyczonych celach. Nadrzędnym celem podjęcia przyszłych działań ma być ostateczne stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu. Ma to być obszar, w którym sektor transportu będzie charakteryzował się wysokim poziomem konkurencyjności i dodatkowo będzie bardzo oszczędnie wykorzystywał nieodnawialne surowce naturalne. Realizacja tego celu spowoduje, że transport w UE stanie się znacznie bardziej oszczędny pod względem zużytej energii i zdecydowanie mniej obciążający środowisko naturalne. Taki właśnie system transportu pozwoli w praktyce realizować zasadę zrównoważonego rozwoju.

## 2. DIAGNOZA

Małopolska jest regionem o dobrze rozwiniętym systemie transportowym, składającym się z transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i (w niewielkim stopniu) żeglugi śródlądowej. Ze względu na położenie geograficzne województwa (ponad 30% powierzchni województwa to tereny górskie) realizacja inwestycji w infrastrukturę transportową jest utrudniona i bardziej kosztowna.

Centralnym ośrodkiem generującym rozwój województwa jest Kraków, zlokalizowany na przecięciu drogowych i kolejowych korytarzy transportowych sieci TEN-T na linii wschód – zachód oraz na kierunku północ – południe. Pozycja Krakowa, jako jednego z głównych węzłów kształtującej się metropolii sieciowej, określa zasadnicze wyzwania dla systemu transportowego wewnątrz metropolii w zakresie jej powiązań z otoczeniem zarówno bliższym (regionalnym i krajowym), jak i otoczeniem międzynarodowym. Wysoką dostępność transportową w tym obszarze zapewnia skoncentrowanie wokół miasta i regionu głównych szlaków komunikacyjnych. Istotnym wyzwaniem jest jednak poprawa dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie, a w szczególności południowych, południowo – wschodnich oraz południowo - zachodnich terenów województwa oraz strefy przygranicznej<sup>2</sup>.

Poza Krakowem głównymi ośrodkami subregionalnymi w województwie są: Tarnów, Nowy Sącz, Nowy Targ, Chrzanów, Oświęcim i Olkusz. Pełnią one funkcje ważnych ośrodków społeczno-kulturalnych i centrów gospodarczych w regionie. Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych, sprawnie i skutecznie rozprowadzających komunikację w obszarze swego oddziaływania, bazując na połączeniach z Krakowem oraz między sobą i sąsiednimi regionami, pozwoli na stworzenie warunków dla pełniejszego wykorzystania lokalnych potencjałów i zwiększenia mobilności mieszkańców<sup>3</sup>.

Kraków jest obecnie najlepiej dostępnym miastem w obrębie województwa i wyraźnie wyprzedza pod tym względem drugi w rankingu dostępności Chrzanów. Niemal dwie trzecie mieszkańców Małopolski (bez Krakowa) zamieszkuje w zasięgu 60 minut dojazdu do stolicy województwa, a w zasięgu izochrony 120 minut jest to niemal 100% (bez Muszyny, Krynicy i Uścia Gorlickiego). Warto zwrócić uwagę, że to graniczne położenie sprawia, że w zasięgu 60 minut od Oświęcimia zamieszkuje 0,6 mln mieszkańców woj. małopolskiego i aż 2,8 mln mieszkańców woj. śląskiego. Podobnie słabo dostępne z obszaru województwa są Nowy Sącz i Nowy Targ, które w zakresie izochrony 60 minut (realna granica dojazdów do pracy i usług) obejmują odpowiednio 0,6 mln i 0,5 mln mieszkańców. Większa zmiana związana jest z realizacją inwestycji uwzględnionych w symulacji na rok 2023 – budowa drogi ekspresowej do Nowego Sącza oraz Beskidzkiej Drogi Integracyjnej poprawią dostępność Nowego Targu (w kierunku powiatów wadowickiego i oświęcimskiego) oraz Oświęcimia w kierunku powiatów myślenickiego, wadowickiego przez DK 7 i DK 47 powiatów nowotarskiego i limanowskiego<sup>4</sup>.

Gęstość dróg publicznych o twardej nawierzchni wynosi w województwie małopolskim 158,9 km/100 km<sup>2</sup><sup>5</sup>, co w porównaniu z innymi województwami klasyfikuje Małopolskę na drugim miejscu w kraju. Natomiast w odniesieniu do infrastruktury szynowej gęstość linii kolejowych jest o wiele

---

<sup>2</sup> Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020

<sup>3</sup> Ibidem

<sup>4</sup> Dostępność transportowa wybranych miast małopolski 2014-2023

<sup>5</sup> Bank Danych Lokalnych, Transport i łączność, GUS, dane z 2013 r., [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

mniej niż 7,4 km/100 km<sup>2</sup><sup>6</sup>. Ważnym elementem systemu transportowego regionu jest infrastruktura lotniskowa, do której zalicza się przede wszystkim Port lotniczy Kraków Airport, który w 2017 r. obsłużył ponad 5,8 mln pasażerów<sup>7</sup>. Obecnie jest to drugi polski port lotniczy, po warszawskim Okęcie zarówno pod względem liczby odprawianych pasażerów, jak i operacji lotniczych.

Ruch transgraniczny między Małopolską a Republiką Słowacką (Kraje: Żyliński i Preszowski) nie wykazuje silnego natężenia – najpopularniejsze jest przejście graniczne na drodze krajowej DK 7 w Chyżnem, zaś w układzie kolejowym – przejście w Leluchowie na linii nr 96 Muszyna / Plavec.

Ważnym ograniczeniem w ruchu transgranicznym jest fakt, iż tylko przejście w Chyżnem dostosowane jest do ruchu ciężarówek powyżej 12 t DMC. Obecnie trwa rozbudowa przejścia Piwniczna – Mniszek nad Popradem dla uzyskania podobnego standardu.

W sprawie aktywizacji ruchu transgranicznego Małopolski ze Słowacją powołane zespoły robocze, które przygotowują stosowne plany, które będą uzgodnione w trybie porozumień międzyrządowych. Ponadto od 2017 roku Województwo Małopolskie we współpracy z lokalnymi samorządami (gminami i powiatami) oraz z odpowiednimi jednostkami administracyjnymi położonymi na terytorium Republiki Słowackiej podejmuje działania mające na celu uruchomienia pasażerskich autobusowych przewozów użyteczności publicznej w strefie transgranicznej. Pierwszą linią komunikacyjną w strefie transgranicznej, pomiędzy obszarami Polski i Słowacji, będzie linia Zakopane - Sucha Hora – Trstena – Zuberec – Zverovka, z węzłem przesiadkowym w Suchoj Horze. Województwo Małopolskie będzie organizatorem tych przewozów na odcinku Zakopane – Sucha Hora.

## ***2.1. Transport drogowy***

Podstawowy szkielet układu drogowego Małopolski, tworzą dwa ciągi transportowe na linii:

- wschód – zachód, który stanowi międzynarodowa droga E 40 obejmująca autostradę A4 oraz drogę krajową nr 94;
- północ – południe, który stanowi międzynarodowa droga E77 obejmująca drogę ekspresową S7 i nr 7.

Sieć drogową Małopolski tworzy powiązany i wzajemnie uzupełniający się system dróg krajowych, wojewódzkich oraz lokalnych (powiatowych i gminnych). Na terenie województwa droga krajowa DK 7 krzyżuje się bezpośrednio z drogą krajową - autostradą A4, zlokalizowaną w sieci bazowej TEN-T. Punktem stycznym obu korytarzy transportowych jest Kraków. Taka lokalizacja stolicy województwa sprawia, że miasto pełni funkcję węzła międzynarodowej sieci transportowej. Odgrywa również szczególną rolę w drogowym układzie komunikacyjnym kraju jak i regionu, będąc także podstawowym elementem szkieletu komunikacyjnego Małopolski.

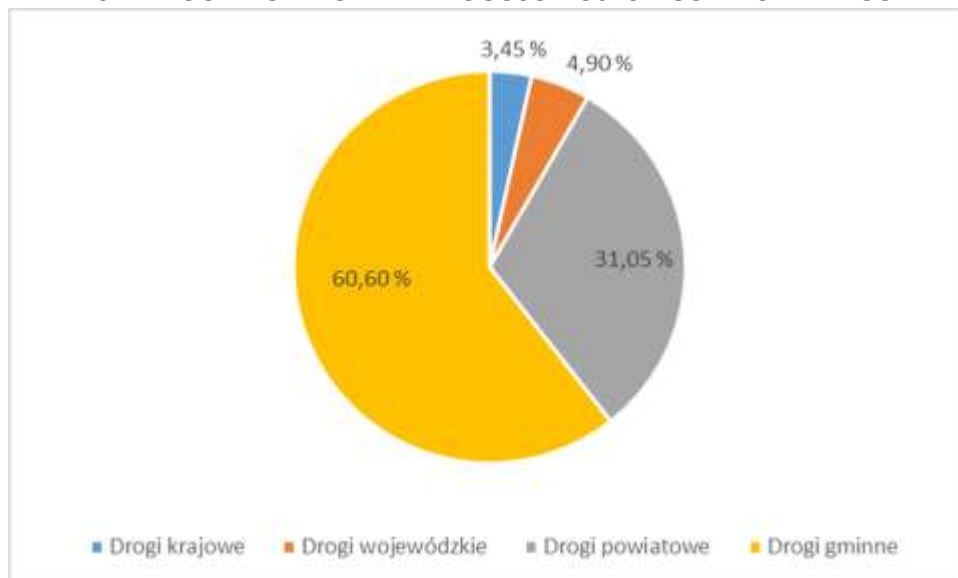
Układ drogowy w Małopolsce tworzy sieć dróg krajowych o łącznej długości 969,34 km, których zarządcą jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Krakowie. Uzupełnieniem sieci dróg krajowych są drogi wojewódzkie o długości 1 374,2 km. Całość układu drogowego w województwie dopełnia sieć dróg powiatowych o długości 8 712 km oraz dróg gminnych o długości 17 005 km.

---

<sup>6</sup> Ibidem

<sup>7</sup> [www.krakowairport.pl](http://www.krakowairport.pl)

**WYKRES 1: PROCENTOWY UDZIAŁ DŁUGOŚCI POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII DRÓG**



Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie

Regionalna sieć drogowa tworzy jednolity układ z siecią dróg krajowych oraz z siecią dróg zlokalizowanych w korytarzach TEN-T tworząc spójną siatkę połączeń drogowych w województwie. Łącznie system dróg publicznych w Małopolsce wynosi ok. 30 tys. km, co stanowi ok. 7,22 % długości sieci dróg publicznych w Polsce. Wysoki wskaźnik gęstości dróg - 158,9 km/100 km<sup>2</sup> w województwie oraz równomierne rozmieszczenie sieci drogowej stwarza sprzyjające warunki do wprowadzenia skutecznych rozwiązań transportowych.

**MAPA 1: UKŁAD GŁÓWNYCH CIĄGÓW DROGOWYCH W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM – DROGI KRAJOWE I WOJEWÓDZKIE**



*Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie*

Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne w województwie małopolskim kształtują się następująco: na inwestycje i utrzymanie dróg krajowych wydano ok. 739,32 mln zł (2016 r.), natomiast w odniesieniu do dróg wojewódzkich nakłady finansowe wyniosły ok. 254,84 mln zł (2016 r.)<sup>8</sup>.

Analiza danych dotyczących stanu technicznego dróg krajowych i wojewódzkich w Małopolsce na koniec 2016 roku wykazała, że:

- stan techniczny nawierzchni większości dróg krajowych jest oceniany jako dobry 63,4%, stan niezadawalający ma 25,2 % dróg, a zły – 11,3 %;
- stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich w ponad połowie jest oceniany jako dobry (54%), stan zadawalający ma 24% dróg, natomiast zły 22%<sup>9</sup>.

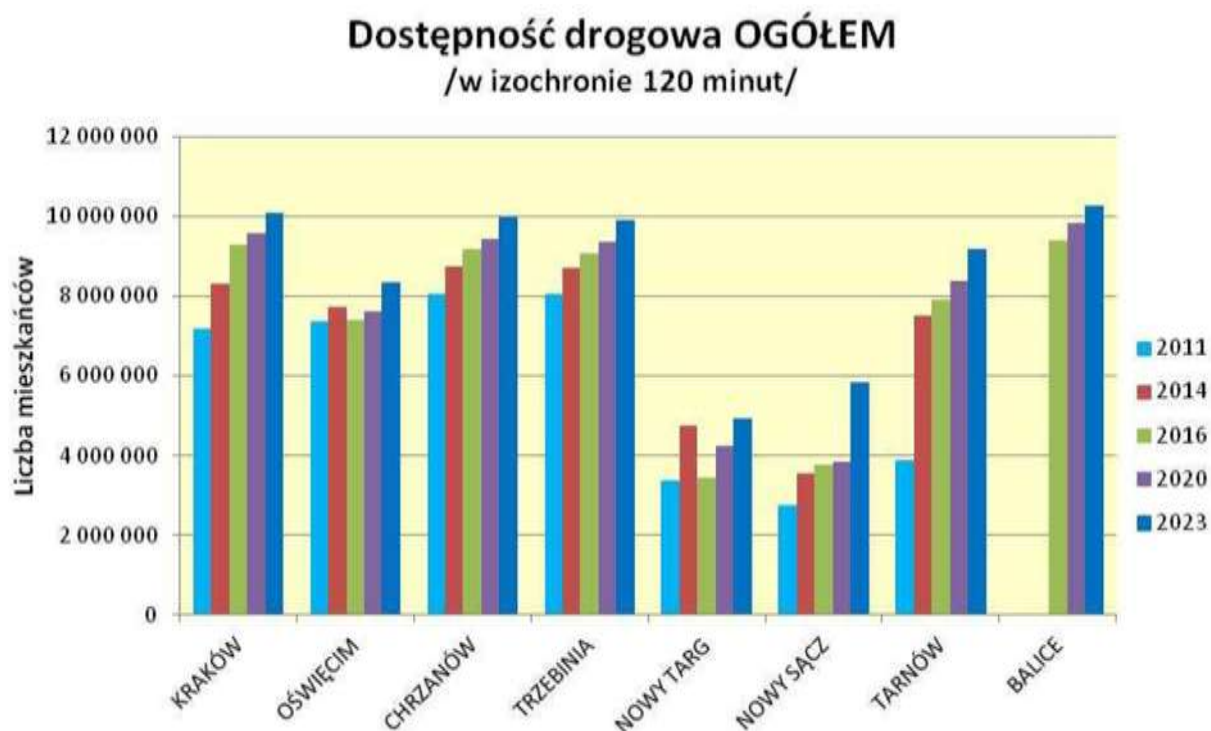
W odniesieniu do dróg lokalnych (powiatowych i gminnych), które również pełnią bardzo ważne funkcje związane z rozprowadzeniem ruchu z głównych ciągów komunikacyjnych (dróg krajowych i wojewódzkich), brak jest oficjalnej sprawozdawczości dotyczącej stanu technicznego tak jak ma to miejsce w odniesieniu do dróg wyższej kategorii. Pomimo znacznych środków finansowych przeznaczanych na infrastrukturę drogową istnieje wiele odcinków dróg, które wymagają poprawy stanu technicznego. Ponadto zwiększająca się co roku liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych w województwie (2,12 mln pojazdów w 2016 r., ), z których największy udział mają samochody osobowe (1,72 mln pojazdów), skutkująca dużym natężeniem ruchu powoduje, że przepustowość niektórych odcinków dróg jest już na wyczerpaniu. Taka sytuacja wymaga nie tylko modernizacji i przebudowy istniejących dróg, ale również budowy nowych tras. Plany rozwojowe w tym względzie są sformułowane i etapowo wdrażane. Kluczowym pozytywnym dokonaniem ostatnich lat jest oddanie do użytku połączenia Kraków – Tarnów - Rzeszów dzięki realizacji autostrady A4, co w połączeniu z odcinkiem na zachód w kierunku Śląska tworzy sprawne połączenie wschód – zachód, zaś częściowa realizacja trasy drogi ekspresowej S7 od Krakowa do Lubnia stanowi początek powiązania północ – południe.

---

<sup>8</sup> Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej w regionie. Województwo Małopolskie 2016.

<sup>9</sup> Ibidem

WYKRES 2: DOSTĘPNOŚĆ DROGOWA BADANYCH MIAST W ZAKRESIE DOJAZDU 120 MINUT



Źródło: Dostępność transportowa wybranych miast małopolski 2016-2023

Znaczenie autostrady, jako korytarza szybkiego transportu o istotnym wpływie na poprawę dostępności widać najlepiej na przykładzie Tarnowa, który w okresie 2011-2014 niemal podwoił liczbę osób, która może do niego dojechać w ciągu 2 godzin, a to za sprawą otwarcia autostrady. Najłąbszą dostępnością odznacza się obecnie Nowy Sącz, co jest spowodowane położeniem na uboczu głównych dróg, a także peryferyjnym położeniem względem gęsto zaludnionych obszarów<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Dostępność komunikacyjna wybranych miast Małopolski 2016-2023, Dr Robert Guzik, Raport dla Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, Kraków, 2016

Źródło: Dostępność transportowa wybranych miast Małopolski 2016-2023



Podsumowując obecną sytuację transportu drogowego w województwie małopolskim można stwierdzić, że w celu usunięcia barier rozwoju gospodarczego i podniesienia konkurencyjności oraz usprawnienia systemu transportowego Małopolski wymagane jest w szczególności:

- usunięcie „wąskich gardeł” w przepustowości ciągów drogowych pomiędzy ośrodkami społeczno-gospodarczymi Małopolski,
- poprawa przepustowości połączeń drogowych pomiędzy Krakowskim Obszarem Metropolitalnym, a całym województwem poprzez dalszą modernizację i przebudowę dróg dojazdowych (wojewódzkich i lokalnych),
- uzupełnienie i poprawa stanu dróg rozprowadzających ruch z A4 i przyszłej S7 na sieć dróg regionalnych i do pobliskich miejscowości,
- poprawa jakości powiązań komunikacyjnych z sąsiednimi województwami, w tym z aglomeracją śląską i rzeszowską (dokończenie remontów linii kolejowej nr E30) oraz aktywnymi gospodarczo obszarami województwa świętokrzyskiego (droga S7),
- ograniczenie zatłoczenia na sieci drogowej województwa poprzez modernizację i przebudowę dróg wojewódzkich i lokalnych oraz budowę obwodnic miast i miejscowości,
- wdrożenie systemów zarządzania ruchem, w tym inteligentnych systemów transportowych oraz integracji sieci drogowej z kolejową i umożliwienie podróży łamanych samochodowo - kolejowych.

Należy zaznaczyć, że uzyskanie znaczącej poprawy warunków ruchu drogowego w regionie jest uzależnione przede wszystkim od realizacji prac inwestycyjnych i modernizacyjnych na sieci dróg krajowych. Stan sieci dróg wojewódzkich i lokalnych, również wymaga modernizacji i uzupełnień. Chociaż nie odgrywa on tak dużej roli w poprawie dostępności w skali regionu, dodatkowo tworzy jednak warunki dla sprawnego rozprowadzenia ruchu z głównych szlaków komunikacyjnych (dróg zarządzanych z poziomu krajowego).

## ***2.2. Transport kolejowy***

### ***Infrastruktura***

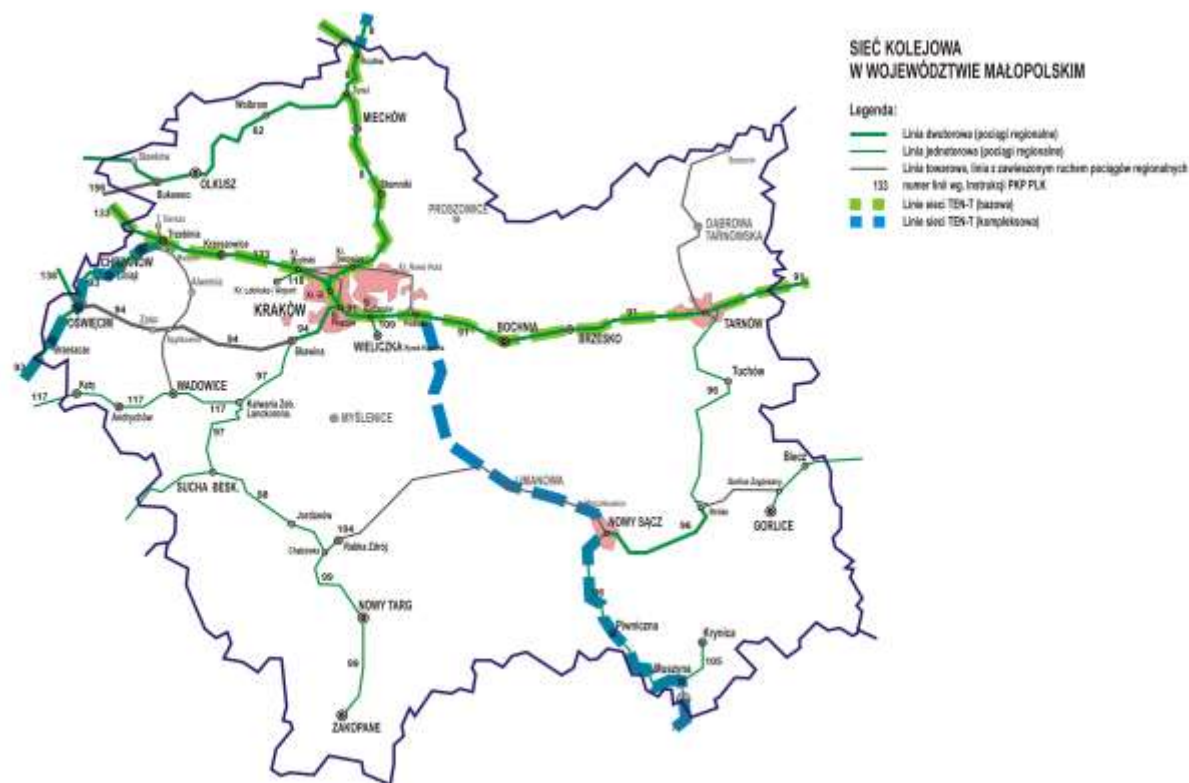
W województwie małopolskim układ głównych linii kolejowych włączonych do sieci bazowej TEN-T tworzą dwa szlaki kolejowe na kierunku:

- wschód – zachód, , który stanowi korytarz transportowy E-30
- północ – południe, który stanowi linia kolejowa nr 8.

W sieci kompleksowej TEN-T na terenie województwa znajduje się linia kolejowa nr 104 Chabówka - Nowy Sącz na odcinku Tymbark – Nowy Sącz oraz linia kolejowa nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku Nowy Sącz – Leluchów

Całkowita długość linii kolejowych w województwie małopolskim wynosi 1020 km, co stanowi 5,53% ogółu długości linii kolejowych w Polsce (wskaźnik znacznie niższy niż dla dróg). W Małopolsce 171 km stanowi linii magistralnych; 604 km linii pierwszorzędnych; 201,449 km linii drugorzędnych oraz 44 km linii znaczenia miejscowego.

### MAPA 3: SIEĆ KOLEJOWA W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego

**TABELA 1: WSKAŹNIK STANU TECHNICZNEGO LINII KOLEJOWYCH W MAŁOPOLSCE.**

| Wskaźnik                                     | Odsetek linii o stanie technicznym: |              |      |
|----------------------------------------------|-------------------------------------|--------------|------|
|                                              | dobrym                              | dostatecznym | złym |
| Średni wskaźnik dla sieci kolejowej w Polsce | 37%                                 | 38%          | 25%  |
| Średni wskaźnik dla Małopolski               | 21%                                 | 45%          | 34%  |
| Średni wskaźnik dla IZ Kraków                | 25%                                 | 50%          | 25%  |
| Średni wskaźnik dla IZ Nowy Sącz             | 12%                                 | 36%          | 52%  |

*Źródło: Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Małopolskim na lata 2010-2030, na podstawie danych PKP PLK S.A.*

Poprawa stanu infrastruktury kolejowej wymaga wielomilionowych nakładów, zwłaszcza, jeżeli miałoby nastąpić skorygowanie sieci obsługującej południową część województwa. Przez wiele lat nie przeznaczano na ten cel istotnych środków, stąd też na sieci kolejowej województwa małopolskiego

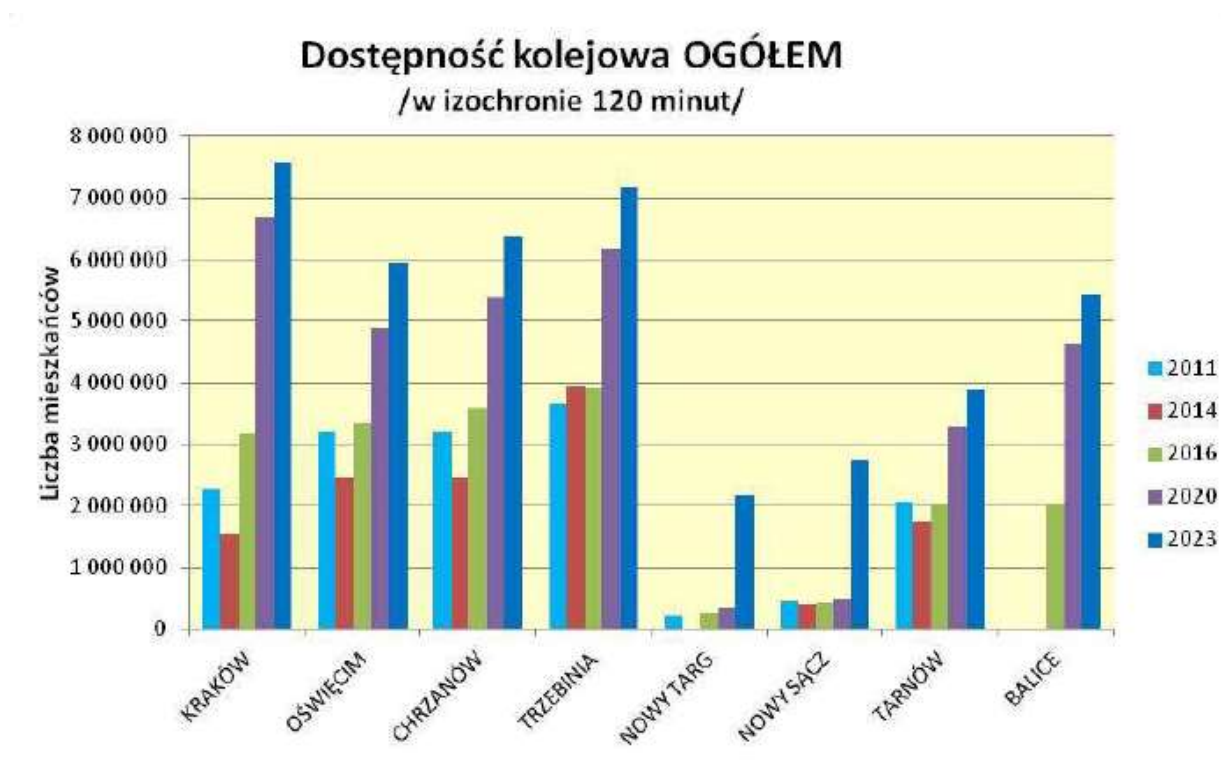
występuje wiele ograniczeń prędkości spowodowanych złym stanem technicznym torów i rozjazdów oraz nieodpowiednim układem geometrycznym torów<sup>11</sup>.

Obecnie zarządca infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.) prowadzi prace na linii E30 i realizuje budowę drugiej pary torów na odcinku Kraków Płaszów – Kraków Główny oraz dodatkowego toru na odcinku Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów, co poprawi przepustowość w kierunku południowym i wschodnim., która poprawi przepustowość w kierunku południowym. Zrealizowana została łącznica Zabłocie – Krzemionki, która istotnie poprawi użyteczność kolei na linii do Skawiny i Suchej Beskidzkiej oraz skróci czas jazdy do dalszych stacji w kierunku do Zakopanego.

W ramach RPO WM 2014-2020 wspierane są inwestycje w infrastrukturę służącą obsłudze podróżnych, w szczególności na potrzeby tworzonej w Małopolsce Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (m.in. parkingi Parkuj i Jedź, przystanki i dworce kolejowe).

Dostępność kolejowa wybranych miejscowości w Małopolsce przedstawiona na poniższym wykresie wypada bardzo słabo.. Ta sytuacja ulegnie do 2020 poprawie wynikającej z dostosowania trasy Tarnów – Kraków – Trzebinia do większych prędkości<sup>12</sup>.

**Wykres 3: DOSTĘPNOŚĆ KOLEJOWA W ZAKRESIE DOJAZDU 120 MINUT**



Źródło: Dostępność transportowa wybranych miejscowości Małopolski 2016-2023

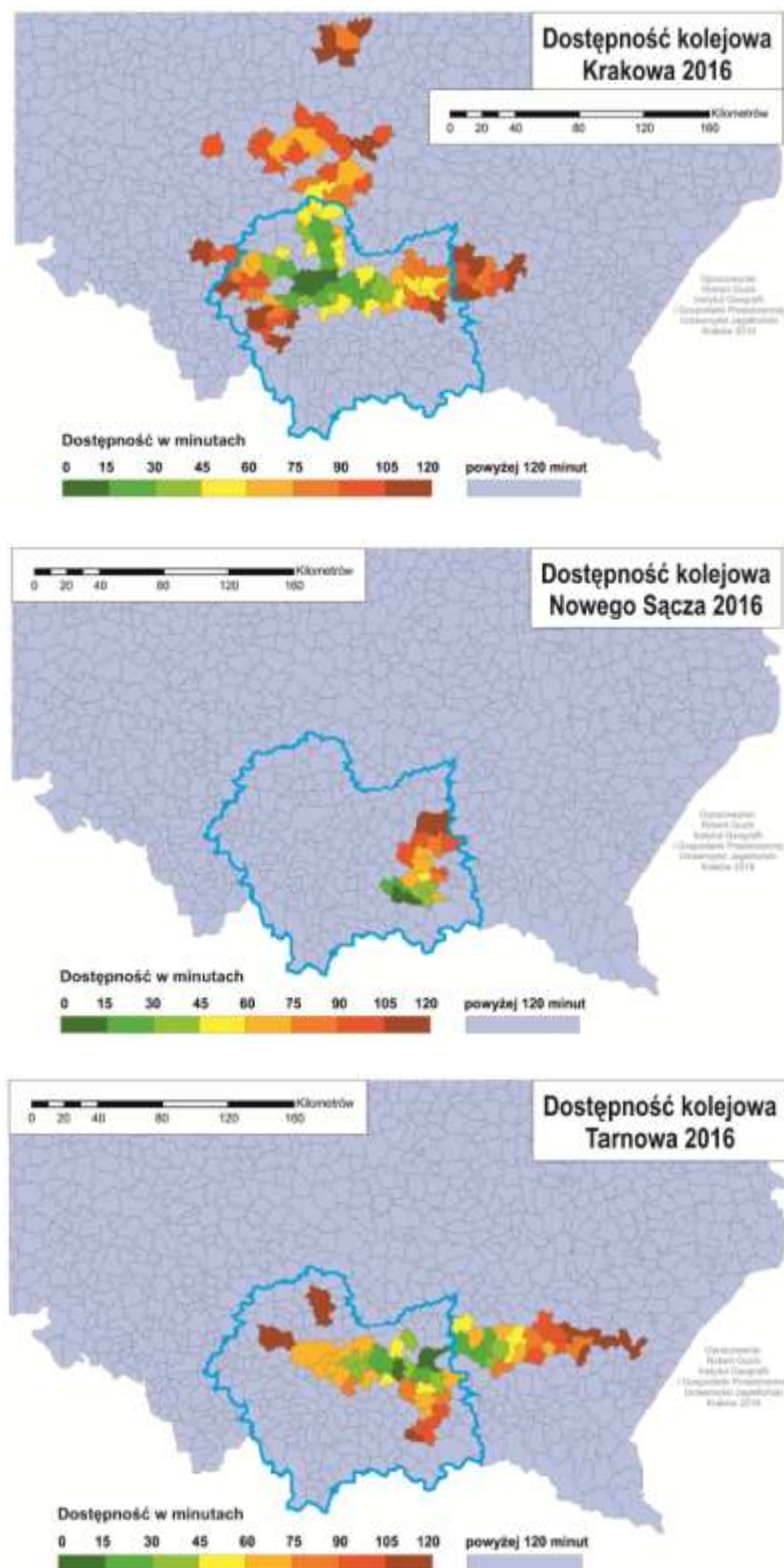
Obecnie najlepiej dostępnymi miastami w ruchu kolejowym licząc od strony zachodniej są: Trzebinia, która zawdzięcza taką dostępność położeniu na magistralnej trasie i bliskości konurbacji katowickiej, będącej w systemie kolejowym zbyt daleko od Krakowa (>120 minut) oraz Oświęcim. Niemniej dla od strony województwa śląskiego dostępność wymaga zdecydowanej poprawy przez modernizację linii

<sup>11</sup> Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030.

<sup>12</sup> Dostępność transportowa wybranych miast Małopolski 2016-2023

E30 (relacja Trzebinia - Katowice) oraz linii 93 (relacja Oświęcim – Trzebinia) i 138 (relacja Oświęcim – Tychy i dalej Katowice). Modernizacje te są aktualnie realizowane przez PKL S.A.

**MAPA 4: DOSTĘPNOŚĆ KOLEJOWA KRAKOWA, TARNOWA I NOWEGO SĄCZA W 2016 R.**



Źródło: Dostępność transportowa wybranych miast Małopolski 2016-2023

### **Kolejowe przewozy regionalne**

Kolejowe przewozy regionalne w Małopolsce wykonywane są elektrycznymi zespołami trakcyjnymi (EZT) serii:

- EN57, EN61, EN71, ED72, będącymi własnością spółki Przewozy Regionalne,
- EN63A , EN64, EN77, EN78, EN79, EN99, zakupionymi przez Województwo Małopolskie,

PKP PLK S.A. przygotowuje i prowadzi modernizację kolejnych odcinków linii w województwie, co pozwala poprawić komfort przejazdu, podnieść prędkość handlową i wyeliminować szkodliwy wpływ hałasu na środowisko, powodowanego przez pojazdy kolejowe. Jednak eksploatacja przestarzałego taboru nie pozwoli wykorzystać możliwości stwarzanych przez wyremontowane linie.

W związku z powyższym koniecznym jest prowadzenie sukcesywnej modernizacji taboru, wykorzystywanego do obsługi kolejowych połączeń pasażerskich oraz kolejne zakupy nowych pojazdów.

Wypełniając rolę organizatora przewozów kolejowych, samorząd województwa dotuje świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie Małopolski. Równocześnie wspierając rozwój jakości usług przewozowych dokonuje zakupu pojazdów szynowych, które są udostępniane operatorom. W ramach umowy przewozowej dofinansowuje proces napraw wynikających z cykli przeglądowych taboru posiadanego przez operatora, wykorzystywanego do obsługi linii objętych umowami o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich.

Do chwili obecnej Województwo Małopolskie zakupiło 40 pojazdów, w tym: 6 autobusów szynowych i 34 Elektryczne Zespoły Trakcyjne.

**TABELA 2: AUTOBUSY SZYNOWE**

| Typ pojazdu                 | Ilość | Producent, lata dostawy | Rodzaj napędu | Ilość członów | Ilość miejsc siedzących | Uwagi                                                                               |
|-----------------------------|-------|-------------------------|---------------|---------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Autobus szynowy serii SA109 | 2     | KOLZAM S.A. 2004-2005   | spalinowy     | 2             | 62                      | Jeden pojazd wyłączony z eksploatacji po wypadku komunikacyjnym w dniu 23.10.2017r. |
| Autobus szynowy serii SA133 | 2     | PESA SA 2007            | spalinowy     | 2             | 140                     |                                                                                     |
| Autobus szynowy serii EN81  | 2     | PESA SA 2005-2007       | elektryczny   | 1             | 60                      |                                                                                     |
| RAZEM:                      | 6     |                         |               |               |                         |                                                                                     |

Źródło: Opracowanie własne UMWM

**TABELA 3: ELEKTRYCZNE ZESPOŁY TRAKCYJNE**

| Typ pojazdu                                        | Ilość | Producent, lata dostawy | Rodzaj napędu | Ilość członów | Ilość miejsc siedzących | Uwagi                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------|-------|-------------------------|---------------|---------------|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Elektryczny zespół trakcyjny serii EN77 (Acatus-2) | 5     | PESA SA 2011            | elektryczny   | 4             | 180                     | MRPO 2009-2013 „Zakupy taboru kolejowego”                                                                                                                  |
| Elektryczny zespół trakcyjny serii EN63A           | 6     | NEWAG S.A. 2014-2015    | elektryczny   | 3             | 144                     | POLIŚ 7.1-47 „Zakup taboru kolejowego do połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie” |
| Elektryczny zespół trakcyjny serii EN64            | 6     | PESA SA 2014-2015       | elektryczny   | 3             | 138                     | POLiŚ 7.3-42 „Zakup taboru do obsługi połączeń pasażerskich w aglomeracji krakowskiej”                                                                     |
| Elektryczny zespół trakcyjny serii EN99            | 4     | PESA SA 2014-2015       | elektryczny   | 2             | 92                      |                                                                                                                                                            |
| Elektryczny zespół trakcyjny serii EN78            | 7     | NEWAG S.A. 2016-2017    | elektryczny   | 4             | 200                     | RPO 2014-2020 WM „Zakupy EZT dla rozwoju kolei małopolskich”                                                                                               |
| Elektryczny zespół trakcyjny serii EN79            | 5     |                         |               | 5             | 250                     |                                                                                                                                                            |
| RAZEM:                                             | 34    |                         |               |               |                         |                                                                                                                                                            |

Źródło: Opracowanie własne UMWM

### **Szybka Kolej Aglomeracyjna**

W celu usprawnienia systemu transportowego w województwie poprzez podniesie standardu i komfortu podróżowania Województwo Małopolskie realizuje projekt pn. Szybka Kolej Aglomeracyjna. Polega on na uruchomieniu szynowego systemu transportowego na terenie województwa z wykorzystaniem istniejącej sieci kolejowej wraz z układem przystanków. Planowany system wiąże się z wprowadzeniem nowej jakości usług poprzez zakup nowego taboru, realizację elementów infrastruktury towarzyszącej (węzły przesiadkowe, przystanki, parkingi w systemie „Parkuj i Jedź”) integrującej SKA z innymi podsystemami transportu.

Na sieć SKA składać się będą docelowo trzy linie:

- SKA1: Kraków Lotnisko – Kraków Główny – Wieliczka Rynek Kopalnia,
- SKA2: Sędziszów/Miechów – Kraków Główny – Skawina/Podbory Skawińskie
- SKA3: Trzebinia – Kraków Główny – Tarnów.

Założono uruchomienie poszczególnych relacji po zakończeniu modernizacji odcinków linii kolejowej E-30 oraz łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki.

W ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej realizowane są:

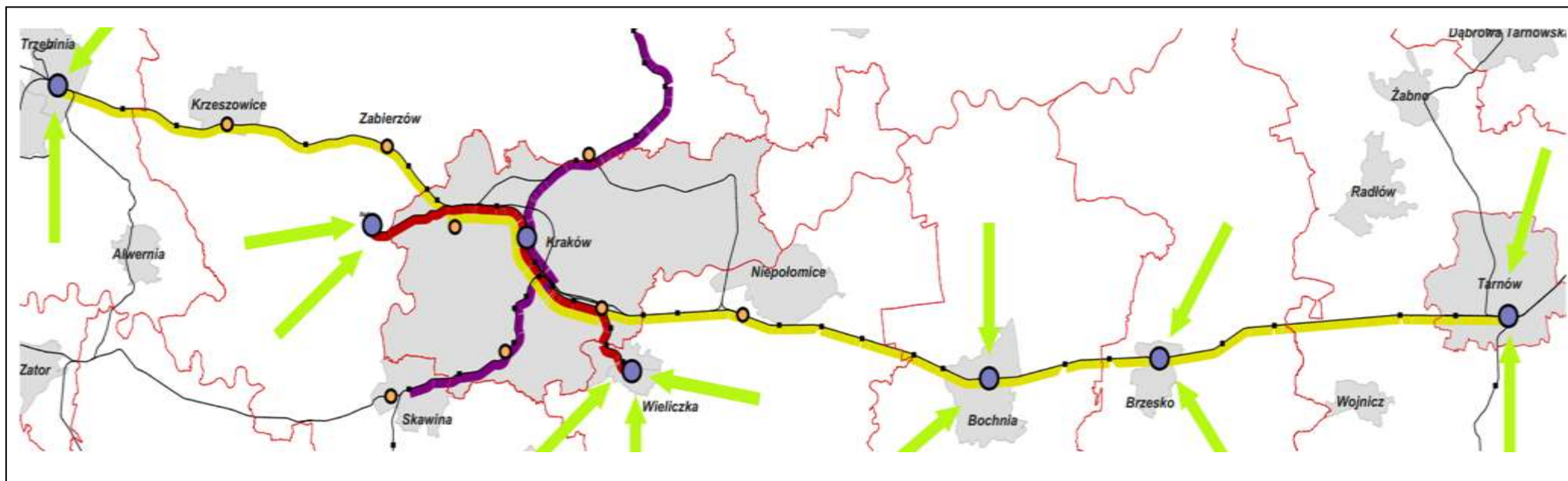
1. Zakup taboru kolejowego,
2. Budowa węzłów przesiadkowych z parkingami („Parkuj i Jedź”),
3. Bilet elektroniczny - Małopolska Karta Aglomeracyjna (MKA), ma na celu stworzenie rozwiązania systemowego integrującego Szybką Kolej Aglomeracyjną (SKA) z transportem publicznym na terenie miasta Krakowa oraz Tarnowa, a w przyszłości (w ramach etapu nr II – realizacja w ramach RPO 2014-2020) z prywatnym transportem zbiorowym na terenie województwa małopolskiego,
4. Organizacja systemu informacji pasażerskiej - wyposażenie przystanków w elektroniczne tablice informacyjne dla podróżnych, budowa systemu informatycznego i świadczenie usług mobilnych w tym zakresie.

W celu efektywnego wdrażania zamierzeń związanych z transportem kolejowym, a co za tym idzie stworzenia nowoczesnego i zrównoważonego systemu transportowego, który zaspokoi potrzeby transportowe mieszkańców i poprawi dostępność transportową na terenie całego województwa Uchwałą Nr XLIV/705/13 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 2 grudnia 2013 r. została powołana spółka „Koleje Małopolskie” Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie. Rozpoczęła ona działalność przewozową w dniu 14 grudnia 2014 r. Początkiem działalności była obsługa linii SKA1 z Krakowa Głównego do Wieliczki Rynek Kopalnia, a od zakończenia przebudowy połączenia do lotniska w Balicach we wrześniu 2015 roku – w pełnej relacji Kraków Lotnisko – Kraków Główny – Wieliczka Rynek Kopalnia. Od 13 grudnia 2015 r. Spółka Koleje Małopolskie zaczęła obsługiwać linię SKA2 Kraków Główny – Miechów/Sędziszów, która od 10 grudnia 2017r. została wydłużona do Skawiny. Od 11 grudnia 2016r. uruchomiono niezwykle popularną wśród pasażerów linię SKA3 z Krakowa do Tarnowa i dalej do Nowego Sącza i Krynicy Zdroju.

Podsumowując obecną sytuację transportu kolejowego w Małopolsce można stwierdzić, że w celu rozwoju tej gałęzi transportu oraz zwiększenia jej udziału w przewozach pasażerów wymagane jest w szczególności:

- Rozwijanie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, jako oddzielnego segmentu przewozów o dużej częstotliwości kursowania oraz wysokiej jakości,
- Podniesienie efektywności ekonomicznej, konkurencyjności i atrakcyjności przewozów aglomeracyjnych i regionalnych poprzez m.in. zakup nowego taboru oraz poprawę stanu infrastruktury,
- Skrócenie czasu przejazdu koleją pomiędzy głównymi ośrodkami województwa na osi (Oświęcim/Katowice) – Trzebinia – Kraków – Tarnów (Rzeszów), poprzez modernizację linii E30, rehabilitację innych odcinków,
- Podwyższenie standardu stacji i przystanków na wszystkich liniach, ich dostępności, lepsze zintegrowanie transportu kolejowego z transportem publicznym w Krakowie i innych miastach oraz z prywatnym transportem autobusowym,
- Rozwój systemów Parkuj i Jedź oraz systemu Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej.

MAPA 5: UKŁAD LINII SZYBKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ NA TLE SIECI REGIO



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim

#### Linie SKA:

- █ SKA1: Wieliczka – Kraków Lotnisko
- █ SKA2: Skawina – Kraków – Miechów/Sędziszów
- █ SKA3: Trzebinia — Kraków Tarnów

➔ Kierunki linii dowozowych SKA-BUS

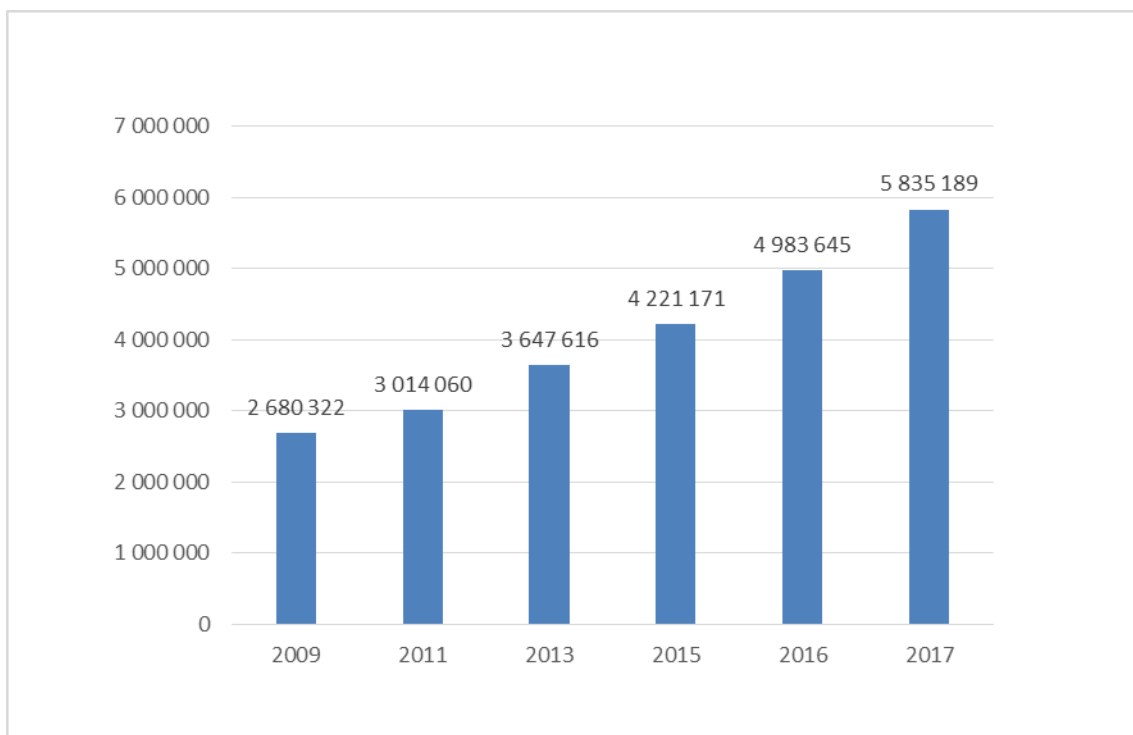
Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim

### 2.3. Transport lotniczy

Województwo małopolskie obsługiwane jest głównie przez Port lotniczy Kraków Airport, którego obszar bezpośredniego oddziaływania obejmuje ok. 7,9 mln mieszkańców w promieniu 100 km od Krakowa, co odpowiada czasowi dojazdu ok. 90 minut do lotniska. Port ten pełni ważną funkcję transportową w relacjach międzynarodowych (także krajowych) w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych. Lotnisko jest wyposażone w drogę startową o długości 2550 m i szerokości 60 m, posiadającą nawierzchnię betonową, która umożliwia operowanie większości typów samolotów pasażerskich i transportowych. Ponadto ok. 300 m od progu pasa startowego zlokalizowana jest płyta postojowa o nawierzchni betonowej dla samolotów. W 2017 r. na lotnisku w Balicach odprawiono ponad 5,8 mln pasażerów.

W 2016 roku Port lotniczy Kraków Airport miał 74 połączenia z portami zagranicznymi w ruchu regularnym oraz 9 z portami zagranicznymi w ramach połączeń czarterowych. Rezerwy przepustowości drogi startowej są wystarczające na wiele lat, choć droga ta wymaga remontu lub relokacji. Realizowany obecnie program inwestycyjny pozwoli na podniesienie przepustowości lotniska do około 8 mln pasażerów rocznie.

**WYKRES 4: PRZEWozy PASAŻERÓW W MIĘDZYNARODOWYM PORCIE LOTNICZYM KRAKÓW AIRPORT (W MLN. OSÓB)**



Źródło: Opracowanie własne UMWM

Oprócz portu lotniczego w Balicach, w Małopolsce znajdują się trzy lotniska lokalne o nawierzchni trawiastej: w Pobiedzku, Nowym Targu i Łososinie<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że Balice Airport jest dynamicznie rozwijającym się portem lotniczym, pokrywającym potrzeby przewozowe regionu w stopniu zadowalającym i posiadającym perspektywy rozwoju.

W celu rozwoju zarówno infrastruktury, jak i usług transportu lotniczego w województwie wymagane jest<sup>14</sup>:

- zwiększenie przepustowości portu lotniczego w Balicach poprzez kontynuację działań inwestycyjnych na terenie portu (remont lub wymiana drogi startowej, powiększenie płyt postojowych, rozbudowa terminala i zaplecza technicznego, zwiększenie atrakcyjności lotniska dla pasażerów i linii lotniczych, w tym utrzymanie obecnych i uruchomienie nowych połączeń lotniczych,
- poprawa dostępności drogowej do Portu lotniczego Kraków – Airport, w tym modernizacja węzła drogowego (autostrada, droga wojewódzka, wjazdy do portu),
- rozwój (budowa) małych lotnisk w Małopolsce dla potrzeb ruchu lotniczego odbywającego się małymi samolotami i helikopterami.

## ***2.4. Transport wodny śródlądowy***

Do sieci śródlądowych dróg wodnych w Małopolsce należy odcinek trasy żeglugowej Drogi Wodnej Górnej Wisły pomiędzy km 0+000 i km 92+600 jej górnego biegu. Cały szlak Górnej Wisły to 280-cio kilometrowy odcinek Wisły od ujścia Przemszy do ujścia Sanu z liczącej 1047 km rzeki Wisły. Drogę tę tworzy w Małopolsce sześć stopni piętrzących: Dwory, Smolice, Łączany, Kościuszko, Dąbie, Przewóz. Wisła na odcinku od ujścia Przemszy do stopnia wodnego Przewóz posiada warunki żeglugowe umożliwiające transport wodny barkami o ładowności 1 000 ton.

Odcinek drogi wodnej rzeki Wisły posiada następujące klasy drogi wodnej:

- od km 0+600 (początek drogi wodnej) do km 37+500 (wlot do Kanału Łęczańskiego) – klasa drogi wodnej – IV,
- Kanał Łęczański (o długości 17,2 km) – klasa kanału – II,
- od km 57+800 (wylot z Kanału Łęczańskiego) do km 92+600 (Śluza Przewóz) – klasa drogi wodnej – III,
- od km 92+600 (śluz Przewóz) do km 295+200 (ujście rzeki Sanny) – klasa drogi wodnej – Ib<sup>15</sup>.

Podane przez administrację żeglugi śródlądowej klasy dróg wodnych są w wielu miejscach zawyżane, ponieważ nie uwzględniają miejscowych zawężeń, blokujących stosowanie niektórych typów statków. Stąd zdolność do świadczenia usług żeglugowych jest mniejsza niż to wynika z podanych klas.

W województwie małopolskim do celów żeglugowych może być wykorzystana jedynie Wisła. Natomiast do turystycznych szlaków wodnych należy Dunajec, stanowiący prawy dopływ Wisły, na którym odbywają się spływy kajakowe oraz spływy łodziami flisackimi.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że w celu rozwoju transportu wodnego wymagane jest:

---

<sup>14</sup> Op. cit.

<sup>15</sup> Szlaki żeglowne, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie, [www.krakow.rzgw.gov.pl](http://www.krakow.rzgw.gov.pl)

- modernizacja i rozbudowa infrastruktury rzecznej niezbędnej do wykonywania przewozów pasażerów oraz ładunków,
- stworzenie przewozów turystycznych (głównie Drogą Wodną Górnej Wisły), jako atrakcyjnego produktu turystycznego.

Działania w pierwszej grupie nie są obecnie planowane na większą skalę z powodu ograniczeń finansowych, ale także niekorzystnych czynników naturalnych (wahania poziomu wody, ocieplenie klimatu) powodujących ryzyko zbyt krótkiego sezonu żeglownego.

Działania w drugiej grupie są podejmowane szczególnie w rejonie Krakowa, jako przedsięwzięcia komercyjne, zaś miasto Kraków rozważa uruchomienie tramwaju wodnego na swoim odcinku rzeki.

## ***2.5. Transport publiczny***

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 poz. 1867 z późn. zm.) organizatorem publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest województwo.

Marszałek Województwa Małopolskiego jest organem właściwym w zakresie wydawania decyzji administracyjnych dot. wydania, zmiany, przedłużenia, cofnięcia i wygaśnięcia zezwoleń na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa, oraz na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa, właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy (art. 18 ust. 1 pkt. 1 lit. f i g ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017r., poz. 2200). Marszałek Województwa realizuje także czynności kontrolne na drogach i w siedzibach firm w odniesieniu do około 275 przewoźników obsługujących około 620 linii komunikacyjnych (31.12.2017r.).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada również na jednostki samorządu terytorialnego (w tym województwa) obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy JST stanowi akt prawa miejscowego.

Na podstawie tych przepisów uchwałą nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r. uchwalony został „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim”.

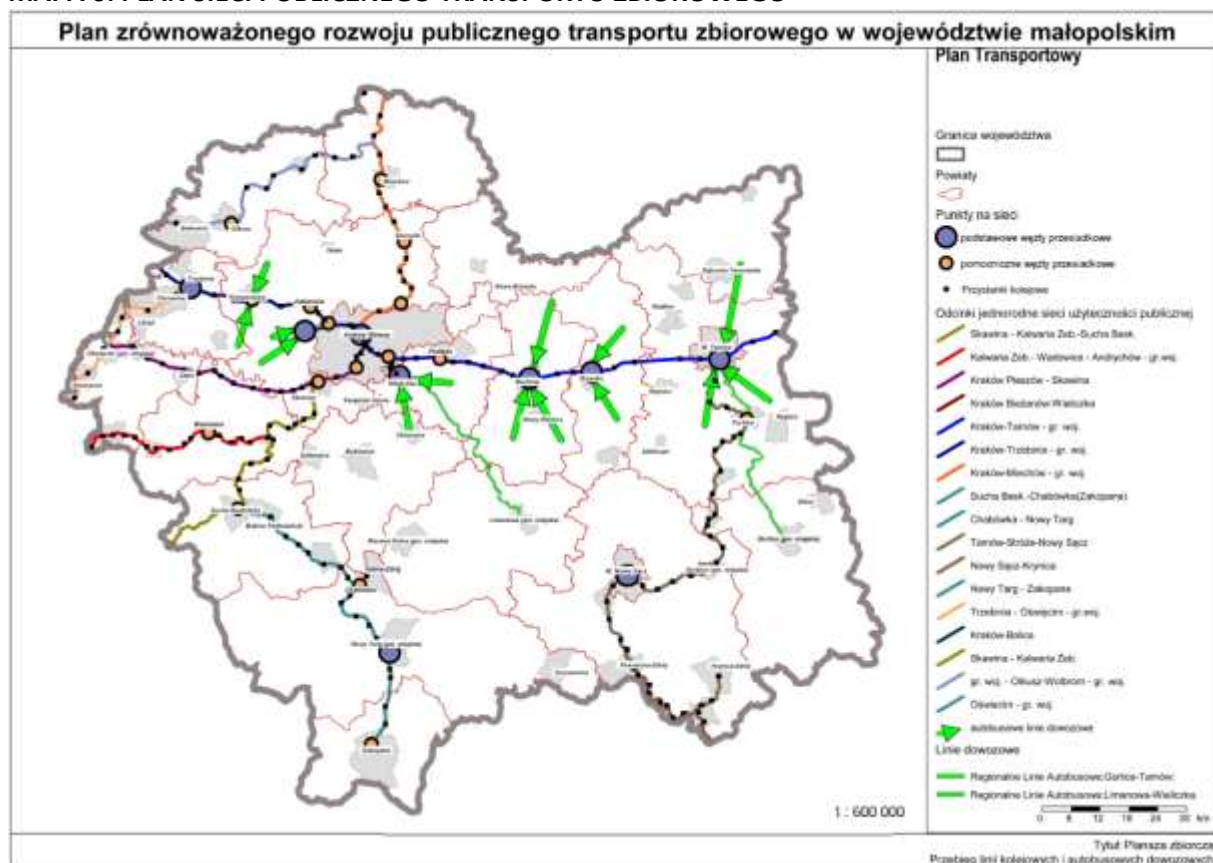
Zakłada on koncentrację usług przewozowych na głównych kierunkach ciążenia ruchu, lecz przy zachowaniu minimalnych standardów dostępności dla każdego powiatu w województwie oraz do ośrodków subregionalnych. Przyjmuje również zasadę priorytetu usług kolejowych, dodatkowo zasilonych autobusowymi liniami dowozowymi do wybranych węzłów przesiadkowych. Trasowanie tych linii zostało połączone z inicjatywami realizacji węzłów integracyjnych, zlokalizowanych na sieci kolejowej a powiązanych z terenami rozproszonej zabudowy na terenach wiejskich.

Zgodnie z przyjętymi założeniami zaplanowano rozwój sieci usług publicznych poprzez:

- Uporządkowanie przebiegu połączeń kolejowych,

- Wzbogacenie ich o autobusowe linie dowozowe na kierunkach o dużym natężeniu ruchu pasażerów,
- Utworzenie linii regionalnych wiążących nieobsługiwane koleją ośrodki z kluczowymi miastami województwa (Kraków, Tarnów),
- Realizację węzłów integracyjnych,
- Integrację biletową (MKA).

**MAPA 6: PLAN SIECI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim

Województwo Małopolskie realizuje obecnie drugą część projektu pn. Małopolska Karta Aglomeracyjna – budowa systemu zarządzania transportem w województwie małopolskim (MKA cz.2). Celem projektu jest stworzenie rozwiązania systemowego integrującego Szybką Kolej Aglomeracyjną (SKA) z transportem publicznym na terenie miasta Krakowa oraz Tarnowa, a w przyszłości także z prywatnym transportem zbiorowym na terenie województwa małopolskiego.

W ramach pierwszej części projektu stworzono Małopolską Kartę Aglomeracyjną (MKA), czyli zintegrowany bilet na różne środki transportu publicznego w małopolskich miastach (w pierwszej kolejności z MKA korzystają mieszkańcy Krakowa i Tarnowa).

Karta MKA jest dopasowana do już istniejących systemów Krakowskiej Karty Miejskiej i Tarnowskiej Karty Miejskiej. Dzięki temu użytkownik MKA może korzystać z automatów obu tych systemów. Oprócz tego powstała sieć automatów MKA na wybranych przystankach SKA, m.in. w rejonie węzłów przesiadkowych, dworców i na lotnisku w Balicach.

System MKA został zaprojektowany w taki sposób, aby umożliwiał obsługę przejazdów jednorazowych, a także mógł być rozszerzony o funkcjonujący na terenie województwa prywatny transport zbiorowy.

Wprowadzenie tego rozwiązania planowane jest w trakcie drugiej części projektu MKA, realizowanej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. Stopniowo do systemu MKA będą włączane także inne usługi, np. bilety wstępu, karty lojalnościowe.

Województwo Małopolskie organizuje i dotuje regionalne przewozy kolejowe na terenie Małopolski, na które w 2017r. przeznaczono 115,4 mln zł a na zakup pojazdów szynowych 160,1 mln zł. W 2016 r. przeznaczono 94,3 mln zł na organizację i dotowanie regionalnych przewozów kolejowych oraz 144,1 mln zł na zakup pojazdów szynowych. W 2015 r. przeznaczono 88,4 mln zł, a na zakup pojazdów szynowych 102,1 mln zł. W 2014 r. na dofinansowanie przewozów kolejowych wydano kwotę 79,7 mln zł oraz 96,6 mln zł na zakup pojazdów szynowych.

Z wykonywanych w Małopolsce przewozów kolejowych pociągami osobowymi skorzystało w 2017 r. ok. 12,0 mln pasażerów, ok. 10,7 mln pasażerów w 2016 r. i 7,5 mln pasażerów w 2015r. Największe obciążenie ruchem pasażerskim występuje na linii SKA 1: Kraków Lotnisko – Kraków Główny – Wieliczka Rynek Kopalnia, na linii SKA 3: Kraków Główny – Tarnów, Kraków – Trzebinia – Katowice,.

Ogromne znaczenie dla transportu publicznego ma rozwój transportu miejskiego, który funkcjonuje w każdym większym mieście na terenie województwa małopolskiego. Niemal każdy samorząd stara się prowadzić takie działanie, by zachęcić do korzystania z transportu publicznego jak największą liczbę mieszkańców. Konieczność dopasowania transportu miejskiego do standardów życia mieszkańców wymusza na władzach samorządowych działania zmierzające do poprawy jakości taboru i infrastruktury towarzyszącej.

Stowarzyszenie Metropolia Krakowska, obejmujące Kraków oraz 14 otaczających gmin, w ramach nowej perspektywy finansowej 2014-2020 i nowych możliwości związanych z realizacją Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, opracowało koncepcję rozwoju transportu dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Myśląc o nowych możliwościach dla rozwoju transportu w mieście zaplanowano m.in. integrację różnych rodzajów transportu, tj. kolejowego w postaci Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, tramwajowego, autobusowego poprzez węzły przesiadkowe, terminale i przystanki, parkingi P&R i B&R, czy system centralnego sterowania ruchem, informacji i biletu. Działania te wsparte będą zakupami nowego taboru tramwajowego usprawniającego i poprawiającego jakość publicznego transportu zbiorowego w Krakowie<sup>16</sup>.

Podobne założenia w zakresie rozwoju transportu publicznego ma miasto Tarnów, które poprzez odpowiednią politykę transportową chce stworzyć realną alternatywę dla podróży środkami komunikacji indywidualnej. Realizacja tych założeń będzie możliwa dzięki dopasowaniu istniejącej sieci komunikacyjnej do potrzeb mieszkańców oraz poprzez zakup autobusów niskopodłogowych przystosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, a także spełniających najwyższe normy czystości spalin.<sup>17</sup> Sieć transportu zbiorowego w Tarnowie składa się obecnie z 28 linii.

W Nowym Sączu, gdzie obecnie funkcjonuje 35 linii autobusowych, wśród celów rozwojowych publicznego transportu zbiorowego założono m.in. poprawę dostępności transportowej i jakości transportu, zwłaszcza dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej mobilności, integrację systemu

---

<sup>16</sup> Koncepcja systemu transportu Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego, Kraków 2015

<sup>17</sup> Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami, Tarnów 2016

transportowego, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego czy ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców<sup>18</sup>.

Podobne założenia w zakresie transportu zbiorowego, w tym miejskiego, posiadają także inne miasta województwa małopolskiego. Podane przykłady obrazują obecne potrzeby i wyzwania, przed jakimi stoją małopolskie samorządy. Konieczność dopasowania taboru do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności oraz potrzeba działań zmierzających do ochrony powietrza, redukcja spalin, hałasu itp. stanowią podstawowy czynnik wymuszający zakup nowego taboru tramwajowego czy autobusowego. Zadania te powinny iść w parze z unowocześnianiem infrastruktury transportowej, modernizacją dróg, budową nowych linii tramwajowych, czyniąc z transportu zbiorowego rzeczywistą alternatywę dla ruchu samochodowego w mieście.

### 3. ANALIZA STRATEGICZNA

Do przeprowadzenia analizy strategicznej zastosowano metodę SWOT, jedną z metod takiej analizy, często w Polsce stosowaną ze względu na prostotę i możliwość wykorzystania jej wyników w procesach zarządzania rozwojem. Umożliwia ona określenie sytuacji strategicznej oraz zaproponowanie strategii długofalowej.

#### ***3.1. Analiza SWOT rozwoju systemu transportowego Małopolski***

Podstawy analizy SWOT powstały w USA w latach 60. dla potrzeb kreowania strategii rozwojowych w przemyśle. W niniejszym dokumencie zastosowano podejście, oparte na zasadzie podziału zjawisk wewnętrznych i zewnętrznych w czasie: mocne strony i słabe strony to cechy stanu obecnego, a szanse i zagrożenia, to spodziewane zjawiska przyszłe.

Pod terminami „dziś”, „jutro”, „pojutrze” należy rozumieć kolejno horyzonty stanu: istniejącego, krótkoterminowego (do końca obecnej perspektywy finansowej) i długoterminowego (około 20 lat).

Na podstawie zdobytych doświadczeń (odzwierciedlonych w wagach poszczególnych czynników, ustalonych metodą ekspercką) można stwierdzić, że w otoczeniu systemu transportowego województwa występują zarówno czynniki sprzyjające jak i negatywne. Do tych pierwszych należy zaliczyć dostępność. Ma to swe odzwierciedlenie w szansach i zagrożeniach, jakie stoją przed badanym systemem. Przedstawione w analizie wykresy obrazują zarówno relacje statyczne między czynnikami analizy, jak i dynamiczne, związane z upływem czasu. Pozwala to w podsumowaniu wskazać priorytety zarówno w rodzajach działań, jak i ich rozkładzie w czasie (pilność realizacji).

#### **Silne strony:**

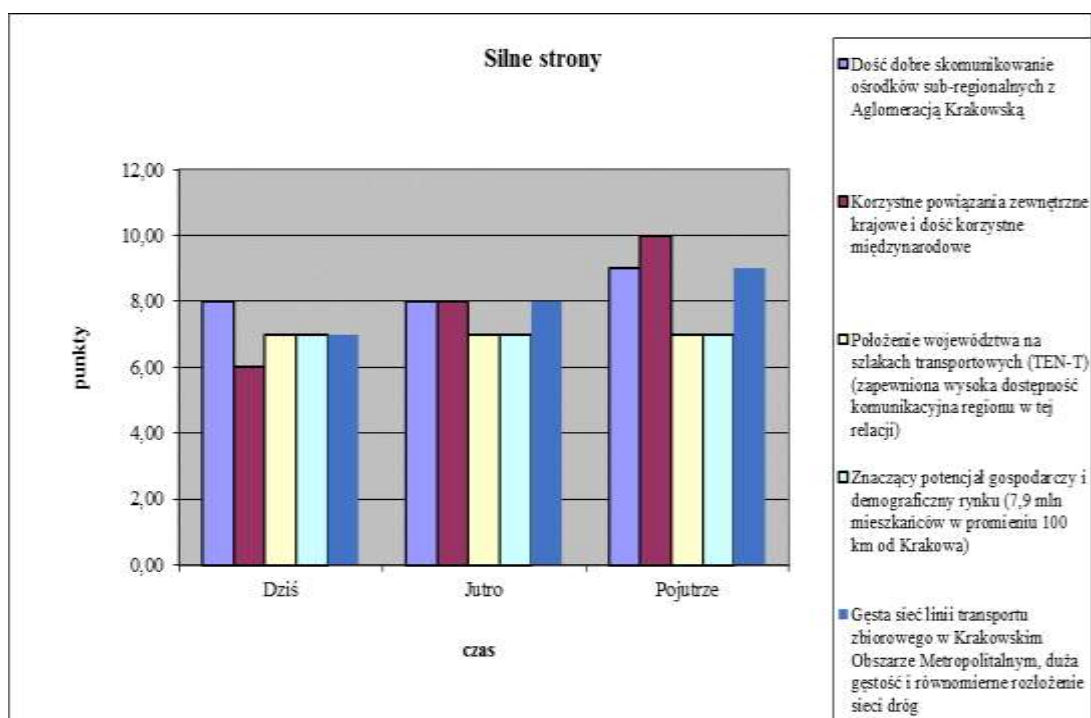
Pośród silnych stron w zasadzie wyróżniają się te związane z istniejącym położeniem Małopolski w kraju i Europie, a także rola Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, czyli ogólnie czynniki geograficzne. Z czasem ku długoterminowej prognozie znaczenie tego czynnika narasta.

---

<sup>18</sup> Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Nowego Sącza, Nowy Sącz 2014

W dynamice silnych stron można dostrzec pewien stały poziom, przy czym najsilniej może rosnąć wpływ położenia i dostępności w sieci TEN-T i regionalnej.

| <i>Silne strony - czynniki</i>                                                                                                 | <i>Dziś</i>  | <i>Jutro</i> | <i>Pojutrze</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|-----------------|
| Dość dobre skomunikowanie ośrodków sub-regionalnych z Aglomeracją Krakowską                                                    | 8,00         | 8,00         | 9,00            |
| Korzystne powiązania zewnętrzne krajowe i dość korzystne międzynarodowe                                                        | 6,00         | 8,00         | 10,00           |
| Położenie województwa na szlakach transportowych (TEN-T) (zapewniona wysoka dostępność komunikacyjna regionu w tej relacji)    | 7,00         | 7,00         | 7,00            |
| Znaczący potencjał gospodarczy i demograficzny rynku (7,9 mln mieszkańców w promieniu 100 km od Krakowa)                       | 7,00         | 7,00         | 7,00            |
| Gęsta sieć linii transportu zbiorowego w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym, duża gęstość i równomierne rozłożenie sieci dróg | 7,00         | 8,00         | 9,00            |
| <b>RAZEM</b>                                                                                                                   | <b>35,00</b> | <b>38,00</b> | <b>42,00</b>    |
| <i>Średnia</i>                                                                                                                 | 7,00         | 7,60         | 8,40            |
| <i>Maksimum</i>                                                                                                                | 8,00         | 8,00         | 10,00           |
| <i>Minimum</i>                                                                                                                 | 6,00         | 7,00         | 7,00            |
| <i>Mediana</i>                                                                                                                 | 7,00         | 8,00         | 9,00            |
| <i>Odchylenie standardowe</i>                                                                                                  | 0,71         | 0,55         | 1,34            |

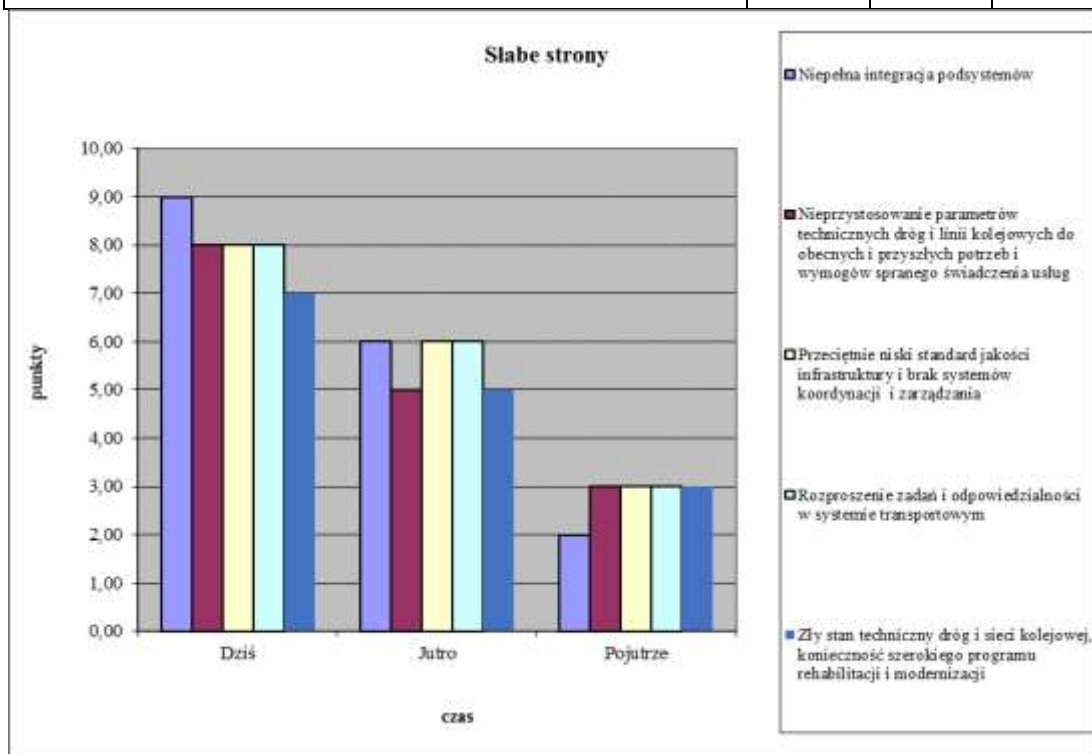


| <b>Silne strony - struktura</b>                                                                                                | <b>Dziś</b>    | <b>Jutro</b>   | <b>Pojutrze</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|-----------------|
| Dość dobre skomunikowanie ośrodków sub-regionalnych z Aglomeracją Krakowską                                                    | 22,86%         | 21,05%         | 21,43%          |
| Korzystne powiązania zewnętrzne krajowe i dość korzystne międzynarodowe                                                        | 17,14%         | 21,05%         | 23,81%          |
| Położenie województwa na szlakach transportowych (TEN-T) (zapewniona wysoka dostępność komunikacyjna regionu w tej relacji)    | 20,00%         | 18,42%         | 16,67%          |
| Znaczący potencjał gospodarczy i demograficzny rynku (7,9 mln mieszkańców w promieniu 100 km od Krakowa)                       | 20,00%         | 18,42%         | 16,67%          |
| Gęsta sieć linii transportu zbiorowego w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym, duża gęstość i równomierne rozłożenie sieci dróg | 20,00%         | 21,05%         | 21,43%          |
| <b>RAZEM</b>                                                                                                                   | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b>  |
| <b>Silne strony - dynamika</b>                                                                                                 | <b>Dziś</b>    | <b>Jutro</b>   | <b>Pojutrze</b> |
| Dość dobre skomunikowanie ośrodków sub-regionalnych z Aglomeracją Krakowską                                                    | 100,00%        | 0,00%          | 12,50%          |
| Korzystne powiązania zewnętrzne krajowe i dość korzystne międzynarodowe                                                        | 100,00%        | 33,33%         | 25,00%          |
| Położenie województwa na szlakach transportowych (TEN-T) (zapewniona wysoka dostępność komunikacyjna regionu w tej relacji)    | 100,00%        | 0,00%          | 0,00%           |
| Znaczący potencjał gospodarczy i demograficzny rynku (7,9 mln mieszkańców w promieniu 100 km od Krakowa)                       | 100,00%        | 0,00%          | 0,00%           |
| Gęsta sieć linii transportu zbiorowego w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym, duża gęstość i równomierne rozłożenie sieci dróg | 100,00%        | 14,29%         | 12,50%          |

**Słabe strony:**

Pośród słabych stron na podobnym poziomie wyróżniają się te związane ze stanem technicznym infrastruktury oraz stopniem integracji i zarządzaniem systemem.

| <b>Słabe strony - czynniki</b>                                                                                                           | <b>Dziś</b>  | <b>Jutro</b> | <b>Pojutrze</b> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|-----------------|
| Niepełna integracja podsystemów                                                                                                          | 9,00         | 6,00         | 4,00            |
| Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg i linii kolejowych do obecnych i przyszłych potrzeb i wymogów sprawnego świadczenia usług | 8,00         | 5,00         | 4,00            |
| Przeciętnie niski standard jakości infrastruktury i brak systemów koordynacji i zarządzania                                              | 8,00         | 6,00         | 3,00            |
| Rozproszenie zadań i odpowiedzialności w systemie transportowym                                                                          | 8,00         | 6,00         | 4,00            |
| Zły stan techniczny dróg i sieci kolejowej, konieczność szerokiego programu rehabilitacji i modernizacji                                 | 7,00         | 5,00         | 4,00            |
| <b>RAZEM</b>                                                                                                                             | <b>40,00</b> | <b>28,00</b> | <b>19,00</b>    |
| <i>Średnia</i>                                                                                                                           | 8,00         | 5,60         | 3,80            |
| <i>Maksimum</i>                                                                                                                          | 9,00         | 6,00         | 4,00            |
| <i>Minimum</i>                                                                                                                           | 7,00         | 5,00         | 3,00            |
| <i>Mediana</i>                                                                                                                           | 8,00         | 6,00         | 4,00            |
| <i>Odchylenie standardowe</i>                                                                                                            | 0,71         | 0,55         | 0,45            |



| <b><i>Słabe strony - struktura</i></b>                                                                                                   | <b><i>Dziś</i></b> | <b><i>Jutro</i></b> | <b><i>Pojutrze</i></b> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------|------------------------|
| Niepełna integracja podsystemów                                                                                                          | 22,50%             | 21,43%              | 21,05%                 |
| Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg i linii kolejowych do obecnych i przyszłych potrzeb i wymogów sprawnego świadczenia usług | 20,00%             | 17,86%              | 21,05%                 |
| Przeciętnie niski standard jakości infrastruktury i brak systemów koordynacji i zarządzania                                              | 20,00%             | 21,43%              | 15,79%                 |
| Rozproszenie zadań i odpowiedzialności w systemie transportowym                                                                          | 20,00%             | 21,43%              | 21,05%                 |
| Zły stan techniczny dróg i sieci kolejowej, konieczność szerokiego programu rehabilitacji i modernizacji                                 | 17,50%             | 17,86%              | 21,05%                 |
| <b>RAZEM</b>                                                                                                                             | <b>100,00%</b>     | <b>100,00%</b>      | <b>100,00%</b>         |
| <b><i>Słabe strony - dynamika</i></b>                                                                                                    | <b><i>Dziś</i></b> | <b><i>Jutro</i></b> | <b><i>Pojutrze</i></b> |
| Niepełna integracja podsystemów                                                                                                          | 100,00%            | -33,33%             | -33,33%                |
| Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg i linii kolejowych do obecnych i przyszłych potrzeb i wymogów sprawnego świadczenia usług | 100,00%            | -37,50%             | -20,00%                |
| Przeciętnie niski standard jakości infrastruktury i brak systemów koordynacji i zarządzania                                              | 100,00%            | -25,00%             | -50,00%                |
| Rozproszenie zadań i odpowiedzialności w systemie transportowym                                                                          | 100,00%            | -25,00%             | -33,33%                |
| Zły stan techniczny dróg i sieci kolejowej, konieczność szerokiego programu rehabilitacji i modernizacji                                 | 100,00%            | -28,57%             | -20,00%                |

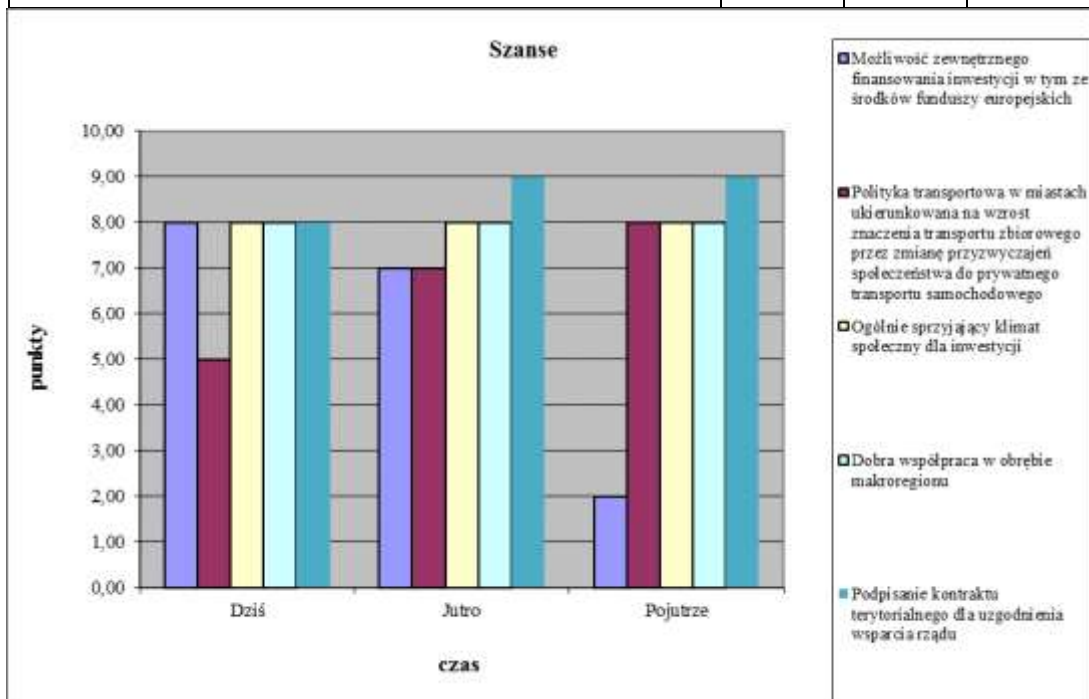
#### **Szanse:**

Szanse opierają się na warunkach, jakie wynikają z członkostwa w Unii Europejskiej, zarówno w zakresie wsparcia materialnego jak i przyjęcia zasad i technik rozwoju. W perspektywie długoterminowej wsparcie materialne maleje.

Ponadto do szans zaliczamy możliwości rysujące się na tle ogólnego sprzyjającego klimatu dla procesów inwestycyjnych, a także w związku z podpisaniem z Rządem RP kontraktu terytorialnego, który powinien przynieść znaczące środki finansowe na realizację kluczowych przedsięwzięć strategicznych dla regionu.

Co do dynamiki szans to widać poprawę sytuacji średnioterminowo, oraz pewien regres w dłuższej perspektywie.

| <i>Szanse - czynniki</i>                                                                                                                                                 | <i>Dziś</i>  | <i>Jutro</i> | <i>Pojutrze</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|-----------------|
| Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji w tym ze środków funduszy europejskich                                                                                    | 8,00         | 7,00         | 2,00            |
| Polityka transportowa w miastach ukierunkowana na wzrost znaczenia transportu zbiorowego przez zmianę przyzwyczajeń społeczeństwa do prywatnego transportu samochodowego | 5,00         | 7,00         | 8,00            |
| Ogólnie sprzyjający klimat społeczny dla inwestycji                                                                                                                      | 8,00         | 8,00         | 8,00            |
| Dobra współpraca w obrębie makroregionu                                                                                                                                  | 8,00         | 8,00         | 8,00            |
| Podpisanie kontraktu terytorialnego dla uzgodnienia wsparcia rządu                                                                                                       | 8,00         | 9,00         | 9,00            |
| <b>RAZEM</b>                                                                                                                                                             | <b>37,00</b> | <b>39,00</b> | <b>35,00</b>    |
| <i>Średnia</i>                                                                                                                                                           | 7,40         | 7,80         | 7,00            |
| <i>Maksimum</i>                                                                                                                                                          | 8,00         | 9,00         | 9,00            |
| <i>Minimum</i>                                                                                                                                                           | 5,00         | 7,00         | 2,00            |
| <i>Mediana</i>                                                                                                                                                           | 8,00         | 8,00         | 8,00            |
| <i>Odchylenie standardowe</i>                                                                                                                                            | 1,34         | 0,84         | 2,83            |



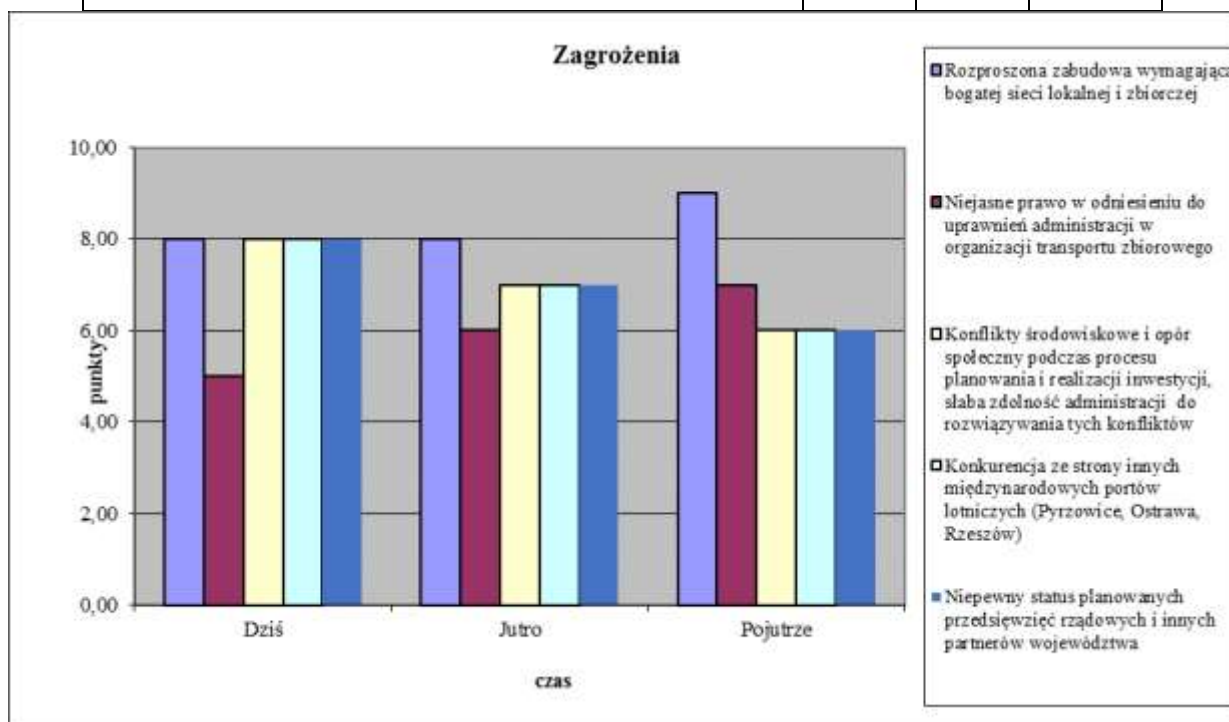
| <b>Szanse - struktura</b>                                                                                                                                                | <b>Dziś</b>    | <b>Jutro</b>   | <b>Pojutrze</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|-----------------|
| Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji w tym ze środków funduszy europejskich                                                                                    | 21,62%         | 17,95%         | 5,71%           |
| Polityka transportowa w miastach ukierunkowana na wzrost znaczenia transportu zbiorowego przez zmianę przyzwyczajeń społeczeństwa do prywatnego transportu samochodowego | 13,51%         | 17,95%         | 22,86%          |
| Ogólnie sprzyjający klimat społeczny dla inwestycji                                                                                                                      | 21,62%         | 20,51%         | 22,86%          |
| Dobra współpraca w obrębie makroregionu                                                                                                                                  | 21,62%         | 20,51%         | 22,86%          |
| Podpisanie kontraktu terytorialnego dla uzgodnienia wsparcia rządu                                                                                                       | 21,62%         | 23,08%         | 25,71%          |
| <b>RAZEM</b>                                                                                                                                                             | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b>  |
| <b>Szanse - dynamika</b>                                                                                                                                                 | <b>Dziś</b>    | <b>Jutro</b>   | <b>Pojutrze</b> |
| Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji w tym ze środków funduszy europejskich                                                                                    | 100,00%        | -12,50%        | -71,43%         |
| Polityka transportowa w miastach ukierunkowana na wzrost znaczenia transportu zbiorowego przez zmianę przyzwyczajeń społeczeństwa do prywatnego transportu samochodowego | 100,00%        | 40,00%         | 14,29%          |
| Ogólnie sprzyjający klimat społeczny dla inwestycji                                                                                                                      | 100,00%        | 0,00%          | 0,00%           |
| Dobra współpraca w obrębie makroregionu                                                                                                                                  | 100,00%        | 0,00%          | 0,00%           |
| Podpisanie kontraktu terytorialnego dla uzgodnienia wsparcia rządu                                                                                                       | 100,00%        | 12,50%         | 0,00%           |

### **Zagrożenia:**

Do najważniejszych zagrożeń, które pokazano w tabeli oraz na wykresie poniżej, zaliczamy kwestie możliwych konfliktów przy realizacji inwestycji (zwłaszcza lokalnych), a także zagrożenia niewywiązania się partnerów (w tym Rządu) ze zobowiązań wsparcia przedsięwzięć strategicznych (takie zagrożenia w warunkach kryzysu ekonomicznego i politycznego są całkiem realne). Inne atrybuty tego pola SWOT mają także znaczenie, acz w mniejszym stopniu są różnicujące sytuację strategiczną.

W odniesieniu do dynamiki zagrożeń to wzrost zagrożenia widać dla czynników trudno sterowalnych, zaś optymistycznie widać możliwość zmniejszenia czynników konfliktowych (lokalnych czy z władzą centralną).

| <b>Zagrożenia - czynniki</b>                                                                                                                              | <b>Dziś</b>  | <b>Jutro</b> | <b>Pojutrze</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|-----------------|
| Rozproszona zabudowa wymagająca bogatej sieci lokalnej i zbiorczej                                                                                        | 8,00         | 8,00         | 9,00            |
| Niejasne prawo w odniesieniu do uprawnień administracji w organizacji transportu zbiorowego                                                               | 5,00         | 6,00         | 7,00            |
| Konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji, słaba zdolność administracji do rozwiązywania tych konfliktów | 8,00         | 7,00         | 6,00            |
| Konkurencja ze strony innych międzynarodowych portów lotniczych (Pyrzowice, Ostrawa, Rzeszów)                                                             | 6,00         | 7,00         | 8,00            |
| Niepewny status planowanych przedsięwzięć rządowych i innych partnerów województwa                                                                        | 8,00         | 7,00         | 6,00            |
| <b>RAZEM</b>                                                                                                                                              | <b>33,00</b> | <b>33,00</b> | <b>34,00</b>    |
| <i>Średnia</i>                                                                                                                                            | <i>6,60</i>  | <i>6,60</i>  | <i>6,80</i>     |
| <i>Maksimum</i>                                                                                                                                           | <i>8,00</i>  | <i>8,00</i>  | <i>9,00</i>     |
| <i>Minimum</i>                                                                                                                                            | <i>4,00</i>  | <i>5,00</i>  | <i>6,00</i>     |
| <i>Mediana</i>                                                                                                                                            | <i>8,00</i>  | <i>7,00</i>  | <i>6,00</i>     |
| <i>Odchylenie standardowe</i>                                                                                                                             | <i>1,95</i>  | <i>1,14</i>  | <i>1,30</i>     |



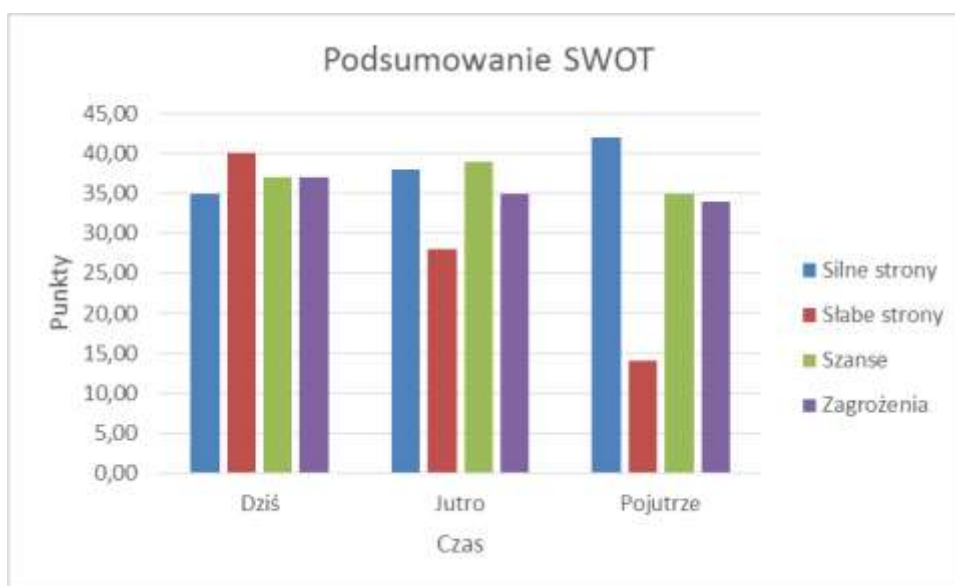
| <b>Zagrożenia - struktura</b>                                                                                                                             | <b>Dziś</b>    | <b>Jutro</b>   | <b>Pojutrze</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|-----------------|
| Rozproszona zabudowa wymagająca bogatej sieci lokalnej i zbiorczej                                                                                        | 22,86%         | 22,86%         | 25,00%          |
| Niejasne prawo w odniesieniu do uprawnień administracji w organizacji transportu zbiorowego                                                               | 14,29%         | 17,14%         | 19,44%          |
| Konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji, słaba zdolność administracji do rozwiązywania tych konfliktów | 22,86%         | 20,00%         | 16,67%          |
| Konkurencja ze strony innych międzynarodowych portów lotniczych (Pyrzowice, Ostrawa, Rzeszów)                                                             | 17,14%         | 20,00%         | 22,22%          |
| Niepewny status planowanych przedsięwzięć rządowych i innych partnerów województwa                                                                        | 22,86%         | 20,00%         | 16,67%          |
| <b>RAZEM</b>                                                                                                                                              | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b>  |
| <b>Zagrożenia - dynamika</b>                                                                                                                              | <b>Dziś</b>    | <b>Jutro</b>   | <b>Pojutrze</b> |
| Rozproszona zabudowa wymagająca bogatej sieci lokalnej i zbiorczej                                                                                        | 100,00%        | 0,00%          | 12,50%          |
| Niejasne prawo w odniesieniu do uprawnień administracji w organizacji transportu zbiorowego                                                               | 100,00%        | 20,00%         | 16,67%          |
| Konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji, słaba zdolność administracji do rozwiązywania tych konfliktów | 100,00%        | -12,50%        | -14,29%         |
| Konkurencja ze strony innych międzynarodowych portów lotniczych (Pyrzowice, Ostrawa, Rzeszów)                                                             | 200,00%        | 16,67%         | 14,29%          |
| Niepewny status planowanych przedsięwzięć rządowych i innych partnerów województwa                                                                        | 100,00%        | -12,50%        | -14,29%         |

### **3.2. Podsumowanie analizy SWOT**

Przeprowadzona powyżej analiza strategiczna (przy pomocy metody SWOT) wskazuje na stabilną pozycję strategiczną Małopolski. Wskazuje także na zasadność zastosowania strategii max-min, która polegać będzie na wykorzystaniu szans i silnych stron oraz minimalizacji oddziaływania stwierdzonych zagrożeń i słabych stron. Pozwoli to w pełni wykorzystać stwierdzony potencjał Małopolski i ograniczyć niedociągnięcia.

Wyniki obliczeń uśrednionej punktacji oddziaływań poszczególnych składowych SWOT i ich czynników przedstawiają się następująco:

| <b>Podsumowanie</b> | <b>Dziś</b> | <b>Jutro</b> | <b>Pojutrze</b> |
|---------------------|-------------|--------------|-----------------|
| Silne strony        | 35,00       | 38,00        | 42,00           |
| Słabe strony        | 40,00       | 28,00        | 14,00           |
| Szanse              | 37,00       | 39,00        | 35,00           |
| Zagrożenia          | 37,00       | 35,00        | 34,00           |
|                     |             |              |                 |



Z analizy wynikają następujące kluczowe pola działań dla polityki zarządzania rozwojem transportu w województwie:

- Opisane w Programie działania i projekty powodują stabilną poprawę funkcjonowania systemu transportowego w najbliższym okresie,
- Kluczowa dla poprawy systemu jest eliminacja słabych stron (daje możliwość zredukowania ich znacznie więcej niż o połowę),
- Zagrożenia i ich świadomość istnieją, ale nie wykazują one tendencji do narastania,
- W większym stopniu możliwe jest wykorzystanie silnych stron w powiązaniu z szansami.

W ramach poszczególnych czynników do priorytetów działania należy zaliczyć:

- W zakresie silnych stron największe możliwości tkwią w wykorzystaniu korzystnych powiązań zewnętrznych krajowych i dość korzystnych międzynarodowych,
- W zakresie słabych stron najważniejsza jest dążenie do eliminacji niepełnej obecnie integracji systemu,
- W zakresie szans priorytetem jest właściwa realizacji ustaleń kontraktu terytorialnego,
- W zakresie zagrożeń kluczowe jest zmniejszenie rozproszenia zainwestowania, jako generatora dodatkowego popytu na transport, niewynikającego z potrzeb gospodarki.

## 4. ZAŁOŻENIA PROGRAMU STRATEGICZNEGO

### *4.1. Stan i główne kierunki rozwoju systemu transportu województwa*

System transportowy województwa jest w trakcie głębokich przeobrażeń od stanu scentralizowanego, gałęziowo zorientowanego układu infrastrukturalnego (okres przed 1990 rokiem) do systemu zintegrowanego, multimodalnego i zorientowanego na zrównoważone funkcjonowanie i rozwój jako części europejskiego obszaru gospodarczego i społecznego. Przeobrażenia rozpoczęły się w połowie lat 90. XX wieku i obecnie znajdują się w fazie zaawansowanej w części dotyczącej budowy infrastruktury oraz początkowej w części dotyczącej organizacji multimodalnego systemu usług transportowych.

Najbliższy okres strategia rozwoju województwa przewiduje jako czas scalania systemu i dążenie do uzyskania zrównoważenia w funkcjonowaniu systemu transportowego. Przez taki system rozumiany jest taki, w którym każdy użytkownik może zrealizować swoje potrzeby transportowe bez nadmiernego zatłoczenia i w bezpiecznych warunkach oraz z rozsądnym kosztem. Jednak system taki nie gwarantuje pełnej swobody wyboru środka transportu - przez zasady zarządzania popytem dążyć się będzie do optymalnego podziału zadań przewozowych na środki transportu (podział modalny) z punktu widzenia wspomnianych kryteriów zrównoważenia.

Przeprowadzone analizy i badania, także w zakresie prognozowania i modelowania przeszłego systemu stwierdziły, że kierunkiem umożliwiającym realizację zasad zrównoważonego transportu jest rozwój transportu zbiorowego, opartego na:

- Transporcie kolejowym w ruchu towarów,
- Kolejowym i autobusowym w transporcie osób.

Ten kierunek nie oznacza, że transport drogowy, który obecnie dominuje, będzie zaniedbany, ale oznacza to, że decyzje o wyborze przedsięwzięć do realizacji poprzedzi każdorazowo analiza wpływu tego przedsięwzięcia na podział modalny ruchu.

Zrealizowanie tego zamysłu wymaga odpowiedniego aparatu analitycznego oraz sposobów podejmowania decyzji w zastanych warunkach ustrojowych i organizacyjnych. Praktycznie, z powodu wielości podmiotów, uprawnionych do podejmowania decyzji w zakresie rozwoju systemu transportu, konieczna jest ścisła współpraca tych podmiotów, oparta na zasadach ich autonomii i podmiotowości oraz dążenia do osiągnięcia założonych parametrów rezultatów prowadzonej polityki. Zasada ta oparta jest na następujących zasadach:

- System planowania funkcjonowania i rozwoju systemu transportowego uwzględnia podziały gałęziowe i terytorialne na zasadach pomocniczości w działaniu partnerów (jednostek administracji publicznej od rządu do gmin, przedsiębiorstw o charakterze użyteczności publicznej i przedsiębiorstw działających na komercyjnym rynku zarządzania infrastrukturą i świadczenia usług transportowych);
- Samorząd województwa odgrywa rolę koordynatora i negocjatora pomiędzy zainteresowanymi stronami - partnerami,
- Instrumenty wpływania na zachowania partnerów wynikają zarówno z przesądzeń merytorycznych (strategie, plany i programy), prawnych (prawo lokalne) jak i dysponowania

środkami budżetu województwa i rządu (w tym środki z funduszy europejskich) jako zachęty lub warunki do określonych zachowań.

#### ***4.2. Wkład w jednolity europejski system transportowy***

Wdrażanie zasad zrównoważonego transportu w województwie jest skorelowane z funkcjonowaniem jednolitego systemu transportowego Unii Europejskiej i jej partnerów. W skali województwa małopolskiego oznacza to :

- W systemie infrastruktury transportowej – powiązanie systemu regionalnego z siecią transeuropejską TEN-T, przy czym położenie tej sieci w województwie pokrywa się z większością podstawowych kierunków ciążenia transportowych, co zachęca do wspomnianego powiązania;
- W systemie świadczenia usług transportowych wykorzystanie zasad jednolitego rynku, zgodnych z zasadami określonymi prawem polskim.

#### ***4.3. Kierunki rozwoju sieci transportowej***

Na poniższym schemacie pokazano podstawowe kierunki rozwoju systemu transportu województwa, w nawiązaniu do sieci bazowej i kompleksowej TEN-T.

Wyróżniono elementy sieci drogowej, będącej w zarządzaniu województwa, a przewidzianej do modernizacji lub budowy, oraz sieci kolejowej, będącej w zarządzeniu państwowej spółki PKP PLK S.A., po której prowadzone są przewozy regionalnym transportem kolejowym. Ponadto pokazano najważniejsze węzły integrujące system transportowy regionu, zarówno w układzie poszczególnych gałęzi transportu, jak i międzygałęziowo (multimodalnie).

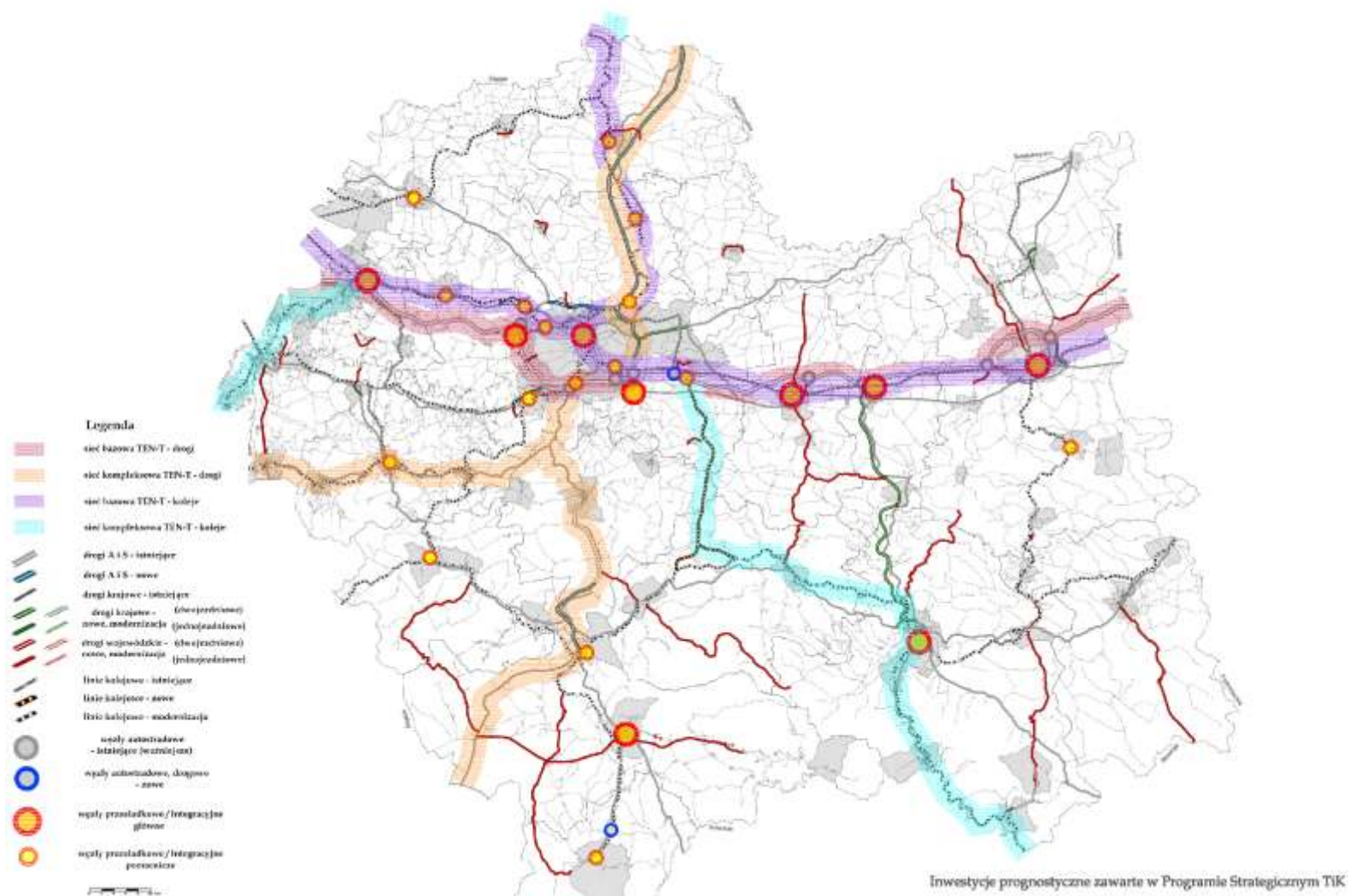
Schemat pokazuje, że podstawowe kierunki połączeń w regionie pokrywają się z siecią TEN-T, zaś uzupełnieniem ich są regionalne połączenia drogowe i kolejowe.

Szczególne znaczenie dla przyszłego funkcjonowania systemu transportu regionu będzie mieć linia kolejowa Kraków Podłęża – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna, która poprawi dostępność południa województwa w stopniu znacznym.

Schemat nie zawiera obiektów transportu lotniczego - województwo obecnie dysponuje jednym międzynarodowym portem lotniczym w Balicach (nazwa handlowa Karków Airport), pokrywającym zapotrzebowania regionu w stopniu zadowalającym. Inne porty lotnicze mają znaczenie lokalne i są głównie użytkowane jako sportowe (Łososina koło Nowego Sącza, Nowy Targ). Inicjatywy lokalne poszerzenia działalności takich lotnisk o działalność komercyjną są w fazie analiz i samorząd województwa wspiera te działania.

Transport wodny śródlądowy ma znaczenie lokalne a jego przyszłość zależy głównie od poprawy infrastruktury, uwzględniając niekorzystne zjawiska klimatyczne (zmniejszanie się opadów, ocieplenie zwiększające parowanie). Ta gałąź transportu w województwie nie ma znaczenia w skali ponadregionalnej, choć obecny rząd deklaruje działania w kierunku użegłowania Wisły.

SCHEMAT 1: SCHEMAT SIECI INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ WOJEWÓDZTWA NA TLE TEN-T



## 5. CEL GŁÓWNY I CELE STRATEGICZNE SYSTEMU TRANSPORTU ORAZ DLA POSZCZEGÓLNYCH GAŁĘZI TRANSPORTU

Cel główny w zakresie transportu jest adaptacją celu strategicznego ze Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020:

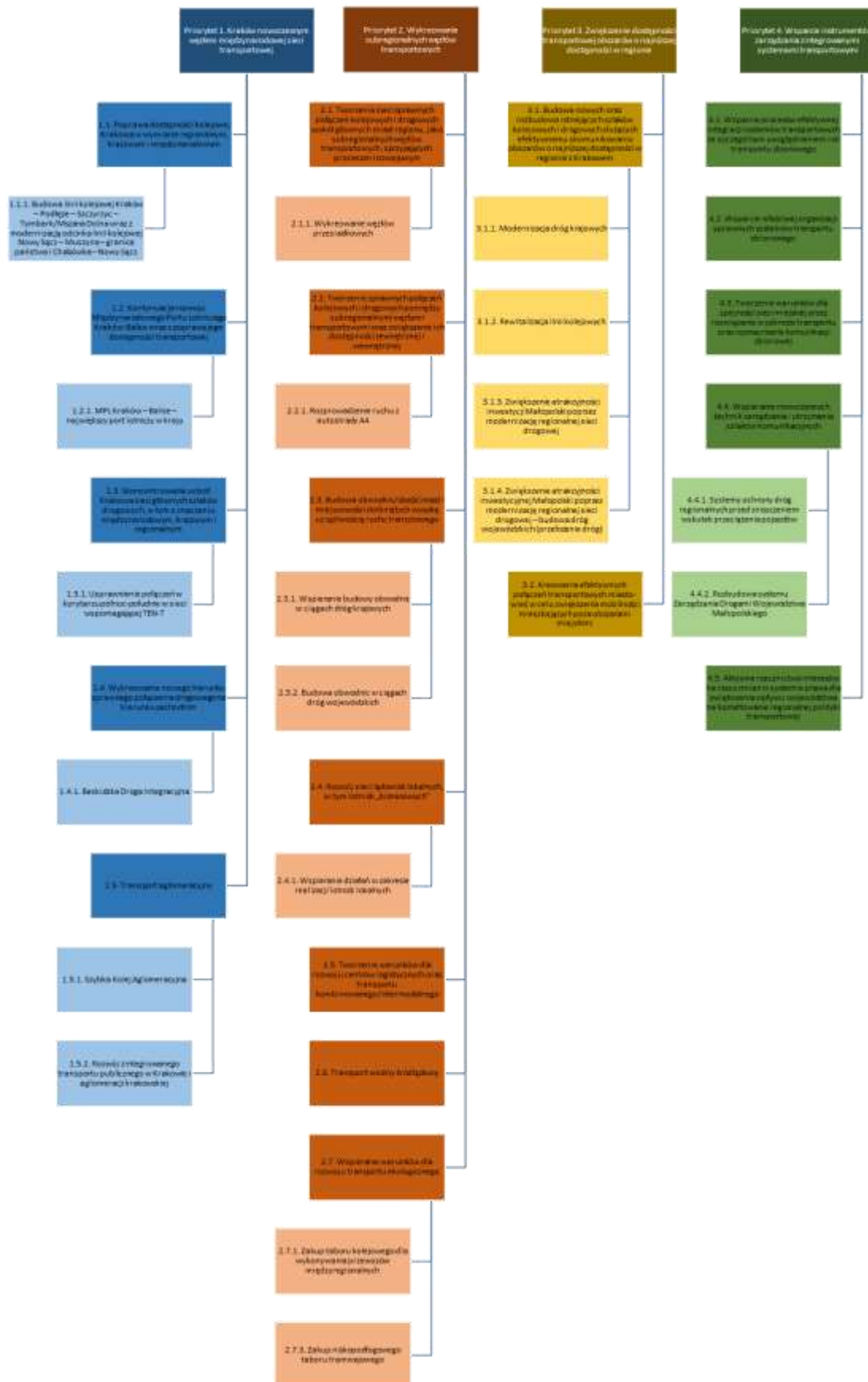
**„Celem województwa w zakresie transportu jest wysoka zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu, przy poprawie płynności ruchu, jego bezpieczeństwa oraz sprzyjanie konkurencyjności gospodarczej i spójności przestrzennej, przy jednoczesnym zmniejszeniu emisji uciążliwości przez poszerzenie stosowania niskoemisyjnych środków transportu”.**

Cel ten został rozpisany na zadania do realizacji wraz z miernikami rezultatu Programu, jak w poniższej tabeli.

| Cel główny                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Zadania                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Środki realizacji zadań                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Wskaźniki realizacji celów                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Wysoka zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa województwa przy:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Poprawie płynności ruchu w tym eliminacji wąskich gardeł</li> <li>– Poprawie bezpieczeństwa w transporcie</li> <li>– Zmniejszeniu emisji szkodliwych oddziaływań i innych uciążliwości transportu</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Dostosowanie lokalizacji i rozwiązań technicznych dróg do poprawy poziomu swobody i bezpieczeństwa ruchu</li> <li>– Zwiększenie stopnia wykorzystania transportu zbiorowego</li> <li>– Zmniejszenie wykorzystania transportu samochodowego</li> <li>– Poszerzenie stosowania niskoemisyjnych środków transport</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- inwestycje w infrastrukturę (w ramach stosownych programów operacyjnych);</li> <li>- zmiany organizacji ruchu (ograniczenia wjazdu i parkowania, wydzielenie pasów autobusowych);</li> <li>- dalsza modernizacja taboru kolejowego, tramwajowego i autobusowego;</li> <li>- wprowadzenie innowacyjnych technologii transportu zbiorowego;</li> <li>- aktywność w promocji transportu zbiorowego oraz ruchu pieszego i rowerowego.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>A.- wzrost udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich;</li> <li>B.- skrócenie średniego czasu podróży transportem zbiorowym;</li> <li>C.- Zmniejszenie pracy przewozowej w ruchu samochodowym</li> <li>D.- spadek liczby ofiar wypadków w transporcie</li> </ul> |

Cel i zadania rozpisano na szczegółowe ustalenia wraz z priorytetami działań w ramach wdrażania Programu strategicznego i następującego w konsekwencji Programu operacyjnego. Poniższy wykres obrazuje strukturę priorytetów i działań w ich ramach. Opis dotyczy działań o charakterze inwestycyjnym, zaś działania organizacyjne i operacyjne podano w rozdziałach poświęconych wdrażaniu Programu (10, 11).

## SCHEMAT 2: PRIORYTETY I DZIAŁANIA PROGRAMU STRATEGICZNEGO „TRANSPORT I KOMUNIKACJA”



## **Priorytet 1. Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej**

Cele strategiczne:

1. Zwiększenie przepustowości połączeń drogowych pomiędzy Krakowem a całym województwem.
2. Doskonalenie systemu transportu w obrębie Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego
3. Uzupełnienie brakujących połączeń drogowych i kolejowych w sieci TEN-T
4. Zwiększenie przepustowości oraz poprawa obsługi pasażerów Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków Airport

Kraków, jak każde duże miasto o dynamicznym rozwoju, ma ograniczoną przepustowość transportową i komunikacyjną oraz ograniczoną liczbę miejsc parkingowych w centrum. Transport publiczny, podlegając stałej modernizacji, wymaga starannego ulepszania z zastosowaniem nie tylko inwestycji w infrastrukturę (nowe linie tramwajowe) i tabor, ale także w innowacje w sterowaniu i zarządzaniu ruchem. Kraków powinien utrzymać swoją pozycję jednego z wiodących miast w UE w zakresie transportu zbiorowego i polityki transportowej.

Miasto, które leży na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych (drogowych, kolejowych, w węźle lotniczym) o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, wymaga powiązania systemu transportowego miejskiego z układem regionalnym, krajowym i europejskim. Wiąże się to z kontynuacją budowy obwodnic, dostosowaniem dróg w paneuropejskim korytarzu transportowym do standardów europejskich, wykorzystaniem sieci kolejowej dla potrzeb transportu miejskiego i aglomeracyjnego oraz stworzeniem warunków do rozwoju portu lotniczego Kraków Airport wraz z jego otoczeniem.

Priorytetowe znaczenie dla poprawy dostępności komunikacyjnej ma rozbudowa infrastruktury technicznej obsługi transportu, takiej jak: parkingi, dworce autobusowe, zintegrowane węzły przesiadkowe, sub-centra logistyczne oraz system sterowania ruchem. Bardzo istotny jest również rozwój miejskiego transportu zbiorowego oraz poprawa standardu usług komunikacji publicznej i zwiększenie jej roli w celu podniesienia konkurencyjności tej formy transportu w stosunku do komunikacji indywidualnej.

### Działanie 1.1

#### Poprawa dostępności kolejowej Krakowa w wymiarze regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

Rozwój Krakowa jako nowoczesnego węzła międzynarodowej sieci transportowej wskazuje potrzebę poprawy dostępności transportowej Krakowa w wymiarze regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Ważnym aspektem zewnętrznej dostępności Krakowa i regionu jest również bezpośrednie sąsiedztwo głównych szlaków, w tym międzynarodowych szlaków sieci TEN-T – nie tylko na linii wschód-zachód, ale również na osi północ-południe. Realizacja przedsięwzięcia związanego z budową linii kolejowej Kraków Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna wraz z modernizacją odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica Państwa i Chabówka – Nowy Sącz (projekt nie ma zapewnionego finansowania w KPK) stanowić będzie uzupełnienie brakującego ogniwa w korytarzu TEN-T. Przedsięwzięcie to ma charakter trans-graniczny i gwarantuje zgodność z przedmiotowym działaniem i priorytetem. Po ukończeniu połączenie to będzie stanowić jeden z elementów łączących Polskę z południem Europy.

### Działanie 1.2

### Kontynuacja rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków Airport wraz z poprawą jego dostępności transportowej.

Międzynarodowy port lotniczy Kraków Airport jest drugim co do wielkości przewoźnym portem lotniczym w kraju, ponadto wchodzi w skład sieci TEN-T. Mając na uwadze rolę transportu lotniczego, jako czynnika wspierającego rozwój gospodarczy stolicy Małopolski, rozwój portu lotniczego Kraków Airport powinien nadążać za szybko rosnącym popytem. Konieczna jest systematyczna rozbudowa i rozwój lotniska, a więc docelowo stworzenie nowoczesnego portu lotniczego o randze europejskiej, powiązanego z otoczeniem zewnętrznym w ramach sprawnego układu komunikacyjnego. Jedynie pod takim warunkiem transport lotniczy będzie pełnił rolę czynnika katalizującego rozwój nowoczesnej gospodarki regionalnej. Wyzwania określone w przedmiotowym działaniu w pełni wpisują się w cele priorytetu 1.

#### Działanie 1.3

##### Skoncentrowanie wokół Krakowa sieci głównych szlaków drogowych, w tym o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym.

Obecny układ drogowy szczególnie na linii północ – południe nie ma wystarczającej przepustowości dla istniejącego i prognozowanego ruchu drogowego. Pokrywanie się ruchu aglomeracyjnego z zewnętrznym, w tym tranzytowym, wymaga uzupełnienia sieci drogowej Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego o fragmenty obwodnic, a także przebudowy do klasy drogi ekspresowej ciągu północ – południe. Podniesienie drogi krajowej nr 7 do standardu drogi ekspresowej, nie tylko usprawni powiązania międzyregionalne, ale przede wszystkim pozytywnie wpłynie na ruch o charakterze tranzytowym

w województwie małopolskim poprzez skrócenie czasu podróży, poprawę płynności ruchu i jego średnich prędkości. W efekcie powstanie spójny ciąg komunikacyjny na linii północ-południe, biegnący przez terytorium pięciu województw, łączący nadbałtyckie porty z obszarami podgórskimi i przejściem granicznym ze Słowacją, otwierając tym samym drogę na południe Europy, a na północy do krajów skandynawskich, nadbałtyckich.

#### Działanie 1.4

Wykreowanie nowego kierunku sprawnego połączenia drogowego na kierunku zachodnim - przy uwzględnieniu skoordynowanej i partnerskiej współpracy samorządów regionalnych oraz miejskich w obszarze rozwoju zintegrowanego systemu transportowego.

W tym działaniu ujęte jest zadanie: Beskidzka Droga Integracyjna (BDI), obejmujące trasowanie oraz analizy celowości i innych uwarunkowań realizacji tej drogi. Droga ma stać się nowym szlakiem równoleżnikowym dla Małopolski, łączącym ten region z południową częścią województwa śląskiego i Czechami z ominięciem Górnego Śląska.

#### Działanie 1.5

##### Transport aglomeracyjny

Kraków, jako nowoczesny węzeł międzynarodowej sieci transportowej powinien mieć zapewnioną efektywną i sprawną komunikację publiczną oraz sprawny i efektywny układ drogowy (z uwzględnieniem dróg lokalnych) w mieście oraz w jego obszarze funkcjonalnym. Dodatkowo integracja transportu kolejowego z pozostałymi formami transportu gwarantuje wykonanie celów przedmiotowego priorytetu. Zrealizowanie tego działania umożliwi usprawnienie systemu transportu w mieście oraz w aglomeracji, podniesie standard podróżowania, a także zwiększy liczbę mieszkańców

regionu korzystających z transportu publicznego. W działaniu tym zawierają się także inwestycje związane z układem drogowym w ramach mechanizmu ZIT oraz rozbudowa Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej tj. zakup taboru oraz zapewnienie zaplecza technicznego na potrzeby SKA. Województwo Małopolskie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 zakupiło 13 elektrycznych zespołów trakcyjnych. W planach jest zakup kolejnych. Dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi i serwisowania nowo nabytych pojazdów zaplanowano powstanie w Krakowie zaplecza technicznego dla obsługi taboru kolejowego, przewidzianego do wsparcia środkami z UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020. Obecnie trwają prace związane z powstaniem inwestycji. Wraz z trwającą modernizacją linii kolejowych rozpoczęto realizację pierwszych spośród zaplanowanych, nowych przystanków kolejowych na terenie Krakowa. Postępują również prace dotyczące powstania węzłów przesiadkowych z parkingami „Parkuj i Jedź”.

## **Priorytet 2. Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych**

Cele strategiczne:

1. Stworzenie efektywnego systemu połączeń transportowych pomiędzy ośrodkami subregionalnymi w województwie
2. Usprawnienie funkcjonowania węzłów drogowych w rejonie miast subregionalnych.
3. Zwiększenie atrakcyjności przewozów kolejowych przez podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podróży.

Subregionalne węzły transportowe, które płynnie i skutecznie rozprowadzą komunikację w obszarze swojego wpływu, a także w całym regionie, stworzą warunki dla pełniejszego wykorzystania lokalnych potencjałów i zapewnią wysoką mobilność mieszkańców. Eliminacja barier przestrzennych wesprze wybór miejsca nauki, pracy czy zamieszkania przez poprawę terytorialnych standardów dostępności do usług publicznych i komercyjnych. Główne węzły transportowe o charakterze subregionalnym to: Tarnów, Nowy Sącz, Nowy Targ oraz Oświęcim. Budowa efektywnych systemów transportowych powinna uwzględniać nie tylko poprawę ich jakości i sprawności, ale również ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska, w szczególności transportu w miastach. Cechą obszarów zurbanizowanych jest m. in. potrzeba realizacji zasady synergii różnych podsystemów transportowych. Widoczne jest to w związkach ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego. Budowa efektywnego systemu połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami gospodarczymi Małopolski stanowi istotny wkład w tworzenie warunków do budowy centrów logistycznych oraz rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego, pozwalających efektywniej wykorzystywać dostępne zasoby transportowe. Realizacja w/w priorytetu poprzez kreowanie subregionalnych węzłów transportowych, sprawnie i efektywnie rozprowadzających komunikację w obszarze swojego oddziaływania, przyczyni się do zmniejszenia obciążeń ruchem sieci drogowej oraz skrócenia czasu podróżowania.

### Działanie 2.1

Tworzenie sieci sprawnych połączeń kolejowych i drogowych wokół głównych miast regionu, jako subregionalnych węzłów transportowych, sprzyjających procesom rozwojowym.

Węzeł drogowy i kolejowy w rejonie miasta jest częścią regionalnego systemu transportowego. Funkcja węzła musi być postrzegana nie tylko jako rozrząd ruchu w drogach i liniach kolejowych tam się zbiegających, ale także obsługa miasta wokół którego funkcjonuje. W tym działaniu rozwój węzłów transportowych jest podporządkowany poprawie obsługi miast pełniących tą funkcję. W ramach

działania realizowane będą również inwestycje z zakresu rozwoju infrastruktury dróg o znaczeniu regionalnym i subregionalnym. Wsparciem objęte będą przedsięwzięcia dotyczące budowy i przebudowy dróg wojewódzkich oraz dróg lokalnych (powiatowych i gminnych). W ramach działania wsparciem objęta zostanie również infrastruktura dla obsługi podróżnych m.in. parkingi Park & Ride na potrzeby SKA, przystanki i dworce kolejowe

#### Działanie 2.2

Tworzenie sprawnych połączeń kolejowych i drogowych pomiędzy subregionalnymi węzłami transportowymi oraz zwiększanie ich dostępności zewnętrznej (w tym powiązań z sąsiednimi regionami) i wewnętrznej, w obrębie obszarów ich oddziaływania

Działanie skoncentrowano na dwóch aspektach poprawy międzymiastowych sieci drogowych i kolejowych, tj. na wykorzystaniu dróg wysokich klas technicznych (w tym wypadku autostrady A4) do poprawy zewnętrznej dostępności województwa oraz do poprawy dostępności w jego obrębie. W obu przypadkach chodzi o relatywnie niewielkie inwestycje liniowe uzupełniające sieć transportową województwa, jaka podlega jakościowej zmianie w wyniku realizacji autostrady. Działania skoncentrowane będą także na inwestycjach w zakresie rozwoju infrastruktury dróg o znaczeniu regionalnym i subregionalnym. Dofinansowaniem ze środków RPO objęte będą przedsięwzięcia dotyczące budowy i przebudowy dróg wojewódzkich oraz dróg lokalnych (powiatowych i gminnych). W ramach działania realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu budowy, rozbudowy i przebudowy infrastruktury służącej obsłudze podróżnych korzystających z kolei aglomeracyjnej m.in. parkingi Park & Ride na potrzeby SKA, przystanki kolejowe, dworce kolejowe.

#### Działanie 2.3

Budowa obwodnic/obejść miast i miejscowości dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego

Działanie skoncentrowano na uzupełnieniu sieci dróg krajowych i wojewódzkich o obwodnice miast, w których przebieg dróg tworzy znaczne uciążliwości i zagrożenie dla funkcjonowania tych miast, a przy tym pogarsza walory dróg – nie wyklucza to budowy obwodnic, np. w ciągach dróg lokalnych. Realizacja działania zmniejszy w znacznym stopniu ruch samochodowy, w niektórych przypadkach w centrach miast, przez co podniesie bezpieczeństwo i komfort jazdy oraz zmniejszy uciążliwość dla otoczenia dróg tranzytowych. W każdym przypadku należy przeprowadzić ocenę wpływu nowej trasy na stosunki gospodarcze, w tym lokalny rynek pracy i stosunki społeczne po zmianie trasy.

#### Działanie 2.4.

Rozwój sieci lądowisk lokalnych, w tym lotnisk „biznesowych”

Powstawanie lotnisk lokalnych może być jednym ze stymulatorów rozwoju przemysłów wysokich technologii, a także rozwoju turystyki i sportów lotniczych. Wsparcie samorządu województwa może na przykład polegać na realizacji przedsięwzięć w infrastrukturę dostępu do takich lotnisk, a także w organizowaniu siatki połączeń z lotniskiem Kraków Airport.

#### Działanie 2.5

Tworzenie warunków dla rozwoju centrów logistycznych oraz transportu kombinowanego/intermodalnego

Kluczowym czynnikiem decydującym o lokalizacji centrów logistycznych jest istnienie sprawnego i efektywnego układu komunikacyjnego zapewniającego szybkie i skuteczne rozprowadzenie ruchu w obszarze jego oddziaływania oraz między sąsiednimi regionami. W związku z tym tworzenie

warunków dla rozwoju centrów logistycznych wpisuje się w kontekst przedmiotowego priorytetu. Realizacja w/w działania przyczyni się do stworzenia nowoczesnego systemu transportowego w województwie.

#### Działanie 2.6

##### Transport wodny śródlądowy

Działanie skierowane jest na rozwój transportu wodnego śródlądowego Małopolski. Aktualnie żegluga śródlądowa nie jest ujęta w priorytetowych działaniach inwestycyjnych dotyczących systemu transportowego Małopolski. Jednak już wstępne analizy wykazują możliwość wykorzystania żeglugi śródlądowej do przewozów towarów masowych zwłaszcza na skanalizowanym odcinku Drogi Górnej Wisły od Oświęcimia do Krakowa. Wskazują również perspektywę rozwoju turystycznej żeglugi śródlądowej, która zwiększy atrakcyjność turystyczną Małopolski.

#### Działanie 2.7

##### Wspieranie warunków dla rozwoju transportu ekologicznego.

Województwo Małopolskie a także gminy miejskie w Małopolsce od wielu lat realizują przedsięwzięcia dotyczące wzmocnienia roli transportu zbiorowego, a także podniesienia jakości tych systemów, w tym zmniejszenie uciążliwości i dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych, m.in. poprzez zakup nowoczesnego taboru kolejowego (z wyłączeniem inwestycji w zakresie taboru objętych SKA, które ujęte są w działaniu 1.5) oraz autobusów spełniających najwyższe standardy emisji spalin.

### **Priorytet 3. Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie**

Cele strategiczne:

1. Poprawa dostępności drogowej poprzez budowę i modernizację dróg: krajowych, wojewódzkich i lokalnych.
2. Rewitalizacja sieci kolejowej województwa

Wewnętrzna dostępność komunikacyjna to rozwój sieci dróg lokalnych i regionalnych, wykorzystanie potencjału transportu szynowego, a także rozwój nowoczesnego, sprawnego i przyjaznego pasażerom transportu publicznego, również z wykorzystaniem inteligentnych systemów zarządzania i sterowania. W perspektywie 2020 roku strategia postępowania wspierać będzie dalsze inwestycje drogowe i kolejowe, wzmocnione rozwiązaniami systemowymi z zakresu organizacji transportu, które w zasadniczym stopniu przyczynią się do poprawy wewnętrznej dostępności komunikacyjnej Małopolski, pod kątem obszarów o słabym stopniu skomunikowania. Budowa nowych oraz rozbudowa istniejących szlaków kolejowych (w tym również turystycznych tras kolejowych) i drogowych służyć ma efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem, subregionalnymi węzłami transportowymi oraz sąsiednimi regionami, ze szczególnym uwzględnieniem: połączeń transportowych miasto – wieś, polsko-słowackiej strefy przygranicznej, także pod kątem zwiększania bezpieczeństwa ruchu. Tworzące sieć drogi krajowe, wojewódzkie oraz ich węzły integrujące z siecią kolejową, mają stworzyć sprawny system do obsługi podróży wewnątrz województwa.

#### Działanie 3.1

##### Budowa nowych oraz rozbudowa istniejących szlaków kolejowych i drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem.

Wykorzystanie sieci dróg krajowych dla obsługi ruchu wewnątrzregionalnego pozwala na poszerzenie sieci regionalnej. Dobór odcinków dróg krajowych dla realizacji tej funkcji wymaga rozpoznania warunków ruchu, dominujących relacji obciążających te odcinki oraz możliwości i wymogów przystosowania dla potrzeb ruchu regionalnego. Natomiast podstawowym zadaniem jest wykorzystanie sieci dróg wojewódzkich do obsługi ruchu wewnątrzregionalnego. Dobór odcinków do tego działania oparty jest głównie na stanie technicznym oraz wielkości i strukturze ruchu. Istotnym działaniem jest także rozwój sieci dróg lokalnych, które rozprawdają ruch z głównych ciągów drogowych w regionie. Dobór odcinków dróg lokalnych skierowany będzie w szczególności na poprawę dostępności KROF do sieci TEN-T lub węzłów sieci TEN-T poprzez likwidację „wąskich gardeł”, poprawę przepustowości dróg. Wykorzystanie sieci linii kolejowych dla obsługi ruchu wewnątrzregionalnego nakierowane jest na linie poza układem linii pierwszorzędnych, rozwijanych w oparciu o krajowe plany rozwoju kolei. Modernizacja linii kolejowych nakierowana jest głównie na likwidację „wąskich gardeł”, czyli miejsc lub niektórych odcinków o zmniejszonych parametrach użytkowych, gdzie usunięcie ich wad pozwala na znacznie korzyści w postaci zwiększenia prędkości handlowej i przepustowości sieci.

### Działanie 3.2

Kreowanie efektywnych połączeń transportowych miasto – wieś w celu zwiększenia mobilności mieszkających poza obszarami miejskimi.

Zwiększenie liczby podróży mieszkańców obszarów wiejskich w celach zawodowych i edukacyjnych poprzez stworzenie sprawnego systemu zintegrowanych połączeń obejmujących: autobus, pociąg i komunikację miejską. Integracja przewozów powinna polegać między innymi na atrakcyjnych rozkładach jazdy, łatwości przesiadania się na inne środki transportu zbiorowego oraz odpowiedniej jakości przewozów.

## **Priorytet 4. Wsparcie instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportowymi**

Cele strategiczne:

1. Doskonalenie nowoczesnych technik zarządzania i utrzymania szlaków komunikacyjnych
2. Wspieranie integracji systemów transportowych a w szczególności transportu zbiorowego

Realizacja tego priorytetu ma na celu nawiązywanie dialogu, współpracy przez samorządy terytorialne z organami administracji rządowej oraz podmiotami komercyjnymi, działającymi na rynku transportu, poprzez poszukiwanie rozwiązań optymalizujących funkcjonowanie systemu transportowego oraz źródeł ich finansowania. Efektem tego działania powinno być poszerzenie możliwości aranżacji przedsięwzięć rozwojowych dla podniesienia efektywności działania całego systemu.

### Działanie 4.1

Wsparcie procesów efektywnej integracji systemów transportowych ze szczególnym uwzględnieniem roli transportu zbiorowego

Efektywna integracja systemów transportowych wpłynie na skrócenie czasu podróży oraz komfort i bezpieczeństwo przemieszczania się poprzez ograniczenie czynności związanych z organizacją przewozu różnymi środkami transportu. Wsparcie integracji transportu pasażerskiego powinno obejmować: oferty przewozowe, wspólny system emisji biletów, jednorodny system taryfowy, integrację rozkładów jazdy oraz ujednoliconą informację pasażerską. Duże znaczenie ma odpowiednia promocja zintegrowanego systemu jako całości, z którym identyfikują się wszyscy uczestnicy.

### Działanie 4.2

Wsparcie właściwej organizacji sprawnych systemów transportu zbiorowego.

Cel działania systemu transportowego dowolnego obszaru, w tym miasta to osiągnięcie poziomu zrównoważenia pod względem przestrzennym, społecznym i środowiskowym umożliwiającego rozwój całego obszaru. Zaplanowane działania mają na celu dostosowanie rozwoju systemu transportowego miasta do tempa rozwoju gospodarczego i postępujących zmian w zachowaniach komunikacyjnych (wzrost ruchu pasażerskiego, szybki wzrost ruchu drogowego, powstanie nowoczesnych i wielofunkcyjnych podmiotów gospodarczych wymagających sprawnych, szybkich i niezawodnych powiązań transportowych, konieczność ograniczania ujemnego wpływu na środowisko).

#### Działanie 4.3

Tworzenie warunków dla spójności sieci miejskiej przez rozwiązania w zakresie transportu oraz wzmacniania komunikacji zbiorowej.

Zaplanowane działania mają na celu wypracowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych, w tym tworzenie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy Parkuj i Jedź, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników.

#### Działanie 4.4

Wspieranie nowoczesnych technik zarządzania i utrzymania szlaków komunikacyjnych.

Sprawne zarządzanie siecią dróg wojewódzkich wymaga wdrażania nowoczesnych systemów informatycznych, których zadaniem jest usprawnienie systemu transportowego oraz zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu podróży. Zaplanowane w ramach działania projekty mają na celu ochronę dróg przed zniszczeniem wynikającym z poruszania się po drogach pojazdów przeciążonych oraz wzmożony monitoring poruszania się pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne. Zaplanowano także rozbudowę Systemu Zarządzania Drogami Województwa Małopolskiego, który przyczyni się do ograniczenia kosztów związanych z utrzymaniem nawierzchni dróg wojewódzkich, dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii pozwalających na automatyczną inwentaryzację stanu nawierzchni dróg wojewódzkich oraz wcześniejsze wykrywanie poważnych uszkodzeń.

#### Działanie 4.5

Aktywne rzecznictwo interesów na rzecz zmian w systemie prawa dla zwiększenia wpływu województwa na kształtowanie regionalnej polityki transportowej.

Zaplanowane działanie ma na celu nawiązywanie szerokiej współpracy między poszczególnymi szczeblami samorządu terytorialnego oraz administracją rządową w celu wypracowania najlepszych rozwiązań optymalizujących układ transportowy w województwie małopolskim a także źródła jego finansowania. Istotnymi czynnikami opóźniającymi są tutaj uwarunkowania formalnoprawne a także nieprzychylnie stanowiska społeczeństwa, które uwidaczniają się w protestach mieszkańców dla ważnych inwestycji w województwie.

## 6. ANALIZA POPYTU NA TRANSPORT

### 6.1. Metoda analizy

Badana popytu na transport i mobilności mieszkańców województwa przeprowadzono w roku 2013 w połączeniu z badaniem opinii mieszkańców na temat preferencji w wyborze środków transportu a także opinii o jakości istniejących usług i preferencji co do kierunków zmian w świadczeniu usług. Badania oraz oparty na nich model sieci i ruchu przeprowadzone były dla potrzeb budowy modelu popytu na transport i kształtowania systemu usług w ramach przygotowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim<sup>19</sup>.

W ramach tej pracy opracowano i uruchomiono cyfrowy model ruchu, będący matematycznym odwzorowaniem procesów zachodzących w systemie transportowym, oparty na pakiecie VISUM firmy PTV. Model ten został wykorzystany do opracowania Programu przez aktualizację opisu systemu transportu dla uwzględnienia celów ogólnych i szczegółowych Programu TiK.

Model jest wdrażany celem przyszłego wykorzystania go w Departamencie Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego.

### 6.2. Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa

Zebranie danych potrzebnych do dokładnego, modelowego odwzorowania podróży wykonywanych wszystkimi środkami lokomocji na obszarze całego województwa małopolskiego, wymagało przeprowadzenia szczegółowego badania ankietowego. Badaniem ilościowym objęto losową próbę 4400 gospodarstw domowych, w których przeprowadzono wywiad z głową gospodarstwa domowego oraz wypełniono kwestionariusze dotyczące podróży (tzw. dzienniczki podróży) ze wszystkimi członkami gospodarstwa w wieku 12 lat i więcej.

Podstawowym celem badania jakościowego było zebranie szczegółowych informacji na temat sposobu podejmowania decyzji transportowych mieszkańców województwa (w tym mniejszych miejscowości) dojeżdżających na dalsze odległości do większych miast. Skupiono się na podróżach realizowanych poza gminę oraz poza powiat (taki zasięg podróży wynika z wymogów planu transportu publicznego dla województwa, gdzie analizie poddaje się podróże między powiatami). Zakres badań obejmował następujące elementy:

- analizę decyzji wyboru transportu zbiorowego i indywidualnego,
- inwentaryzację czynników i elementów determinujących wybór środka transportu – elementów branych pod uwagę świadomie lub mających nieświadomy wpływ,
- poznanie specyficznych, potocznych nazw i określeń stosowanych przez pasażerów, sposobów rozumienia pojęć, sposobu postrzegania i oceny poszczególnych elementów oferty przewozowej i innych czynników – celem późniejszego opracowania zrozumiałego kwestionariusza badawczego i jednoznacznych pytań.

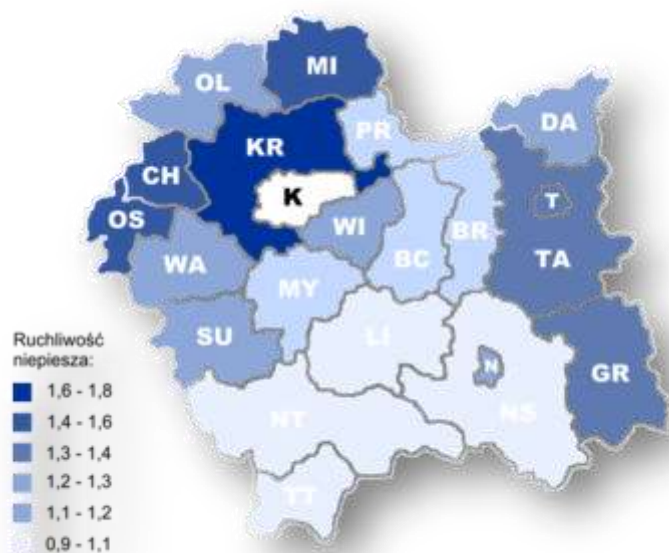
---

<sup>19</sup> Ekspertyza Konsorcjum naukowo – praktycznego w składzie: Politechnika Krakowska (lider Konsorcjum), PBS Sopot Sp. z o.o., EKKOM Sp. z o.o. m(Kraków), IMS Sp z. o. (Kraków), Jan Friedberg, Projektowanie dróg i doradztwo w zarządzaniu (Wieliczka)

W czasie badania zastosowano techniki projekcyjne, pozwalające dotrzeć do pozaracjonalnych, czasem nieuświadomianych motywów zachowań i wyborów. Zebrane dane zostały poddane szczegółowej analizie statystycznej, a informacje o wykonywanych podróżach były jednym z ważniejszych elementów budowy symulacyjnego modelu ruchu w specjalistycznym oprogramowaniu komputerowym (program Visum).

Kompleksowe badania ruchu wykazały, że mieszkańiec Małopolski (bez uwzględnienia Krakowa) odbywa w typowy dzień roboczy średnio 1,6 podróży (mieszczą się w tym podróże odbywane pieszo na odległość co najmniej 250 m). Tak określony wskaźnik ruchliwości (definiowany jako średnia liczba podróży realizowanych przez mieszkańca w ciągu doby), jest geograficznie silnie zróżnicowany: najwyższe wartości osiąga w północnych i zachodnich powiatach województwa (krakowski, chrzanowski, oświęcimski, miechowski), a najniższy - w powiatach południowych (nowotarski, nowosądecki ziemski, tatrzański). Dominują podróże realizowane wewnątrz powiatu będącego miejscem zamieszkania: najczęściej (80÷90%) jest takich podróży w powiatach nowotarskim i gorlickim, najmniej (40÷60%) w powiatach: krakowskim, nowosądeckim i tarnowskim ziemskim, brzeskim, wielickim, proszowickim.

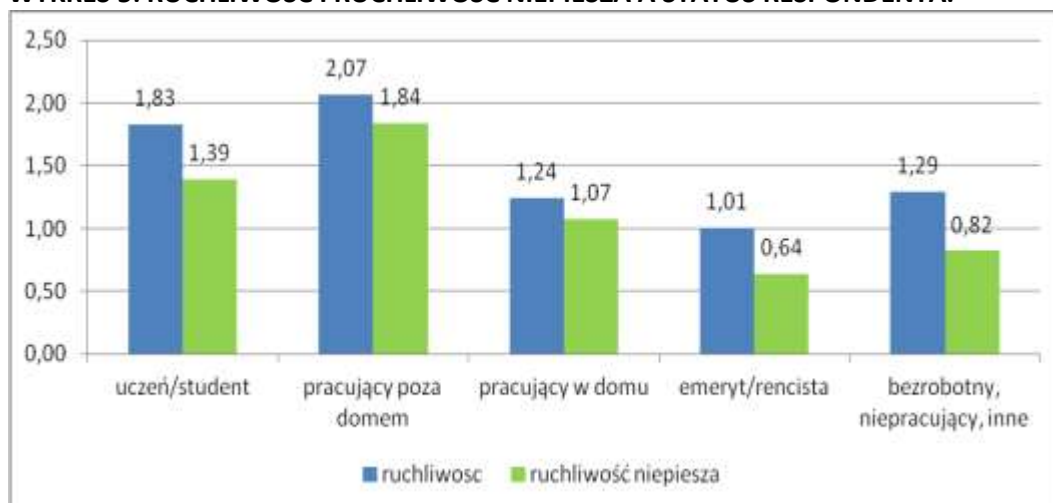
**MAPA 7: RUCHLIWOŚĆ NIEPIESZA MIESZKAŃCÓW POSZCZEGÓLNYCH POWIATÓW WOJ. MAŁOPOLSKIEGO**



*Źródło: Plan zintegrowanego transportu zbiorowego województwa małopolskiego*

Ze względu na status ankietowanego, najwyższą ruchliwość wykazują osoby pracujące poza domem – 2,07 (w tym ruchliwość niepiesza 1,84). Studenci bądź uczniowie – 1,82 (1,39), pracujący w domu – 1,24 (1,07), bezrobotni i niepracujący – 1,29 (0,82), emeryci lub renciści – 1,01 (0,64) – wykres 5

**WYKRES 5: RUCHLIWOŚĆ I RUCHLIWOŚĆ NIEPIESZA A STATUS RESPONDENTA.**

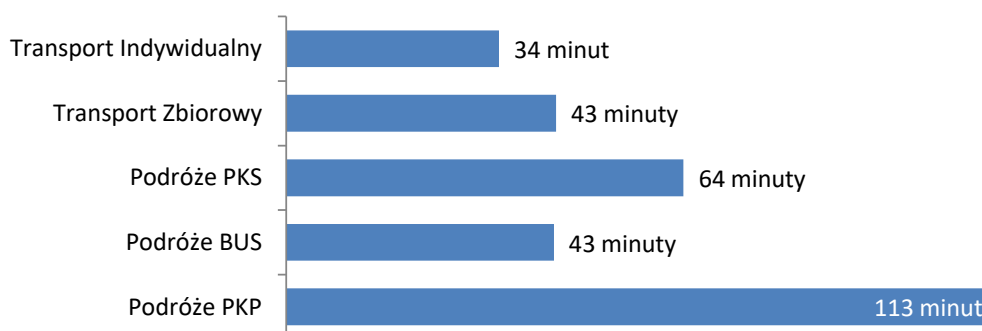


Źródło: Plan zintegrowanego transportu zbiorowego województwa małopolskiego

Celem najczęstszych podróży jest dom, – 47% (przy czym średni czas tych podróży wynosi 34 minuty), następnie w kolejności malejącej to podróże do: pracy – 19% (33 minuty), zakupy, usługi, urzędy – 14% (25 minut), nauka – 6% (36 minut), odwiedziny – 6% (39 minut), pozostałe cele – 8%.

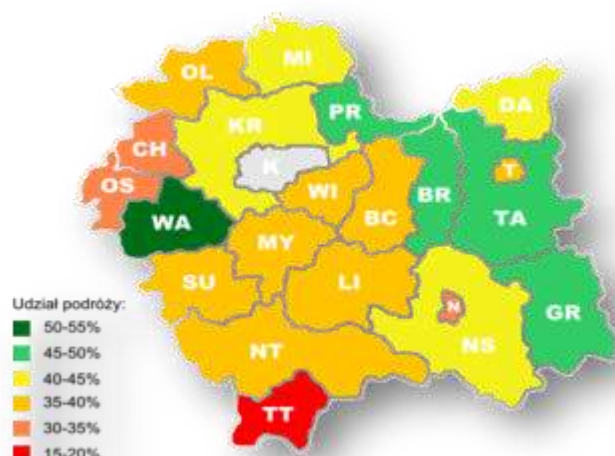
Najkrótszy czas odbywanej podróży deklarują osoby korzystające z transportu indywidualnego (głównie samochód osobowy) – średnio 34 minuty, podróże mikrobusem (oferowane przez małe firmy przewoźne) trwają średnio 43 minuty, autobusami (tzw. podróże PKS) – 64 minuty, koleją (tzw. podróże PKP) – 113 minut – wykres 6.

**WYKRES 6: ŚREDNI CZAS TRWANIA PODRÓŻY W ZALEŻNOŚCI OD WYKORZYSTANEGO ŚRODKA TRANSPORTU.**



Poddając analizie kwestie związane z podziałem zadań przewoźnych zauważono, że około 40% obligatoryjnych (związanych z nauką lub pracą) podróży pieszych Małopolanie odbywają środkami transportu zbiorowego – wykres 6. Największymi entuzjastami transportu indywidualnego są mieszkańcy powiatu tatrzańskiego, którzy najczęściej korzystają z tej formy podróży. Z kolei najwyższy odsetek podróżnych korzystających z transportu zbiorowego mieszka w powiecie wadowickim. Warto zauważyć, że jest to powiat mogący pochwalić się najwyższą satysfakcją z podróży odbytych środkami transportu zbiorowego.

**MAPA 8: ODSETEK PODRÓŻY OBLIGATORYJNYCH NIEPIESZYCH WYKONANYCH ŚRODKAMI TRANSPORTU ZBIOROWEGO**



Źródło: Opracowanie własne UMWM

Poniższy wykres przedstawia przestrzenne zróżnicowania średniego czasu trwania podróży. Najdłuższe czasy podróży są związane z powiatami położonymi na obrzeżach województwa (gorlicki, chrzanowski, tarnowski, tatrzański, oświęcimski).

**WYKRES 7: ŚREDNI CZAS [W MINUTACH] TRWANIA PODRÓŻY DLA POSZCZEGÓLNYCH POWIATÓW WEDŁUG MIEJSCA ZAMIESZKANIA PODRÓŻNEGO (BEZ KRAKOWA)**



Źródło: Plan zintegrowanego transportu zbiorowego województwa małopolskiego

Generatorem najdłuższych podróży jest stolica województwa. W podróżach odbywanych do Krakowa transportem zbiorowym, całkowity czas trwania (obejmujący: dojście do przystanku, oczekiwanie na pojazd, przejazd, ewentualną przesiadkę, dojście do celu podróży) zależy od odległości do centrum Krakowa. Dla odległości do 20 km, średni całkowity czas podróży wynosi 58 minut, dla odległości 20÷40 km – 65 minut, dla odległości 40÷60 km – 105 minut, dla odległości 60÷100 km – 170 minut. Są to średnie wartości z podawanych przez osoby ankietowane, co może odzwierciedlać nie rzeczywiste, lecz subiektywne odczuwanie czasu traconego na podróż.

### ***6.3. Oceny użytkowników systemu transportu publicznego dokonane przez mieszkańców województwa małopolskiego***

Badanie ankietowe dotyczące oceny i satysfakcji z istniejącej obsługi publicznym transportem zbiorowym przeprowadzono na takiej samej próbie i w tym samym okresie czasu jak dla badania zachowań komunikacyjnych.

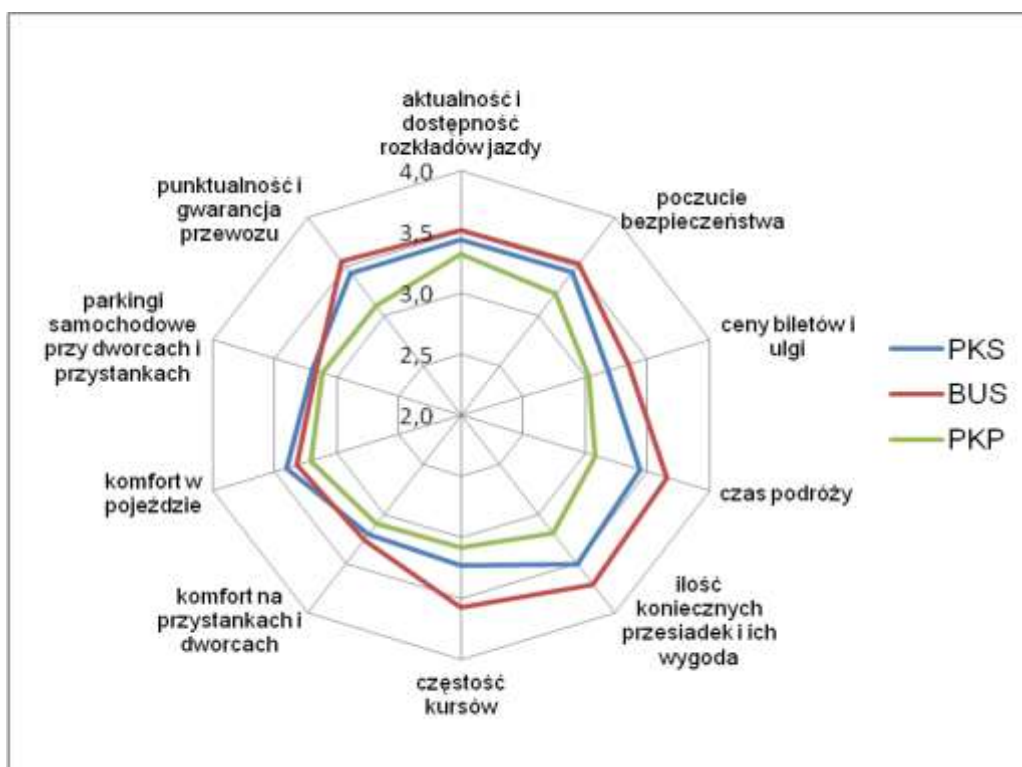
Ocena ogólna i oceny szczegółowe dla 10 cech komunikacji zbiorowej były wyrażane w pięciostopniowej skali: 1 – bardzo źle, 2 – źle, 3 – przeciętnie, 4 – dobrze, 5 – bardzo dobrze. Wynik uzyskanej oceny ogólnej wskazuje na przewagę transportu drogowego nad kolejowym. Poszczególne rodzaje transportu uzyskały następujące średnie oceny:

- komunikacja mikrobusowa 3,67
- komunikacja autobusowa 3,50
- komunikacja kolejowa 3,27

Z porównania 10 szczegółowych cech komunikacji zbiorowej (jak na Wykresie 8) wynika, że:

- najwyżej oceniana jest komunikacja mikrobusowa (linia czerwona zewnętrzna),
- wyraźnie najgorzej jest oceniana komunikacja kolejowa (linia zielona wewnętrzna),
- komunikacja mikrobusowa oraz autobusowa w każdym aspekcie jest wyżej oceniana niż kolejowa,
- komunikacja mikrobusowa prawie w każdym aspekcie jest wyżej oceniana niż autobusowa (wyjątek stanowią kryteria: „komfort w pojeździe” oraz „parkingi przy dworcach”),
- najwyższe różnice w ocenach występują w następujących parametrach: czas podróży, liczba koniecznych przesiadek oraz częstość kursowania (na korzyść mikrobusów).

**Wykres 8: OCENA SZCZEGÓŁOWA RÓŻNYCH RODZAJÓW PRZEWÓŹNIKÓW**



Źródło: Plan zintegrowanego transportu zbiorowego województwa małopolskiego

Najlepiej oceniane cechy to:

- w komunikacji mikrobusowej – minimalna liczba koniecznych przesiadek i czas podróży,
- w komunikacji autobusowej – minimalna liczba koniecznych przesiadek i poczucie bezpieczeństwa,
- w komunikacji kolejowej – aktualność i dostępność rozkładów jazdy oraz poczucie bezpieczeństwa.

Do najgorzej realizowanych cech zalicza się:

- w komunikacji mikrobusowej – komfort na przystankach i dworcach oraz parkingi przy dworcach,
- w komunikacji autobusowej – ceny biletów i parkingi przy dworcach,
- w komunikacji kolejowej – ceny biletów i czas podróży.

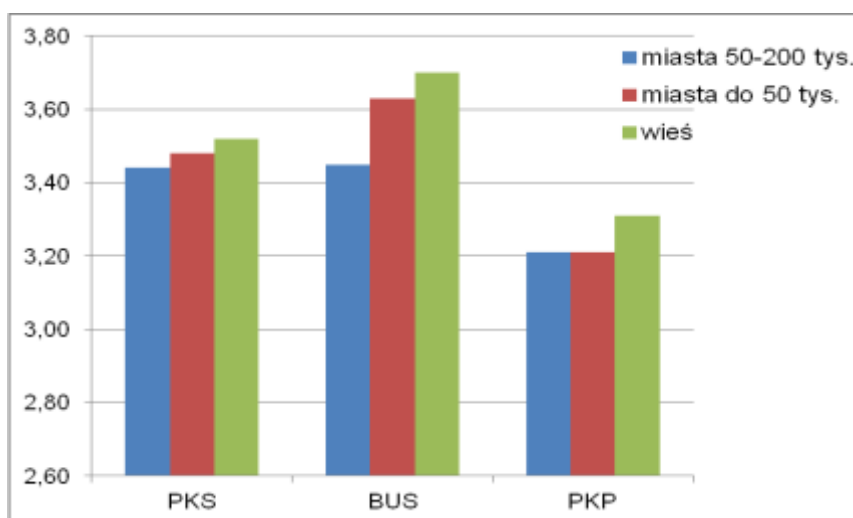
Wnioski z oceny poszczególnych rodzajów transportu (jak na Wykresie 9 ) stawianej przez użytkowników w zależności od zamieszkiwania obszarów o różnym stopniu zurbanizowania przedstawiają się następująco:

- miasta powyżej 50 tys. mieszkańców oceniają tak samo komunikację autobusową jak i mikrobusową, a gorzej – kolejową;
- miasta do 50 tys. mieszkańców i obszary wiejskie oceniają najwyżej obsługę mikrobusami, trochę gorzej autobusami, a wyraźnie gorzej – kolejją;
- obszary wiejskie stawiają najwyższe oceny wszystkim rodzajom transportu; w miarę wzrostu wielkości miasta poziom satysfakcji z usług komunikacji zbiorowej (o charakterze regionalnym) maleje.

*Uwaga:*

*Na wykresach zastosowano potoczną nazwę środków transportu – wynika to z prowadzonych badań ankietowych, gdzie mieszkańcy województwa wszystkie połączenia mikrobusowe traktują jako „BUS”, połączenia autobusowe są nazywane „PKS”, natomiast połączenia kolejowe „PKP”.*

**Wykres 9: OCENA OGÓLNA POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW PRZEWÓŹNIKÓW W OBSZARACH O RÓŻNYM STOPNIU URBANIZACJI**

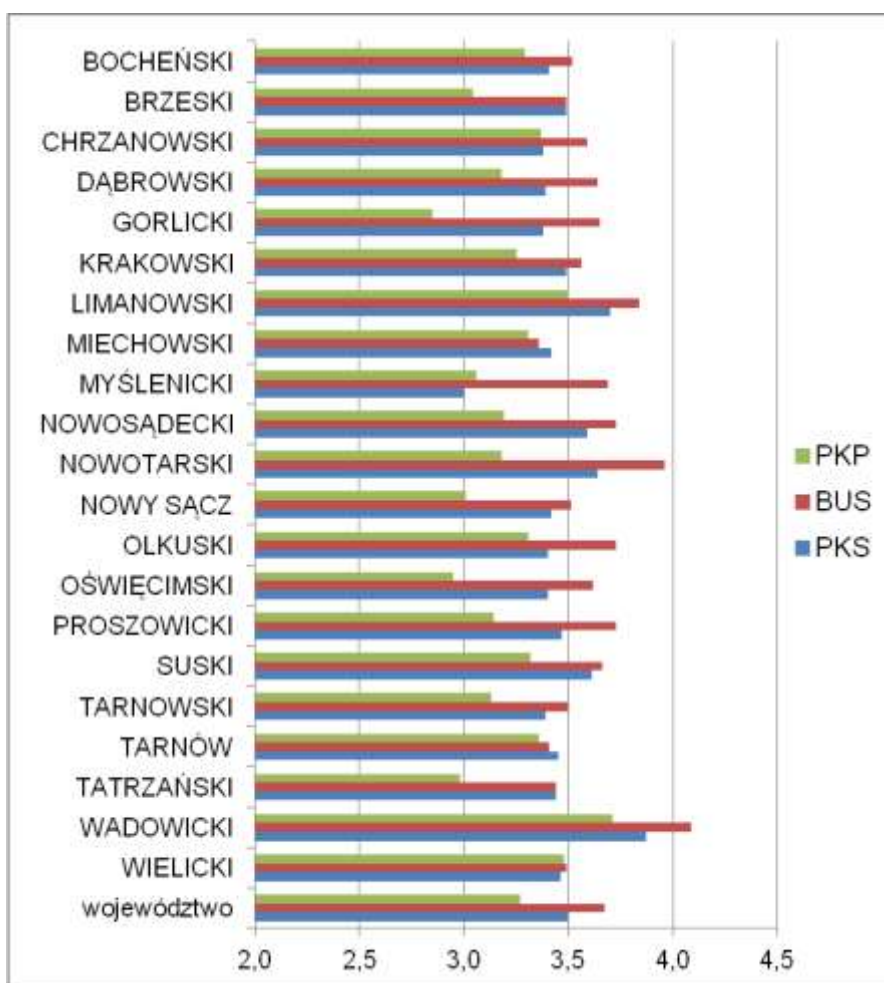


*Źródło: Plan zintegrowanego transportu zbiorowego województwa małopolskiego*

Wnioski z oceny środków transportu w odniesieniu do poszczególnych powiatów są następujące:

- powiat wadowicki wystawia najwyższe oceny wszystkim rodzajom przewoźników, co odzwierciedla fakt bogatej obsługi przez mikrobusy i autobusy,
- powiat myślenicki ocenia najgorzej komunikację zbiorową (z wyjątkiem mikrobusowej),
- różnice w ocenie najlepszych i najgorszych parametrów pomiędzy powiatami są duże i osiągają aż 0,87 punktu.

**Wykres10: OCENA OGÓLNA RÓŻNYCH PRZEWOŹNIKÓW W POSZCZEGÓLNYCH POWIATACH**



Źródło: Plan zintegrowanego transportu zbiorowego województwa małopolskiego

Analizując wpływ cech użytkowników na ocenę komunikacji zbiorowej można stwierdzić, że:

- każda grupa wiekowa w każdym aspekcie ocenia najwyżej komunikację mikrobusową, a najniżej kolejową,
- osoby do 18-tego roku życia wystawiają najwyższe oceny, a najniższe - osoby pracujące w domu,
- w miarę wzrostu liczby samochodów posiadanych przez gospodarstwo domowe, ocena każdego rodzaju środka transportu obniża się.

#### **6.4. Model podróży i ruchu**

Według prognoz GUS z 2011 roku zmiany demograficzne i społeczne w województwie małopolskim będą niewielkie w okresie planowania, zatem nie wpłyną znacząco na zmiany w popycie na transport. Zmiany w potokach pasażerskich będą wynikać głównie ze skrócenia czasów podróżowania, wskutek modernizacji infrastruktury oraz zwiększenia częstotliwości kursowania środków transportu zbiorowego. Poprawa standardów usług przewozowych (np. łatwość osiągnięcia punktów wymiany pasażerów, ułatwienia przesiadek,) także przyczyni się do wzrostu średniej prędkości podróży.

Prognozę potrzeb przewozowych opracowano metodą modelowania matematycznego na podstawie badań ankietowych oraz pomiarów natężeń ruchu i potoków pasażerskich na sieci. Opracowany model symulacyjny składa się z dwóch zasadniczych elementów: modelu sieci, odzwierciedlającego

transportową infrastrukturę liniową (drogi, linie kolejowe i trasy autobusowe) oraz modelu popytu. Model sieci transportowej odwzorowuje łącznie 57 tysięcy odcinków, obejmujących wszystkie drogi krajowe i wojewódzkie, większość dróg powiatowych oraz wybrane drogi gminne, mające znaczenie w podróży wewnątrz województwa. Modelując układ kolejowy, uwzględniono wszystkie linie kolejowe, które mogą prowadzić ruch pasażerski – łącznie 4426 odcinków oraz wszystkie przystanki kolejowe.

Modelując popyt, zastosowano tradycyjne ujęcie cztero-stadiowe, składające się z następujących etapów:

- I. Model potencjałów ruchotwórczych – w oparciu o wyniki badań ankietowych wyznaczono liczbę podróży rozpoczynających lub kończących się w ciągu doby w danym rejonie komunikacyjnym (w niniejszym modelu - gminę). Jako zmienne objaśniające przyjęto: liczbę mieszkańców (w rozbiciu na grupy wiekowe) liczbę miejsc pracy, liczbę miejsc w szkołach oraz powierzchnię budynków określonego typu. Wyznaczone potencjały ruchotwórcze odnoszą się do wartości dobowych. Uwzględnienie w motywacjach podróży udziału godziny szczytu w ruchu dobowym, umożliwiło zastosowanie dynamicznej procedury rozkładu ruchu na sieć. Przyjęto podział na 7 grup motywacyjnych: dom – praca, dom – nauka, dom – inne cele, praca – dom, nauka – dom, inne cele – dom, niezwiązane z domem.
- II. Rozkład przestrzenny podróży – w oparciu o badania ankietowe prowadzone w województwie, z wykorzystaniem modelu grawitacyjnego wyznaczono macierz podróży, następnie opracowano funkcje oporu przestrzeni dla każdej z wybranych motywacji. Stanowiło to podstawę do budowy więzby podróży między rejonami komunikacyjnymi w odniesieniu do każdej z motywacji.
- III. Podział zadań przewozowych – wyznaczono funkcję określającą prawdopodobieństwo wyboru konkretnego środka transportu, przy czym czynnikiem wpływu jest czas realizacji podróży.
- IV. Rozkład podróży na sieć drogową – zastosowano procedurę wielościęzkowego rozkładu ruchu oraz model dynamiczny, pozwalający wyznaczyć natężenie ruchu i potoki pasażerskie dla każdej godziny w dobie.

Jakość opracowanego modelu została zweryfikowana poprzez porównanie potoków pasażerskich i natężeń ruchu uzyskanych z modelu na poszczególnych odcinkach z dostępną bazą pomiarową, a następnie dokonano kalibracji, poprzez korekty wybranych parametrów, aby zgodność modelu z danymi pomiarowymi była jak najwyższa.

Wyniki są następujące:

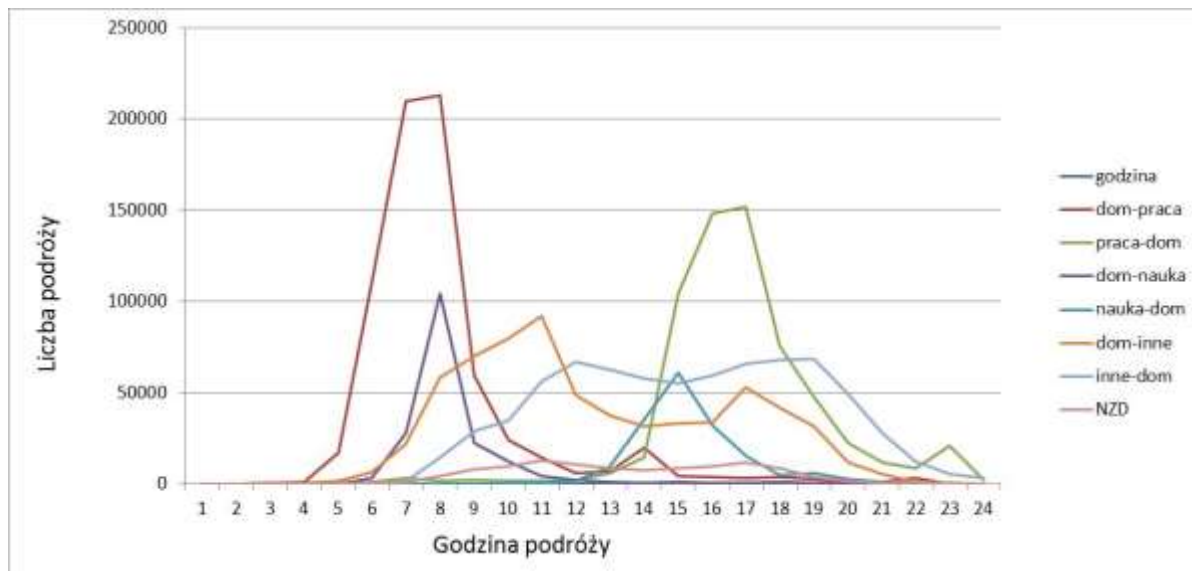
- Dla potoków pasażerskich realizujących podróż liniami autobusowymi: dla 186 punktów pomiarowych uzyskano wartość współczynnika determinacji równą 0,90.
- Dla potoków pasażerskich realizujących podróż koleją: dla 45 punktów pomiarowych uzyskano wartość współczynnika determinacji równą 0,91.
- Dla natężenia ruchu drogowego: dla 213 punktów pomiarowych uzyskano wartość współczynnika determinacji równą 0,90.

Wykresy poniżej pokazują najważniejsze tendencje rozkładu liczebności podróży według pory dnia oraz według długości podróży.

Dla motywacji związanych z pracą i nauką charakterystyczne są spiętrzenia w szczytach: porannym i popołudniowym. Natomiast w rozkładzie długości podróży wyraźnie widać różnice w podróży

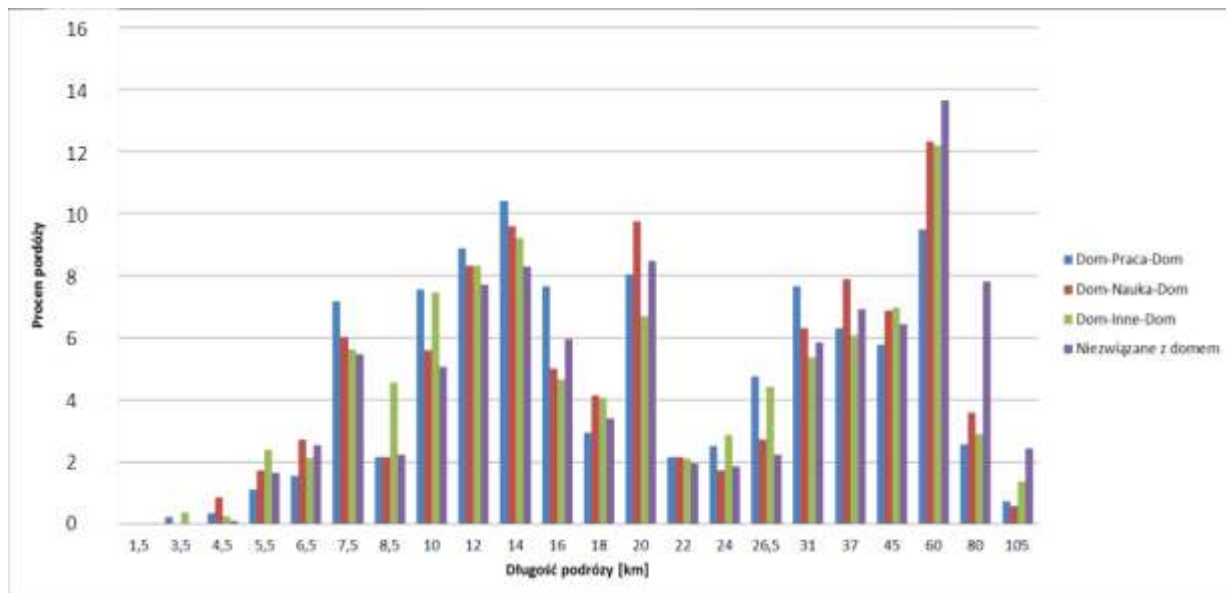
związanych z centrami subregionów (do około 20 km) oraz do Krakowa. Warto zauważyć, że suma podróży w tej pierwszej grupie jest większa od liczby podróży do Krakowa.

**Wykres 11: ROZKŁAD PODRÓŻY MIESZKAŃCÓW W CIĄGU DOBY W POSZCZEGÓLNYCH MOTYWACJACH**



Źródło: Plan zintegrowanego transportu zbiorowego województwa małopolskiego

**Wykres 12: ROZKŁAD DŁUGOŚCI PODRÓŻY MIĘDZYGMINNYCH W PODZIALE NA MOTYWACJE**



Źródło: Plan zintegrowanego transportu zbiorowego województwa małopolskiego

## 6.5. Zakres analiz modelowych

Zadaniem analiz modelowych jest uzyskanie materiału analitycznego dla oceny stopnia realizacji celów strategicznych Programu, w tym oceny zapotrzebowania na usługi, tendencji w zmianach podziału zadań przewozowych oraz ocena zmian w walorach funkcjonalnych rozwijającego się systemu

transportowego województwa. Wyniki analiz dostarczają także danych do ocen wrażliwości i ryzyka realizacji Programu.

Modele prognostyczne obliczane są analogiczną metodą, co model dla stanu istniejącego. Prognostyczne wartości zmiennych objaśniających przyjęto zgodnie z danymi demograficznymi GUS, a ponadto zwiększono o 20% wskaźnik ruchliwości ogólnej.

W modelach sieci prognostycznych uwzględniono inwestycje zgodnie z wykazem jak w kartach przedsięwzięć zawartych w rozdziałach 6 i 7 oraz tabelach inwestycyjnych dołączonych do Programu. Wzięto pod uwagę parametry modernizowanych i nowych odcinków dróg (w tym planowanych obwodnic) możliwe do uwzględnienia w tego typu modelu: podniesienie ich klasy technicznej, zwiększenie prędkości, liczby pasów ruchu, przepustowości itp. Założono zmiany w rozkładach jazdy dla linii autobusowych, dostosowując je do zmian na kolei: zakup nowego taboru (osiągającego prędkość do 160 km/h), modernizacja linii kolejowych, dodanie linii autobusowych obsługujących węzły przesiadkowe (tzw. SKA Bus), zmodyfikowane rozkłady jazdy kolei dopasowane do funkcjonowania SKA.

W wyniku zastosowania modelu transportowego dla województwa uzyskano obraz rozkładu ruchu na sieć transportową dla następujących scenariuszy rozwoju systemu:

- stanu bazowego dla analiz (2012 r.),
- stanu referencyjnego dla analiz prognostycznych (2017r.), obejmującego stan istniejący plus oddawane do użytku przedsięwzięcia realizowane w ramach okresu budżetowego 2007 – 2013,
- stanu inwestycyjnego analiz (2023 r.), obejmującego stan referencyjny plus przewidywanego do uruchomienia przedsięwzięcia z okresu budżetowego 2014 – 2020).
- dodatkowo pokazano dwie analizy specyficzne dla planów rozwoju systemu transportu z województwie: analizę zaniechania programu rozwojowego na okres 2014 – 2023 (wariant bezinwestycyjny) oraz wariant z uwzględnieniem wielkiej inwestycji kolejowej (linia Podłęże – Szczyrzyc Nowy Sącz / Chabówka (wariant PP). Celem tych szczególnych analiz jest zobrazowanie wyników analiz wrażliwości i ryzyka Programu.

Wyniki analiz modelowych pokazują poniższe rysunki schematów sieci transportowej w poszczególnych badanych scenariuszach, rozkładów ruchu samochodowego i transportem zbiorowym a także stopnia wykorzystania przepustowości w sieci drogowej, zaś w tabelach 4 i 5 podano syntetyczne wyniki parametrów ruchowych w sieciach.

## ***6.6. Wyniki rozkładów ruchu w sieci transportowej***

W wyniku zastosowania modelu ruchu uzyskano obrazy i dane liczbowe dotyczące rozkładów ruchu w sieci transportowej oraz podsumowania pracy przewozowej i innych parametrów funkcjonowania sieci. Analizy objęły sieć dróg ruchu indywidualnego i zbiorowego transportu autobusowego oraz sieć linii kolejowych. Analizy sporządzono dla następujących scenariuszy sytuacji ruchowej w sieci transportowej:

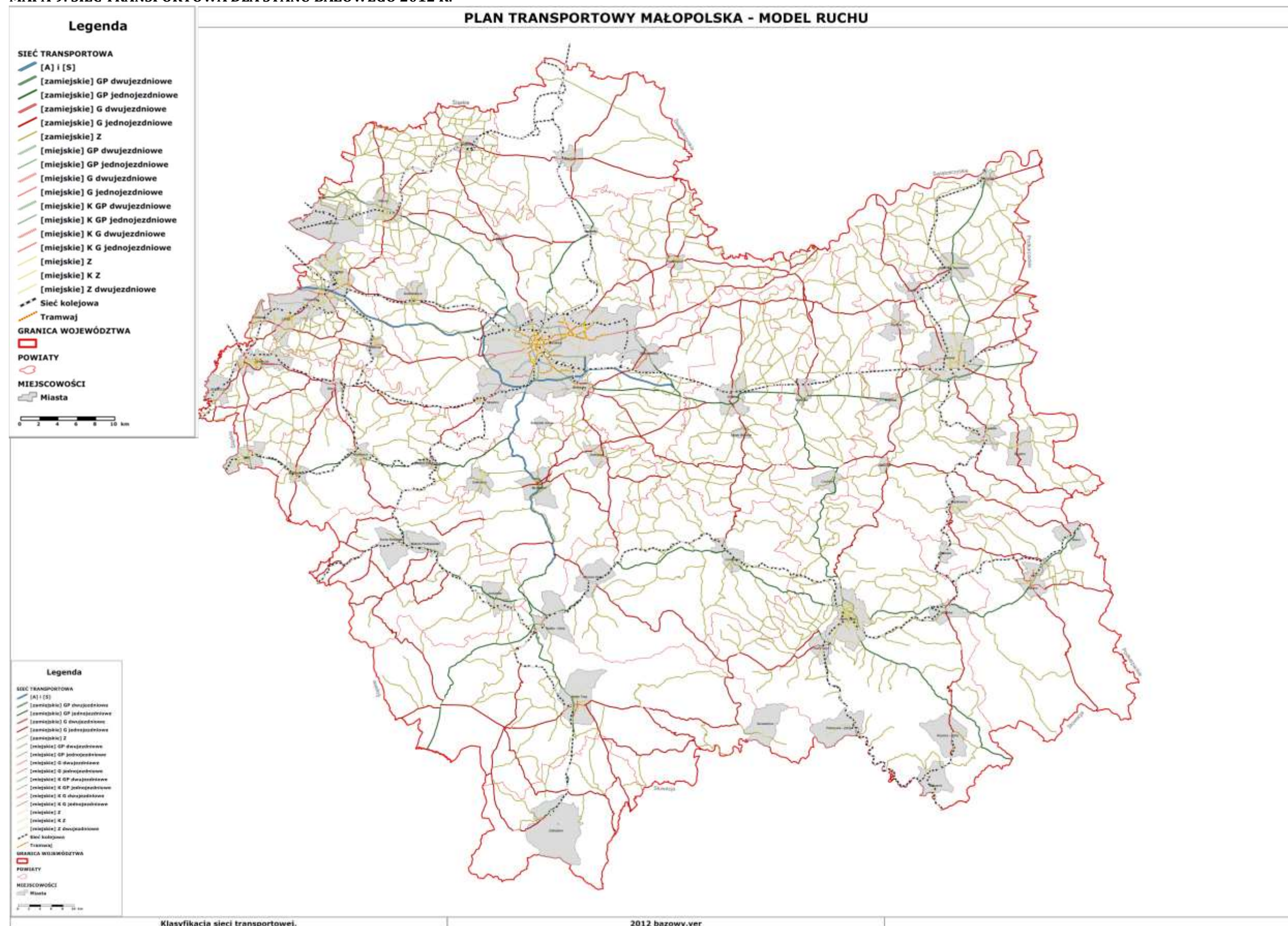
| Wariant scenariusza | Horyzont czasowy | Nazwa i opis scenariusza                                                                           |
|---------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| W0                  | 2012             | Bazowy (stan istniejący, jako początkowy, bazowy dla analiz)                                       |
| W1                  | 2017             | Referencyjny (sieć bazowa plus projekty w realizacji)                                              |
| W2 bez inw.         | 2023             | Prognostyczny – bezinwestycyjny (brak inwestycji po 2017 roku)                                     |
| W2 inw. bez P-P     | 2023             | Prognostyczny – inwestycyjny (pełny program inwestycyjny, bez linii kolejowej Podłęże – Piekietko) |
| W2 inw. z P-P       | 2023             | Prognostyczny - inwestycyjny (pełny program inwestycyjny, z linią kolejową Podłęże – Piekietko)    |

Istotą zastosowania tych scenariuszy jest takie zobrazowanie zmian w sieci i ruchu w niej, aby móc obserwować zmiany wskaźników, mierzących osiągnięcie celów strategicznych poprzez założone mierniki, czyli:

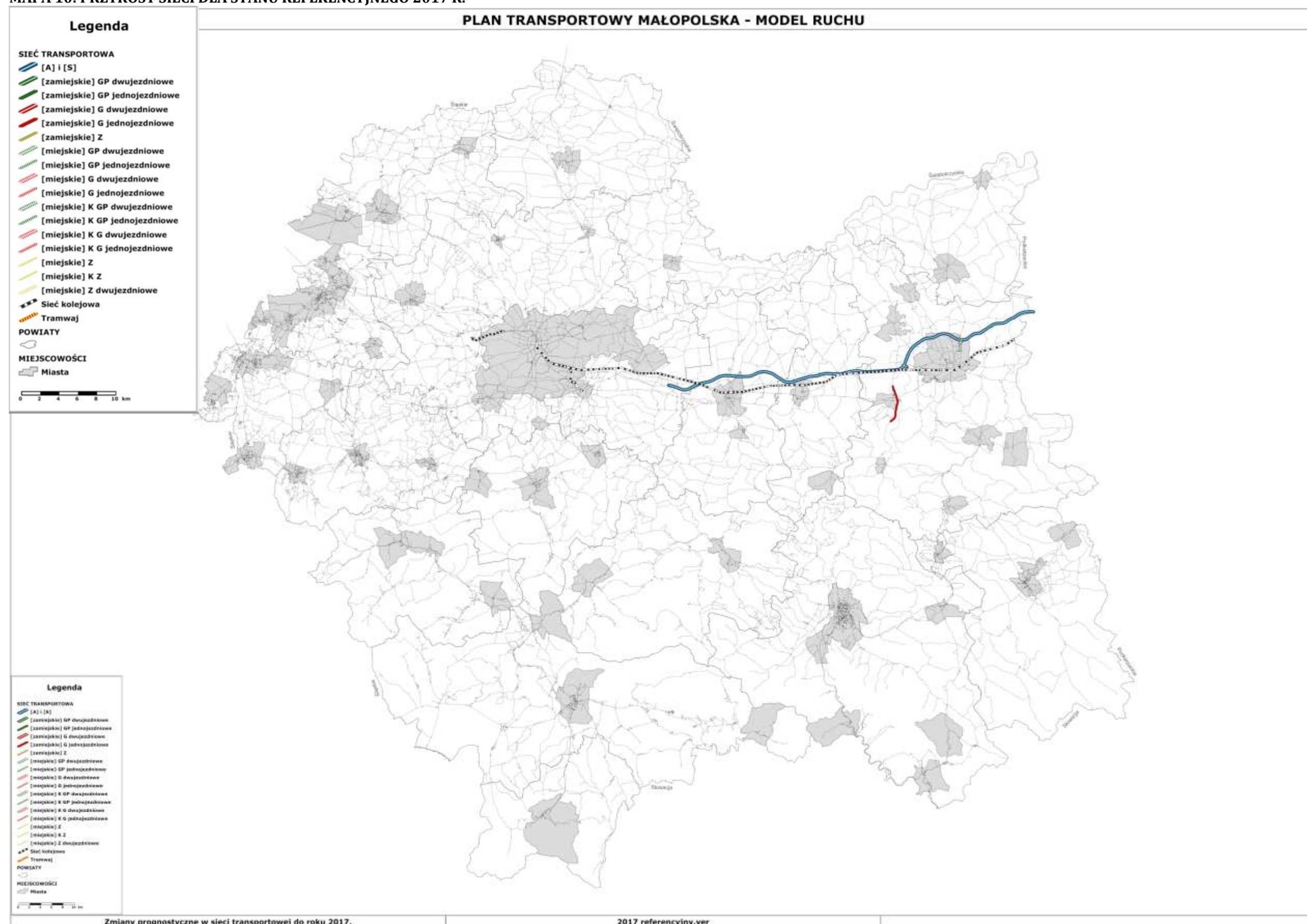
- transportochłonności, mierzonej pracą przewozową (wyrażona zarówno w pojazdo – km i pojazdo – godzinach, jak i w pasażero – km i pasażero – godzinach),
- podziale zadań przewozowych dla ruchu pasażerskiego na transport indywidualny i zbiorowy,
- czasach podróży, jako średnie ważone dla oszacowanej więźby ruchu w badanym obszarze.

Wyniki analiz przedstawiają mapy i tabele poniżej, zaś omówienie tych wyników podano na końcu rozdziału.

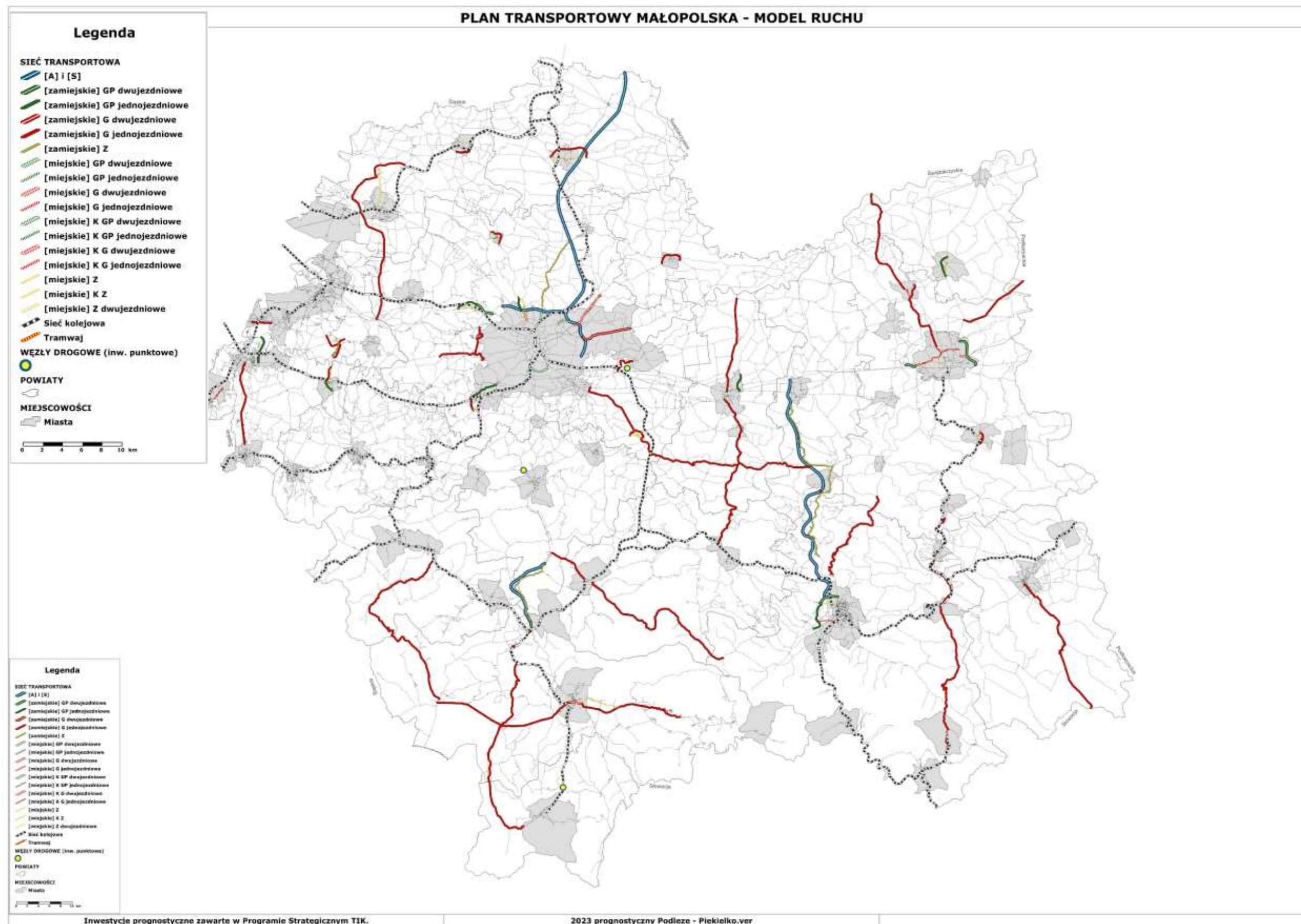
MAPA 9: SIEĆ TRANSPORTOWA DLA STANU BAZOWEGO 2012 R.



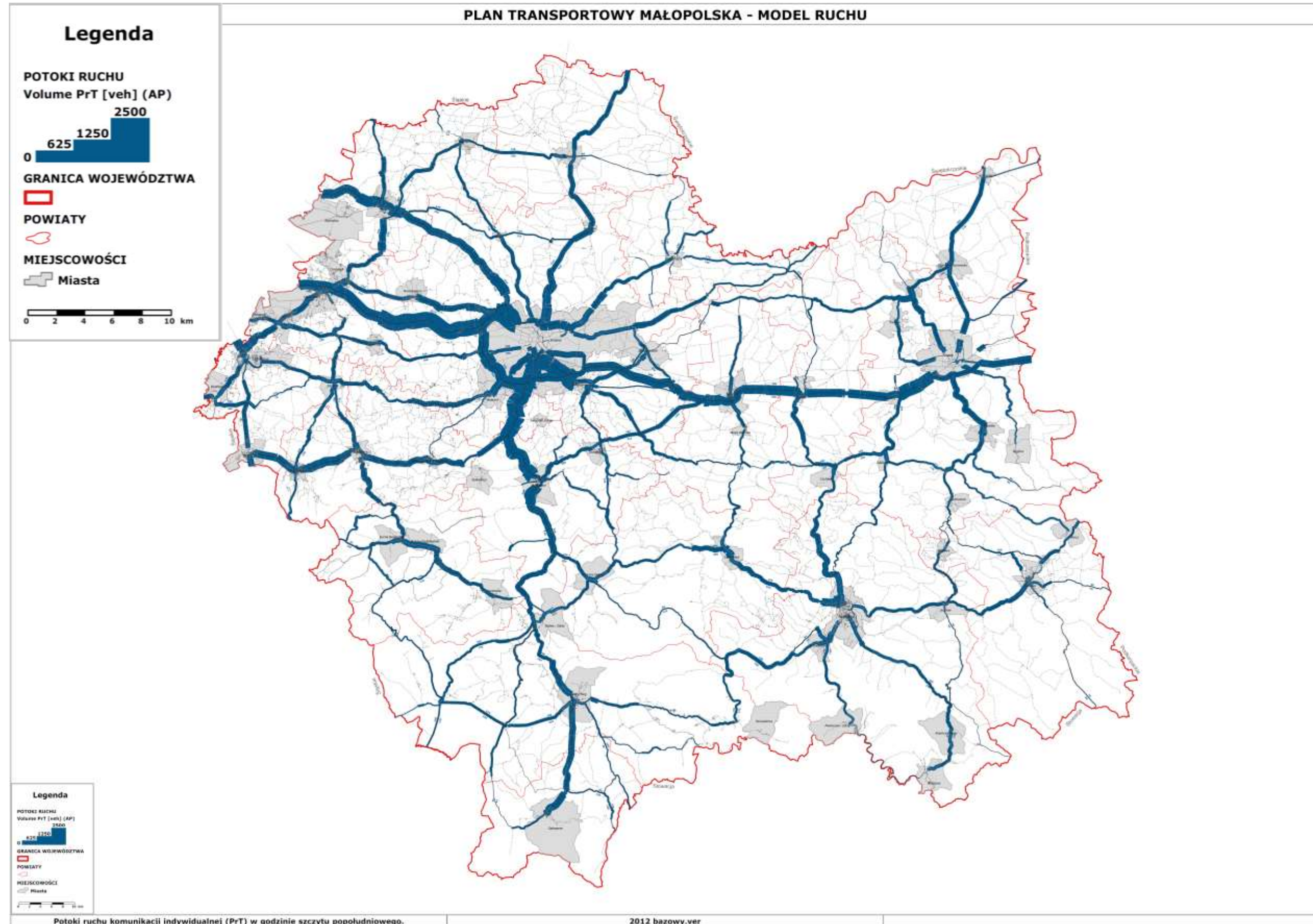
MAPA 10: PRZYROST SIECI DLA STANU REFERENCYJNEGO 2017 R.



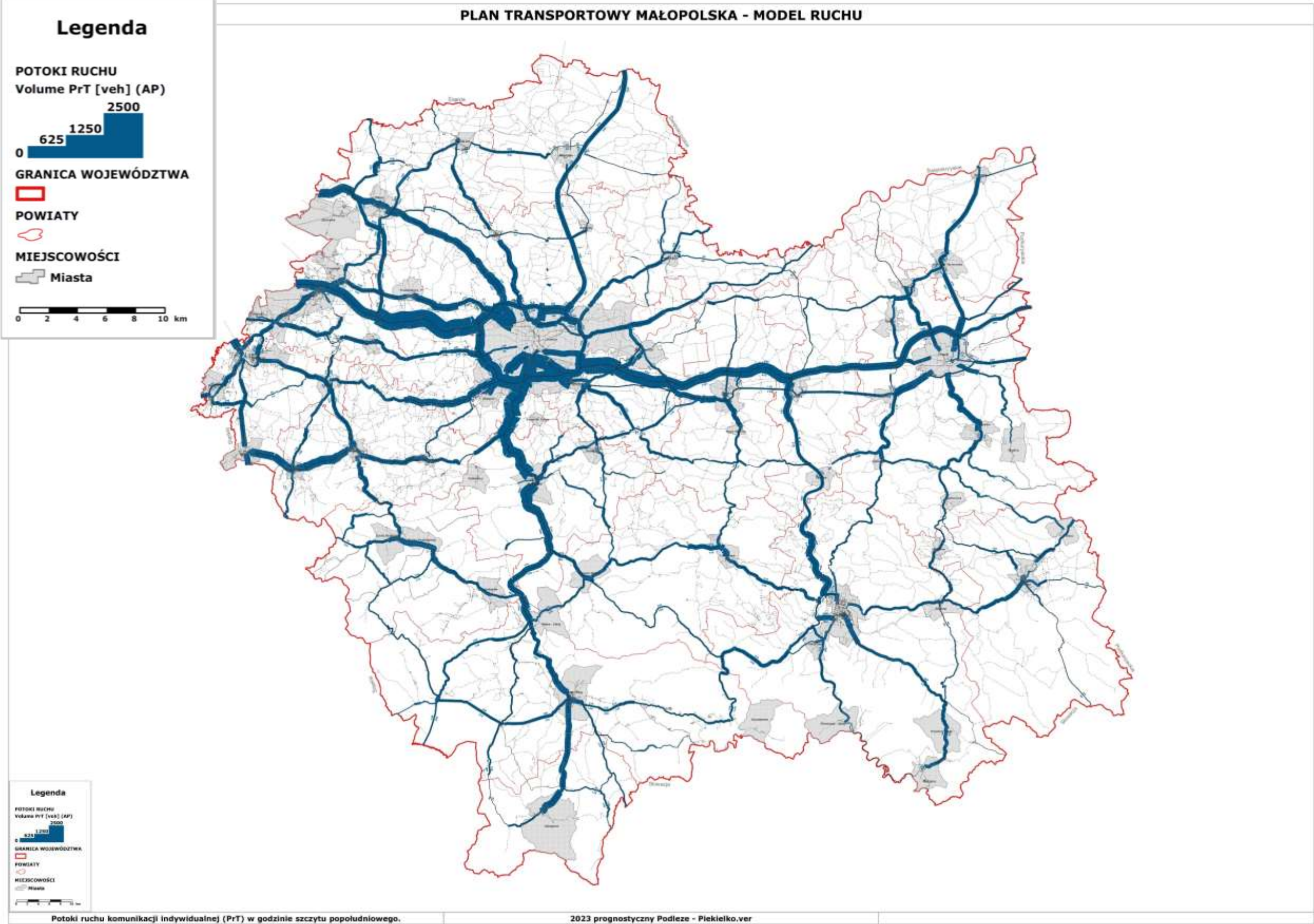
MAPA 11: PRZYROST SIECI DLA STANU INWESTYCYJNEGO Z KOLEJĄ PODŁĘŻE - PIEKIELKO 2023 R.



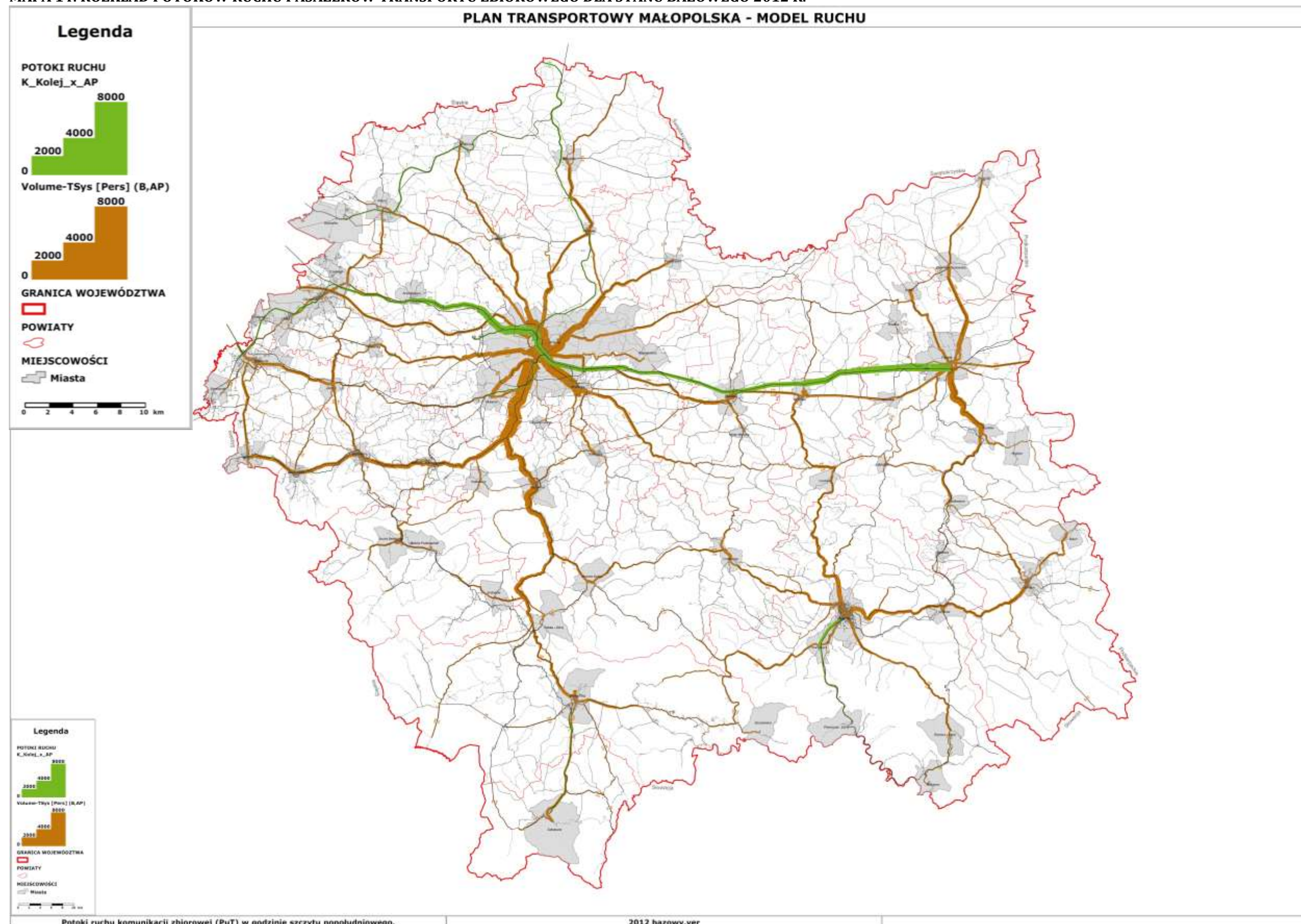
MAPA 12: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU SAMOCHODOWEGO DLA STANU BAZOWEGO 2012 R.



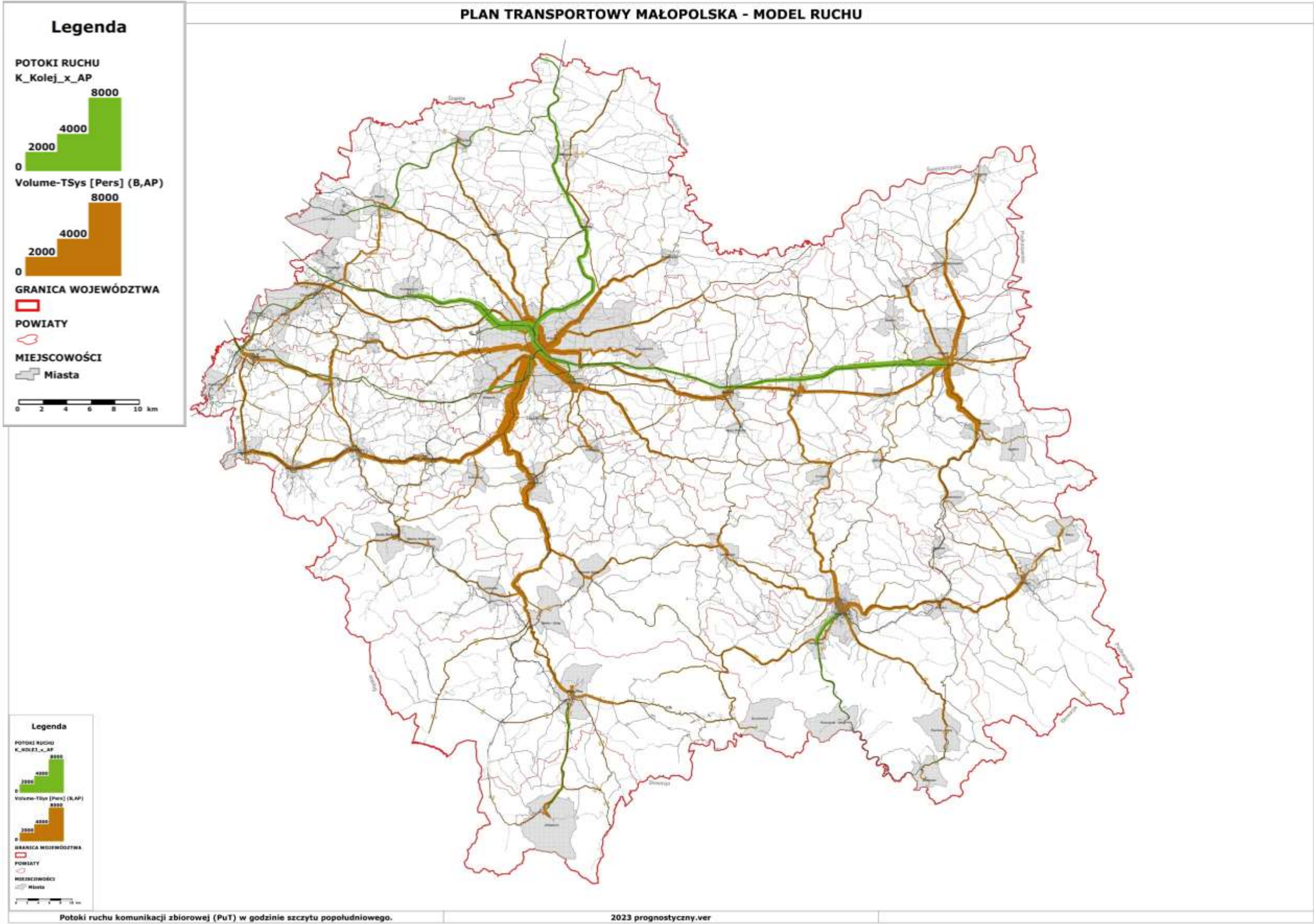
MAPA 13: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU SAMOCHODOWEGO DLA STANU INWESTYCYJNEGO Z LINIĄ PODŁĘŻE - PIEKIEŁKO 2023 R.



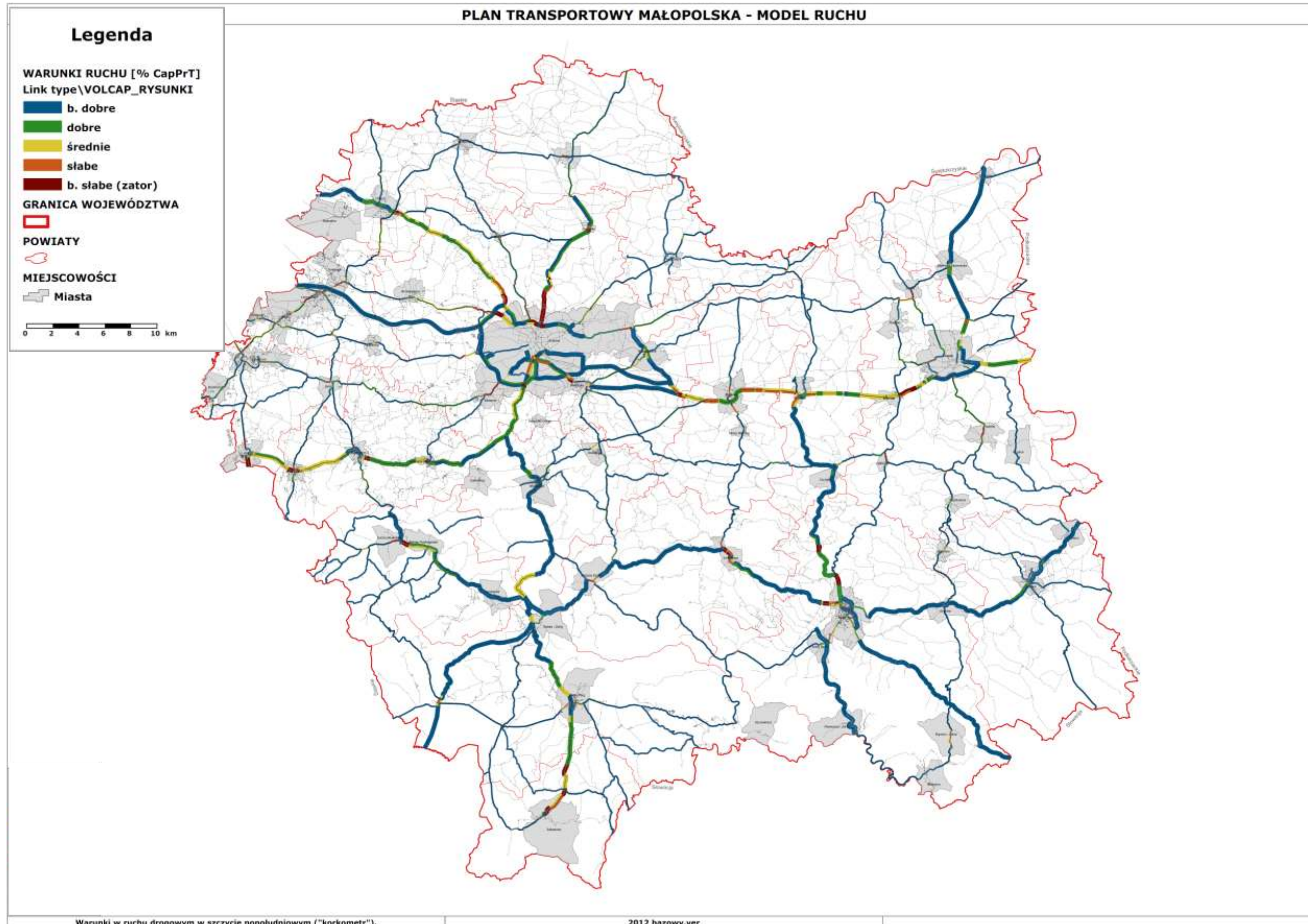
MAPA 14: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU PASAŻERÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA STANU BAZOWEGO 2012 R.



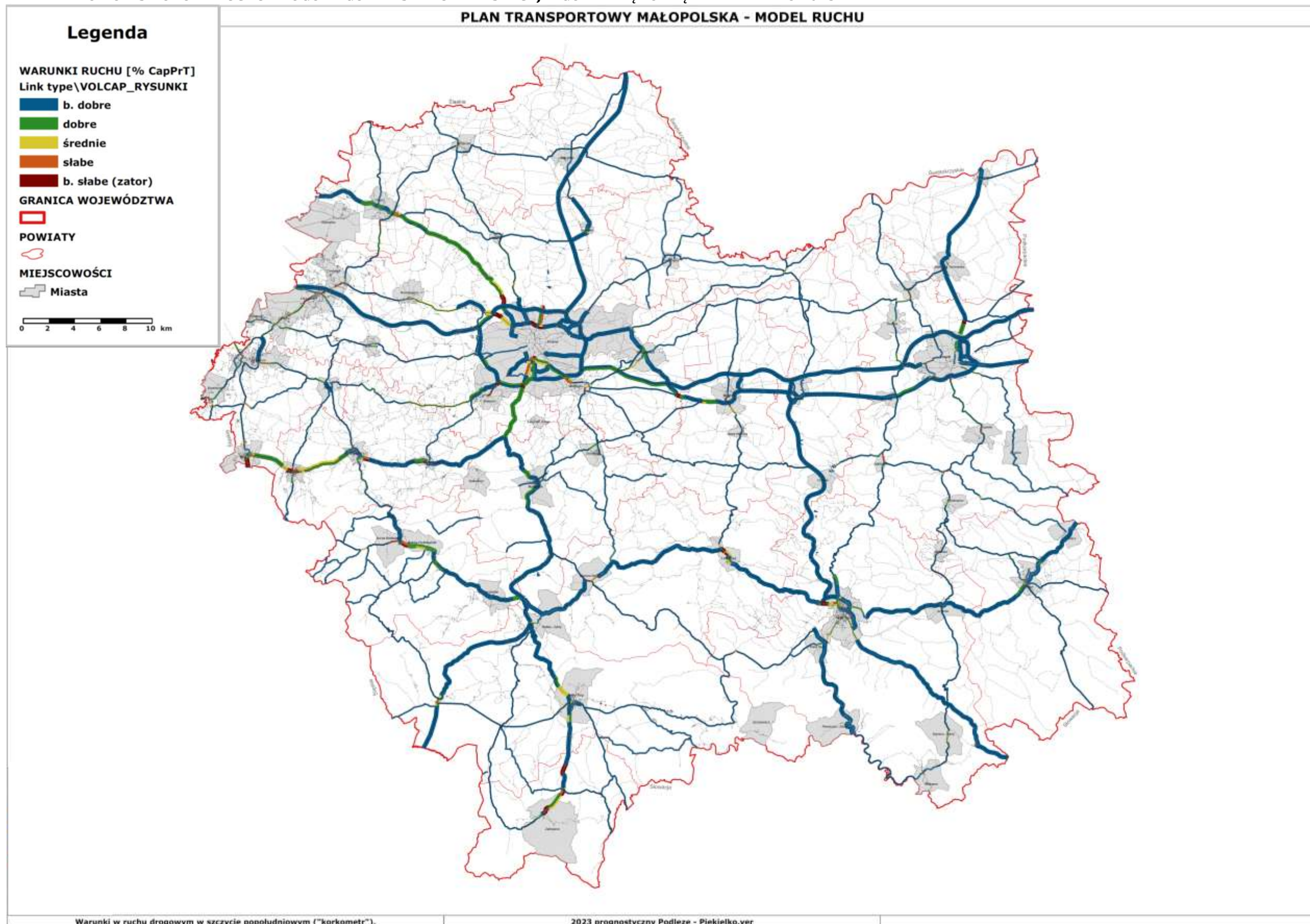
MAPA 15: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU PASAŻERÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA STANU INWESTYCYJNEGO Z LINIĄ PODŁĘŻE - PIEKIEŁKO 2023 R.



MAPA 16: POZIOM SWOBODY RUCHU DROGOWEGO DLA STANU BAZOWEGO 2012 R.



MAPA 17: POZIOM SWOBODY RUCHU DROGOWEGO DLA STANU INWESTYCYJNEGO Z LINIĄ PODŁĘŻE - PIEKIEŁKO 2023 R.



**TABELA 4: WYNIKI ANALIZ POPYTU – DANE O RUCHU TRANSPORTEM ZBIOROWYM I SAMOCHODOWYM, DZIEŃ ROBOCZY**

|                                                            |                                                 |        | tr. Indywidualny, ruch dobowy |               |           | transport zbiorowy, ruch dobowy |                |             |           |        |                   |                |             |           |      |                     |                       |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------|-------------------------------|---------------|-----------|---------------------------------|----------------|-------------|-----------|--------|-------------------|----------------|-------------|-----------|------|---------------------|-----------------------|
| wariant rozwoju<br><br><i>(rok zaistnienia inwestycji)</i> | horyzont czasowy                                | system | tys. poj.km                   | tys. poj.godz | tys. poj. | tys. pas.km                     |                |             |           |        | tys. pas.godz.    |                |             |           |      | suma podróży (tys.) | suma przejazdów (tys) |
|                                                            |                                                 |        |                               |               |           | autobus+ mikrobus               | kolej dalekob. | kolej REGIO | kolej SKA | suma   | autobus+ mikrobus | kolej dalekob. | kolej REGIO | kolej SKA | suma |                     |                       |
| W0<br>- (2012)                                             | Bazowy                                          | PrT    | 25,939                        | 488           | 807       |                                 |                |             |           |        |                   |                |             |           |      |                     |                       |
|                                                            |                                                 | PuT    |                               |               |           | 15,425                          | 194            | 758         | 0         | 16,377 | 340               | 5              | 18          | 0         | 420  | 652                 | 25,939                |
| W1 ref.<br>- (2017)                                        | Referen-<br>cyjny                               | PrT    | 25,988                        | 473           | 806       |                                 |                |             |           |        |                   |                |             |           |      |                     |                       |
|                                                            |                                                 | PuT    |                               |               |           | 15,405                          | 195            | 758         | 1,831     | 18,189 | 339               | 5              | 18          | 25        | 419  | 654                 | 25,988                |
| W2 bezinw.<br>- (2023)                                     | Prognos-<br>tyczny<br>-<br>bezinwesty<br>cyjny  | PrT    | 24,973                        | 449           | 764       |                                 |                |             |           |        |                   |                |             |           |      |                     |                       |
|                                                            |                                                 | PuT    |                               |               |           | 16,083                          | 207            | 824         | 1,904     | 19,018 | 355               | 6              | 20          | 26        | 439  | 697                 | 24,973                |
| W2 inw.<br>- (2023)                                        | Prognos-<br>tyczny<br>-<br>inwestycyj-<br>ny    | PrT    | 24,489                        | 394           | 776       |                                 |                |             |           |        |                   |                |             |           |      |                     |                       |
|                                                            |                                                 | PuT    |                               |               |           | 15,759                          | 367            | 1,151       | 1,926     | 19,203 | 347               | 5              | 23          | 23        | 432  | 685                 | 24,489                |
| W2 inw. P-P<br>- (2023)                                    | progn. -<br>inwest.<br>+ Podłęże -<br>Piekielko | PrT    | 24,248                        | 388           | 768       |                                 |                |             |           |        |                   |                |             |           |      |                     |                       |
|                                                            |                                                 | PuT    |                               |               |           | 15,059                          | 1,079          | 1,967       | 1,926     | 20,031 | 331               | 13             | 34          | 23        | 436  | 693                 | 24,248                |

Oznaczenia modalne: PrT – transport indywidualny samochodowy, PuT – transport zbiorowy

Kolej dalekobieżna – wszystkie połączenia kolejowe niezamawianie przez województwo małopolskie (np. Intercity, TLK, InterRegio itp.); wartości przewozów nie obejmują przejazdów dalekobieżnych

Uwaga: podane wartości należy traktować jako orientacyjne, uśrednione dla całej sieci województwa.

TABELA 5: WSKAŹNIKI EKSPLOATACYJNE SIECI TRANSPORTOWEJ

| wariant rozwoju              | horyzont czasowy                             | system | Wskaźniki średnie dla sieci  |         |                    |                 |               |                           |                       |       |                         |       |
|------------------------------|----------------------------------------------|--------|------------------------------|---------|--------------------|-----------------|---------------|---------------------------|-----------------------|-------|-------------------------|-------|
|                              |                                              |        | śr. prędkości przejazdu km/h |         |                    |                 |               | śr. prędkość podróży km/h | śr. czas podróży, min |       | śr. długość podróży, km |       |
| (rok zaistnienia inwestycji) |                                              |        | PrT                          | PuT bus | PuT kolej dalekob. | PuT kolej REGIO | PuT kolej SKA | PuT                       | PrT                   | PuT   | PrT                     | PuT   |
| W0<br>- (2012)               | bazowy                                       | PrT    | 53.16                        |         |                    |                 |               |                           | 43.53                 |       | 38.57                   |       |
|                              |                                              | PuT    |                              | 45.37   | 36.16              | 41.16           |               | 38.97                     |                       | 38.65 |                         | 25.10 |
| W1 ref.<br>- (2017)          | referencyjny                                 | PrT    | 54.99                        |         |                    |                 |               |                           | 42.24                 |       | 38.71                   |       |
|                              |                                              | PuT    |                              | 45.38   | 36.22              | 41.15           | 72.10         | 43.40                     |                       | 38.47 |                         | 27.83 |
| W2 bezinw.<br>- (2023)       | prognostyczny<br>- bezinwestycyjny           | PrT    | 55.61                        |         |                    |                 |               |                           | 42.34                 |       | 39.24                   |       |
|                              |                                              | PuT    |                              | 45.36   | 36.19              | 41.27           | 72.16         | 43.35                     |                       | 37.79 |                         | 27.31 |
| W2 inw.<br>- (2023)          | prognostyczny<br>- inwestycyjny              | PrT    | 62.20                        |         |                    |                 |               |                           | 36.55                 |       | 37.89                   |       |
|                              |                                              | PuT    |                              | 45.48   | 66.82              | 49.89           | 82.67         | 44.44                     |                       | 37.86 |                         | 28.05 |
| W2 inw. P-P<br>- (2023)      | progn. - inwest.<br>+ Podłęże -<br>Piekiełko | PrT    | 62.44                        |         |                    |                 |               |                           | 36.42                 |       | 37.90                   |       |
|                              |                                              | PuT    |                              | 45.47   | 84.00              | 57.45           | 82.69         | 45.93                     |                       | 37.79 |                         | 28.92 |

PrT transport indywidualny

PuT transport zbiorowy

Uwaga: podane wartości należy traktować jako orientacyjne, uśrednione dla całej sieci województwa

### 6.7. Podsumowanie wyników analiz popytu na transport

Z przeprowadzonych badań ruchu i modelowania dla okresów prognoz i scenariuszy rozwoju systemu można wyprowadzić następujące wnioski dotyczące rezultatów Programu wynikających z celów strategicznych ( na tle wskaźników, zapisanych w rozdziale 8:

- Programowany zakres przedsięwzięć pozwala na utrzymanie korzystnego podziału zadań przewozowych w skali województwa na poziomie obecnym po około połowie ruchu, z tendencją do zwiększania się udziału transportu zbiorowego, jak w poniższej tabeli:

Tabela 6. PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH DLA POSZCZEGÓLNYCH WARIANTÓW

| Podział zadań przewozowych          | PrT   | PuT   |
|-------------------------------------|-------|-------|
| 2012 – stan bazowy                  | 55,3% | 44,7% |
| 2017 – stan referencyjny            | 55,2% | 44,8% |
| 2023 - bezinwestycyjny              | 52,3% | 47,7% |
| 2023 – inwestycyjny, bez linii P -P | 53,1% | 46,9% |
| 2023 – inwestycyjny, z linią P-P    | 52,6% | 47,4% |

Jak widać, w okresie prognozowania udział transportu zbiorowego może wzrosnąć o ponad 2 punkty %, a z linią Podłęże – Piekietko o niemal 3 punkty %. Jest to właściwy kierunek zmian w warunkach wysokiej motoryzacji.

- Zaniechanie realizacji programu (wariant bezinwestycyjny) powoduje wzrost udziału ruchu transportem zbiorowym, spowodowany tym, że w okresie inwestycyjnym przewidziano więcej inwestycji w transport drogowy niż zbiorowy. To byłaby prawidłowa tendencja, gdyby nie fakt, że równocześnie pogorszyłaby się nieco ogólna dostępność w regionie (czasy i długości podróży), a także transportochłonność w stosunku do wariantów inwestycyjnych.
- Zaniechanie realizacji projektu linii kolejowej Podłęże – Piekietko powoduje znaczne w skali województwa spowolnienie wzrostu udziału transportu zbiorowego. Świadczy to o dużym znaczeniu tego przedsięwzięcia, choć nie przesądza ono o ogólnie korzystnej tendencji w kształtowaniu się podziału modalnego podróży. Warto zauważyć po analizie rozkładów ruchu w sieci, że przedsięwzięcie to w znacznym stopniu spowoduje przejście pasażerów z przewozów autobusowych, natomiast nie ograniczy ruchu samochodowego (spadek ruchu o ok. 5%). Wynika to z faktu, że równolegle do tej inwestycji planowana jest modernizacja ważnych dla regionu równoległych dróg krajowych do Nowego Sącza (DK75/S75) i w kierunku Nowego Targu (DK7/S7).
- Udział ruchu samochodowego nieznacznie spada, ale warto zauważyć, że podnosi się średnia prędkość w ruchu samochodowym, a to dzięki kilku znacznym inwestycjom

drogowym w rejonie Krakowa (droga ekspresowa S7 w relacji północ – południe) oraz na drogach w południowej części regionu.

- Poprawa warunków ruchu powoduje znaczne oszczędności w czasach podróżowania w transporcie zbiorowym – średnie prędkości i czasy poprawiają się o kilkanaście procent. Oznacza to oszczędność rzędu 2,1 mln godzin rocznie.
- W przypadku zaniechania realizacji Programu warunki ruchu drogowego są gorsze niż wariantach inwestycyjnych (niższa prędkość średnia o ok. 10%). Wynika to z licznych inwestycji drogowych zaplanowanych w ramach Programu.
- Analiza poziomu swobody ruchu w sieci drogowej, który jest miarą zatłoczenia, wykazuje lekką poprawę sytuacji, choć nie ma miejsca przełom w tym względzie. Działania w ramach programu w zdecydowany sposób poprawiają sytuację na następujących odcinkach sieci drogowej:
  - DK 94 na odcinku Wieliczka – Bochnia – Tarnów – Dębica (poprzez ukończenie budowy autostrady A4),
  - wylot północny z Krakowa w ciągu DK 7 (przez budowę wylotu drogi ekspresowej S7),
  - wylot drogowy z Nowego Sącza na północ (DK 75 oraz dokończenie obwodnicy północnej) przez budowę obwodnicy zachodniej miasta i nowego odcinka zamiejskiego,
  - kontynuacja budowy drogi ekspresowej S7 (odcinek Lubień – Rabka),
  - przebudowa DK 75 na odcinku Brzesko – Nowy Sącz, zwłaszcza w rejonie ważniejszych miejscowości na tej trasie.
- Do najbardziej zatłoczonych fragmentów sieci drogowej, zarówno w stanie bazowym (2012) jak i prognozowanym na rok 2023, wraz z linią Podłężę – Piekietko, należą:
  - cały odcinek DK 94 Kraków – Olkusz – Dąbrowa Górnicza; program nie przewiduje działań naprawczych dla tej drogi;
  - zachodni odcinek DK 52 w rejonie Kalwarii Zebrzydowskiej i częściowo Wadowic oraz odcinek Wadowice – Kęty; program nie przewiduje działań naprawczych dla tej drogi.
- Poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu wynika z wielu czynników, nie tylko o charakterze strategicznych, ale operacyjnych. Jednak przedstawiona analiza wskazuje, że praca przewozowa w ruchu drogowym spada o ok. 7 % w stosunku do wariantu bazowego jak i referencyjnego i to zarówno wobec wariantu bez linii kolejowej Podłężę – Piekietko.

Oznacza to, że Program TiK może prowadzić do osiągnięcia zakładanych rezultatów celów strategicznych.

## 7.PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE – WYMIAR KRAJOWY I REGIONALNY POZA WARUNKOWOŚCIĄ EX ANTE

Opracowanie Programu w części dotyczącej zestawienia planowanych zadań inwestycyjnych poprzedzono działaniami przygotowawczymi w następującej sekwencji:

- Identyfikacja potrzeb poszczególnych gestorów infrastruktury,
- Analiza wyników prac przedprojektowych,
- Umieszczenie projektu w dokumentach krajowych (Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), październik 2014 r.), Ocena wpływu na sieć transportową w regionie Małopolski w ramach niniejszego programu, lub w ramach ocen dla potrzeb planu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Metropolii Krakowskiej.

Podane poniżej informacje mogą ulec niewielkim zmianom w miarę postępu prac przygotowawczych i realizacyjnych.

### 7.1 Karty przedsięwzięć

| PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Działanie 1.1. Poprawa dostępności kolejowej Krakowa w wymiarze regionalnym, krajowym i międzynarodowym. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| PS - 1.1.1                                                                                               | <b>Budowa linii kolejowej Kraków Podtęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna wraz z modernizacją odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica Państwa i Chabówka – Nowy Sącz (projekt nie ma zapewnionego finansowania w KPK)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                | Poprawa dostępności zewnętrznej oraz radykalna poprawa dostępności wewnętrznej południowej części województwa z Krakowem i dalej poprzez budowę wysokosprawnej linii kolejowej. Linia znaczenia międzynarodowego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| CZĘŚĆ PROJEKTOWA                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Cel realizacji                                                                                           | <p>Budowa fragmentu sieci kolejowej w południowej Małopolsce, połączona z modernizacją linii istniejących; ma na celu skrócenie czasu przejazdu pomiędzy Krakowem i Nowym Sączem oraz Zakopanem, podniesienie standardów podróżowania, jakości i bezpieczeństwa przewozów. Realizacja inwestycji pozwoli ponadto na zmniejszenie ruchu na sieci drogowej dzięki przejęciu znacznej części przewozów osób i towarów. Podniesie istotnie dostępność w tej części Małopolski.</p> <p>Ponadto realizacja inwestycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• polepszy parametry techniczne sieci kolejowych o znaczeniu państwowym i jednocześnie bardzo ważnych dla regionu,</li> <li>• pozwoli na dostosowanie linii kolejowych do wymogów interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolejowego.</li> </ul> <p>Linia nie jest przewidziana do obsługi ruchu lokalnego stąd nie ma znaczenia dla ruchu z terenów południowej części obszaru metropolitalnego Krakowa, natomiast obsłuży przejazdy w relacjach bezpośrednich między wspomnianymi miastami i kilkoma</p> |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | mniejszymi ośrodkami na trasie linii (np. Limanową, Mszana Dolną).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Zakres rzeczowy                      | Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc (Piekietko) – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowych Nowy Sącz – Muszyna – granica Państwa. Zakłada się uzyskanie prędkości maksymalnej na odcinku nowobudowanym: 160 km/h oraz 80-120 km/h na odcinkach modernizowanych, budowę ponad 60 km nowych linii na odcinku Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizację ponad 75 km istniejącej linii nr 104 na odcinku Chabówka – Nowy Sącz.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Komplementarność                     | <p>Na terenie Województwa Małopolskiego realizowane są projekty, których efekty są bezpośrednio związane z proponowanym projektem, co oznacza wzajemną komplementarność i pozwala na osiągnięcie maksymalnego efektu dzięki zwielokrotnieniu korzyści uzupełniających się zadań. Wymienić tu należy następujące projekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice – Kraków (POLiŚ 7-1.11.1)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III (POLiŚ 7.1-30)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej Psary – Kraków (odcinek Psary – Kozłów oraz odcinek Kraków Batowice – Kraków Główny, POLiŚ 7.1-17 - lista rezerwowa)</li> <li>• Modernizacja dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym (POLiŚ 7.1-28)</li> <li>• Zakupy taboru kolejowego realizowane w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013</li> <li>• Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie (POLiŚ 7-1.47)</li> </ul> |
| Formuła realizacji                   | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (I, rzecznictwo interesów regionalnych)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Lata realizacji                      | Etap przygotowawczy (projektowy): 2018-2021 / inwestycja planowana: 2020-2025                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Operator/<br>Koordynator             | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Partnerzy                            | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Szacowana wartość całkowita          | ok. 7 177 mln zł <b>(projekt nie ma zapewnionego finansowania w KPK)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie dokumentacji studialnej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Szacowany udział budżetu województwa | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Przewidywane źródła finansowania     | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko<br>Oś priorytetowa V Rozwój transportu kolejowego w Polsce                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

|                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Działanie 1.2. Kontynuacja rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków-Balice wraz z poprawą jego dostępności transportowej |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| PS - 1.2.1                                                                                                                       | <b>Kraków Airport – największy regionalny port lotniczy w kraju.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                        | Podniesienie dostępności Krakowa i województwa przez zwiększenie przepustowości portu lotniczego w dostosowaniu do rosnącego popytu oraz wykreowanie strefy aktywności gospodarczej w sąsiedztwie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Cel realizacji                                                                                                                   | Realizacja przedsięwzięć przyczyni się do zwiększenia przepustowości lotniska do 8 mln pasażerów rocznie i poprawy standardów obsługi pasażerów oraz statków powietrznych. Zwiększone zostanie również bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych oraz poprawi się niezawodność operacyjna lotniska, zwiększą się możliwości operacji lotniczych w sytuacji ograniczonej widoczności.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                  | Inwestycje planowane do realizacji w latach 2014 – 2022:<br>Remont/Budowa drogi startowej<br>Odprowadzenie wód opadowych z terenu lotniska wraz z instalacją sanitarną<br>Budowa parkingu terenowego<br>Budowa hangaru dla samolotu B-737<br>Budowa drugiego zbiornika przeciwpożarowego<br>Budowa przewiązki do hotelu<br>Rozbudowa drogi pożarowej na kierunku 07<br>Rozbiórka hangaru<br>Budowa drogi gospodarczej<br>Punkt pomiarowy na wejściu Potoku Olszanickiego<br>Obrodenie terenu lotniska od strony JW 1155<br>Remont istniejącej płyty postojowej samolotów<br>Remont placu manewrowego PM1 wraz z naprawą urządzeń liniowych<br>Plac składowania odpadów – część zastrzeżona i ogólnodostępna |
| Komplementarność                                                                                                                 | Przebudowa układu drogowego w rejonie lotniska Kraków Airport.<br>Przebudowa linii kolejowej nr 118 Kraków – Mydlniki - Balice                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Formuła realizacji                                                                                                               | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej ( rzecznictwo interesów regionalnych)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lata realizacji                                                                                                                  | etap przygotowawczy: 2010-2014 / inwestycja: 2014-2022                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                         | Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Partnerzy                                                                                                                        | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                      | ok. 337,82 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Opis sposobu                                                                                                                     | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie informacji od                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                      |                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| szacowania wartości                  | podmiotów realizujących tego typu inwestycje, na podstawie dokumentacji.                                                                                           |
| Szacowany udział budżetu województwa | -                                                                                                                                                                  |
| Przewidywane źródła finansowania     | Środki własne MPL Kraków Airport,<br>Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko<br>Oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego |

|                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ</b><br>Działanie 1.3. Skoncentrowanie wokół Krakowa sieci głównych szlaków drogowych, w tym o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| PS - 1.3.1                                                                                                                                                                                                                    | <b>Usprawnienie połączeń w korytarzu północ – południe w sieci wspomagającej sieć TEN-T</b>                                                                                                                                                                                                                     |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                                                                     | Poprawa dostępności regionu na osi północ - południe oraz do/z Krakowa poprzez podniesienie przepustowości i sprawności ruchu oraz bezpieczeństwa. Drogi ekspresowe i GP.                                                                                                                                       |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                                                                | Poprawa warunków ruchu dla transportu tranzytowego na osi północ – południe, odciążenie układu wewnętrznego Krakowa i Aglomeracji od tego ruchu (ograniczenie zatłoczenia na sieci drogowej uzupełniającej), poprawę płynności ruchu, skrócenie czasu podróży, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego           |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                                                               | 1. Budowa S-7 odc. gr. Woj. świętokrzyskiego– Kraków (węzeł Igołomska)<br>2. Budowa S-7 odc. węzeł Christo Botewa - węzeł Igołomska<br>3. Budowa S-7 odc. Lubień – Rabka<br>4. Budowa Północnej Obwodnicy Krakowa w ciągu S52<br>5. Rozbudowa ul. Igołomskiej wraz z budową parkingu Park & Ride - dł. ok. 7 km |
| Komplementarność                                                                                                                                                                                                              | - budowa odcinków autostrady A4 na wschód od Krakowa, - rozwój połączeń regionalnych                                                                                                                                                                                                                            |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                                                            | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych)                                                                                                                                                                                  |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Lata realizacji                                                                                                                                                                                                               | Inwestycja: 2015-2023                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Operator/ Koordynator                                                                                                                                                                                                         | 1,2,3,4-Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,<br>5 - Miasto Kraków                                                                                                                                                                                                                                     |
| Partnerzy                                                                                                                                                                                                                     | Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                                                                                                                   | Łącznie 7 621,378 mln zł<br>1) 2 649,000 mln zł <sup>1)</sup><br>2) 686,590 mln zł <sup>1)</sup><br>3) 2 472,000 mln zł <sup>1)</sup><br>4) 1 554,301 mln zł <sup>1)</sup><br>5) 259,487 mln zł <sup>2)</sup>                                                                                                   |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                                                                                                              | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie prac studialnych oraz częściowo wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                                |
| Szacowany udział budżetu województwa                                                                                                                                                                                          | 1,3493                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Przewidywane źródła finansowania                                                                                                                                                                                              | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, , Krajowy Fundusz Drogowy, budżet państwa                                                                                                                                                                                                                       |

<sup>1)</sup> - zgodnie z pismem GDDKiA o. Kraków nr O.KR.D-2.071.12.2017.3.ho z dnia 24.07.2017r.

<sup>2)</sup> - zgodnie z pismem Urzędu Miasta Krakowa nr GK-02.720.112.2017 z dnia 09.08.2017r.

| PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Działanie 1.5. Transport aglomeracyjny                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| PS - 1.5.1                                                                 | <b>Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Definicja przedsięwzięcia                                                  | Poprawa dostępności w obrębie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego dla dojazdów do pracy i nauki do /z Krakowa poprzez podniesienie przepustowości i sprawności ruchu kolejowego oraz wykształcenie sprawnej obsługi aglomeracyjnej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Cel realizacji                                                             | Zorganizowanie nowego środka przewozowego o charakterze lekkiej kolei, opartego na zasadzie stałoodstępowej komunikacji aglomeracyjnej, łączącej miejscowości w Aglomeracji z jej centrum, dzięki czemu powstanie środek transportu konkurencyjny wobec samochodu osobowego. System obejmie także węzły przesiadkowe, terminale autobusowe, parkingi w tym, w systemie „Parkuj i Jedź”, zintegrowane przez SKA z innymi podsystemami transportu.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Zakres rzeczowy                                                            | W ramach realizacji Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej wykonano następujące elementy::<br>Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki, celem zapewnienia bezpośredniego połączenia kolejowego stacji Kraków Główny w kierunku Skawiny (i dalej: do Zakopanego i Oświęcimia).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Komplementarność                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zakupy taboru kolejowego realizowane w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013</li> <li>• Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń pasażerskich w Aglomeracji Krakowskiej (POIiŚ 7.3)</li> <li>• Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie (POIiŚ 7-1.47)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice – Kraków (POIiŚ 7-1.11.1)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E-30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej – zgłoszone do POIŚ / Instrument „Łącząc Europę” (CEF)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III (POIiŚ 7.1-30)</li> <li>• Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków Airport” z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki – Balice (POIiŚ 7.1-21)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej Psary – Kraków (odcinek Psary – Kozłów oraz odcinek Kraków Batowice – Kraków Główny, POIiŚ 7.1-17 - lista rezerwowa)</li> <li>• Przebudowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym (POIiŚ 7.1-28)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka w ramach projektu Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w Aglomeracji Krakowskiej (POIiŚ 7.3-7)</li> </ul> <p>Modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów - Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka - Kraków Swoszowice MRPO.04.02.03-12-566/<br/>Wdrożenie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim</p> |
| Formuła realizacji                                                         | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|                                      |                                                                                            |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych itp.)                                      |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>             |                                                                                            |
| Lata realizacji                      | etap przygotowawczy: 2011-2016 / inwestycja: 2015-2017                                     |
| Operator/<br>Koordynator             | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.                                                            |
| Partnerzy                            | Województwa Małopolskie (tabor), Miasto Kraków                                             |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                            |
| Szacowana wartość całkowita          | 310,978 mln zł                                                                             |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Kalkulacja na podstawie dokumentacji oraz dokumentów programowych                          |
| Szacowany udział budżetu województwa | brak                                                                                       |
| Przewidywane źródła finansowania     | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Oś V Rozwój transportu kolejowego w Polsce |

| PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Działanie 1.5: Transport aglomeracyjny                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| PS - 1.5.2                                                                 | <b>Rozwój zintegrowanego transportu publicznego w Krakowie i aglomeracji krakowskiej</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Definicja przedsięwzięcia                                                  | Doskonalenie systemu transportu zbiorowego w obrębie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego dla dojazdów do pracy i nauki do /z Krakowa poprzez podniesienie przepustowości i sprawności systemu oraz wykształcenie sprawnej obsługi aglomeracyjnej                                                                                                                                           |
| CZĘŚĆ PROJEKTOWA                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Cel realizacji                                                             | Jest to plan nowego poszerzenie zasięgu nowoczesnego systemu tramwaju szybkiego w Krakowie i gminach sąsiednich aglomeracji, zapewniającego wysoki standard usług przewozowych, co skróci czas podróży, szczególnie w relacjach z centralnymi rejonami miasta, zapewni powiązania z istniejącymi i planowanymi przystankami i stacjami kolejowymi, oraz z planowanymi parkingami systemu P&R |
| Zakres rzeczowy                                                            | 1. Budowa linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka – os. Górka Narodowa/Azory) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej.<br>2. Budowa Trasy Łagiewnickiej wraz z linią tramwajową wraz z P&R.<br>3. Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice).                                                                                  |
| Komplementarność                                                           | SKA, zakup taboru kolejowego                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Formuła realizacji                                                         | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych)                                                                                                                                                                                                                                                               |
| CZĘŚĆ WDROŻENIOWA                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Lata realizacji                                                            | Inwestycja: 2013-2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Operator/<br>Koordynator                                                   | Miasto Kraków                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Partnerzy                                                                  | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| CZĘŚĆ FINANSOWA                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Szacowana wartość całkowita                                                | 1) 502,187 mln zł 2) 802,199 mln zł 3) 158,761 mln zł<br>Razem: 1 523,147 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Opis sposobu szacowania wartości                                           | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie studiów wykonalności i wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Szacowany udział budżetu województwa                                       | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Przewidywane źródła finansowania                                           | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko<br>Oś IV Infrastruktura drogowa dla miast<br>Oś VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach                                                                                                                                                                                                                                    |

|                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>RIORYTET 2. WYKREOWANIE SUBREGIONALNYCH WĘZŁÓW TRANSPORTOWYCH</b>                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Działanie 2.2: Tworzenie sprawnych połączeń kolejowych i drogowych pomiędzy subregionalnymi węzłami transportowymi oraz zwiększanie ich dostępności zewnętrznej i wewnętrznej |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| PS - 2.2.1                                                                                                                                                                    | <b>Rozprowadzenie ruchu z autostrady A4</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                     | Podniesienie dostępności w regionie poprzez poprawę dostępu do autostrady A4 w wybranych nowych węzłach i zwiększenie jej wykorzystania dla ruchów wewnętrznego regionu                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                | Celem projektu jest skrócenie czasów i długości podróży w regionie i poprawi płynność bezpieczeństwa ruchu na sieci drogowej w korytarzu autostrady, co wywoła pozytywne skutki na terenie znacznej części województwa. Zwiększenie wykorzystania autostrady spowoduje także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszy emisję zanieczyszczeń do otoczenia. Integracja sieci dróg na terenie województwa małopolskiego z autostradą A4 stanowiącą główny ciąg komunikacyjny relacji wschód-zachód i podobnych. |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                               | Budowa i rozbudowa węzłów autostrady wraz z drogami dojazdowymi w następujących lokalizacjach: Przełożenie DK 73 odc. węzeł Krzyż – węzeł Lwowska                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Komplementarność                                                                                                                                                              | Projekty są wzajemnie komplementarne i stanowią uzupełnienie poszczególnych węzłów w rozprowadzeniu ruchu z autostrady A4. Realizacja ich przyczyni się do usprawnienia komunikacji na terenie województwa małopolskiego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                            | PA – zadanie podlegające administracji regionalnej i lokalnej przy wsparciu Unii Europejskiej, O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych itd.)                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Lata realizacji                                                                                                                                                               | 2013 - 2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                                                      | GDDKiA, JST                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Partnerzy                                                                                                                                                                     | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                                                                   | 238,055 mln zł <sup>1)</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                                                              | Kalkulacja na podstawie przewidywanych głównych kosztów jednostkowych, składających się na wartość całkowitą.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Szacowany udział budżetu województwa                                                                                                                                          | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Przewidywane źródła finansowania                                                                                                                                              | wg zawartego przyszłego porozumienia, brak zapewnionego finansowania                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

<sup>1)</sup>- zgodnie z pismem GDDKiA o. Kraków nr O.KR.D-2.071.12.2017.3.ho z dnia 24.07.2017r.

|                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 2. WYKREOWANIE SUBREGIONALNYCH WĘZŁÓW TRANSPORTOWYCH                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Działanie 2.3 Budowa obwodnic/obejść miast i miejscowości dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| PS - 2.3.1                                                                                                    | <b>Wspieranie budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych</b>                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                     | Usprawnienie funkcjonowania węzłów drogowych w rejonie miast subregionalnych dla poprawy warunków ruchu w ciągach dróg krajowych oraz poprawy funkcjonowania miast subregionalnych i sieci drogowych tych miast                                                                                                               |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Cel realizacji                                                                                                | Realizacja projektu przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości związanych z ruchem tranzytowym przez teren miast, często ich centra. Dzięki obwodnicom, podniesie się bezpieczeństwo i komfort podróżowania oraz zmniejszy negatywne oddziaływania na otoczenie. Podniesie się także średnia prędkość w ciągu drogi krajowej. |
| Zakres rzeczowy                                                                                               | Wspieranie budowy obwodnic (w ciągu dróg krajowych):<br>1) Zabierzowa, 2) Zatora, 3) Dąbrowy Tarnowskiej, 4) Nowego Sącza (Chełmca), 5) Skawiny                                                                                                                                                                               |
| Komplementarność                                                                                              | Modernizacja drogi ekspresowej S7,<br>Budowa północnej obwodnicy Krakowa                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Formuła realizacji                                                                                            | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej ( rzecznictwo interesów regionalnych)                                                                                                                                                                                               |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Lata realizacji                                                                                               | 2016-2023                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                      | GDDKiA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Partnerzy                                                                                                     | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                   | Łączny koszt: 572,873 mln zł:<br>1. Zabierzowa – 295,900 mln zł <sup>1)</sup><br>2. Zatora – 58,000 mln zł <sup>1)</sup><br>3. Dąbrowy Tarnowskiej – 114,500 mln zł <sup>1)</sup><br>4. Nowego Sącza (Chełmca) – 38,684 mln zł <sup>1)</sup><br>5. Skawiny (etap IV i V) – 65,789 mln zł <sup>1)</sup>                        |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                              | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie studiów i wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                                                                    |
| Szacowany udział budżetu województwa                                                                          | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Przewidywane źródła finansowania                                                                              | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Oś IV Infrastruktura drogowa dla miast, Krajowy Fundusz Drogowy, budżet państwa                                                                                                                                                                                               |

<sup>1)</sup>- zgodnie z pismem GDDKiA o. Kraków nr O.KR.D-2.071.12.2017.3.ho z dnia 24.07.2017r.

| PRIORYTET 2. WYKREOWANIE SUBREGIONALNYCH WĘZŁÓW TRANSPORTOWYCH          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Działanie 2.6. Wspieranie warunków dla rozwoju transportu ekologicznego |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| PS - 2.7.1                                                              | <b>Zakup taboru kolejowego: nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby rozwoju kolei małopolskich</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Definicja przedsięwzięcia                                               | Realizacja projektu służyć ma poprawie i wzmocnieniu systemu kolejowych przewozów pasażerskich w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na terenie województwa małopolskiego, co pozwoli poprawić jakość usług w zakresie kolejowego ruchu aglomeracyjnego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| CZĘŚĆ PROJEKTOWA                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Cel realizacji                                                          | Nowe składy EZT zwiększą atrakcyjność i wizerunek przewozów aglomeracyjnych w transporcie kolejowym na terenie województwa małopolskiego. Dzięki poprawie komfortu podróży zwiększy się liczba pasażerów, którzy wybiorą ten środek transportu. Projekt zwiększy atrakcyjność inwestycyjną regionu i nastąpi poprawa dostępności w obrębie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego poprzez podniesienie przepustowości i sprawności ruchu kolejowego. Realizacja projektu wpłynie na komfort życia mieszkańców aglomeracji krakowskiej, w szczególności osób uczących się i pracujących, które uzyskają możliwość sprawniejszego dojeżdżania do miejsc nauki lub pracy. Efekty przedsięwzięcia będą dotyczyły przede wszystkim osób dojeżdżających do i z centrum Krakowa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Zakres rzeczowy                                                         | Inwestycja obejmuje zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby przewozów aglomeracyjnych. Zakupione zostaną 4 nowe elektryczne zespoły trakcyjne w wersji czteroczłonowej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Komplementarność                                                        | <p>Wymienić tu należy następujące projekty (zrealizowane i w trakcie realizacji):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zakupy taboru kolejowego (MRPO 2007-2013)</li> <li>• Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie (POIiŚ 2007-2013)</li> <li>• Zakup taboru do obsługi połączeń pasażerskich w aglomeracji krakowskiej (POIiŚ 2007-2013)</li> <li>• Budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym; inwestor - Polskie Koleje Państwowe S.A. (POIiŚ 2007-2013)</li> <li>• Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków - Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki - Balice; inwestor - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (POIiŚ 2007-2013)</li> <li>• Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej; inwestor - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (POIiŚ 2007-2013)</li> <li>• Poprawa funkcjonowania krakowskiego transportu miejskiego poprzez zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego oraz rozbudowę systemu Krakowskiej Karty Miejskiej; inwestor - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. z siedzibą w Krakowie (POIiŚ 2007-2013)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku Tarnów - Stróże;</li> </ul> |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | <p>inwestor - PKP Polskie Linie Kolejowe SA Centrum Realizacji Inwestycji Oddział w Krakowie (MRPO 2007-2013)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów - Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka – Kraków Swoszowice; inwestor - PKP Polskie Linie Kolejowe SA Centrum Realizacji Inwestycji Oddział w Krakowie (MRPO 2007-2013)</li> <li>• Integracja transportu kolejowego z transportem zbiorowym lub prywatnym w m. Tarnów; inwestor - Gmina Miasta Tarnowa (MRPO 2007-2013)</li> <li>• Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki - prace przygotowawcze; inwestor - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (POLiŚ 2007-2013)</li> </ul> |
| Formuła realizacji                   | PA – zadanie podlegające administracji regionalnej (UMWM, WSJO): wyłącznie aktywność własna (bez partnerów)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Lata realizacji                      | 2017-2019                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Operator/<br>Koordynator             | Beneficjent: Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Partnerzy                            | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Szacowana wartość całkowita          | 88,328 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Kalkulacja na podstawie przewidywanych głównych kosztów jednostkowych, składających się na wartość całkowitą                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Szacowany udział budżetu województwa | <p>Budżet Województwa Małopolskiego: 55 722 580,77 zł, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• koszty kwalifikowalne – wkład własny (50%): 32 605 877,24 zł (w tym Fundusz Kolejowy – 14 335 731,38 zł)</li> <li>• koszty niekwalifikowalne: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ podatek VAT 14 998 703,53 zł</li> <li>○ serwis pojazdów 8 118 000,00 PLN (brutto)</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Przewidywane źródła finansowania     | <p>Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko</p> <p>Oś V Rozwój transportu kolejowego w Polsce</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 2 Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych<br>Działanie 2.7. Wspieranie warunków dla rozwoju transportu ekologicznego |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| PS - 2.7.2                                                                                                                               | <b>Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                | Podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podróżnych w komunikacji miejskiej Krakowa dla zwiększenia liczby osób podróżujących, przyspieszenie wymiany pasażerów                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Cel realizacji                                                                                                                           | Poprawa jakości powietrza i ochrona środowiska przed hałasem komunikacyjnym m.in. poprzez wsparcie wdrożenia energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie, zwłaszcza w transporcie publicznym. Wpłynie na usprawnienie ruchu pasażerskiego oraz zapewni obsługę na najważniejszych ciągach komunikacyjnych. Natomiast walory eksploatacyjne pojazdów pozwolą na ograniczenie emisji zanieczyszczeń w ścisłym centrum Krakowa (autobusy elektryczne będą kierowane do obsługi linii przebiegających w pobliżu Starego Miasta) oraz zmniejszenie emisji hałasu komunikacyjnego (poprzez „cichszą” eksploatację zarówno nowych tramwajów jak i autobusów oraz przejęcie części pasażerów z komunikacji samochodowej). |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                          | Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Komplementarność                                                                                                                         | Projekt wpisuje się w działania w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu oraz cały Priorytet 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Formuła realizacji                                                                                                                       | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych itd.)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Lata realizacji                                                                                                                          | 2016 - 2023                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                 | MPK S.A. w Krakowie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Partnerzy                                                                                                                                | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                              | 427,560 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                         | Kalkulacja na podstawie dotychczasowych licznych doświadczeń z podobnych przedsięwzięć                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Szacowany udział budżetu województwa                                                                                                     | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Przewidywane źródła finansowania                                                                                                         | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko<br>Oś VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

|                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 3 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW O NAJNIŻSZEJ DOSTĘPNOŚCI W REGIONIE                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Działanie 3.1. Budowa nowych oraz rozbudowa istniejących szlaków kolejowych i drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| PS 3.1.1.                                                                                                                                                                            | <b>Modernizacja dróg krajowych</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                            | Poprawa dostępności wewnętrznej poprzez modernizację najważniejszych dróg krajowych w regionie                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                       | Celem działań w zakresie Priorytetów 1+2+3 poprawienie płynności ruchu na głównych szlakach drogowych województwa poza autostradami i drogami ekspresowymi dla skrócenia czasów podróży, poprawienia płynności ruchu oraz uzyskanie wysokiego stanu technicznego dróg krajowych                                                                                                                        |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                      | Wspieranie modernizacji, budowy:<br>1. Budowa klasy GP Brzesko – Nowy Sącz<br>2. Budowa drogi ekspresowej S-1 Mysłowice (węzeł „Kosztowy II”) – Bielsko-Biała (węzeł „Suchy Potok”)                                                                                                                                                                                                                    |
| Komplementarność                                                                                                                                                                     | Na terenie Województwa Małopolskiego realizowane są projekty, których efekty są bezpośrednio związane z proponowanym projektem, co oznacza wzajemną komplementarność i pozwala na osiągnięcie maksymalnego efektu dzięki zwielokrotnieniu korzyści uzupełniających się zadań.<br>Wymienić tu należy przedsięwzięcia:<br>- budowa odcinków autostrady A4,<br>- modernizacja odcinków drogi krajowej S7. |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                   | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych itd.)                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Lata realizacji                                                                                                                                                                      | 2019-2027                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                                                             | GDDKiA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Partnerzy                                                                                                                                                                            | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                                                                          | 1) 1 492,1 mln zł <sup>1)</sup> 2) 3 569,161 mln zł <sup>2)</sup><br>SUMA: 5 061,261 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                                                                     | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Szacowany udział budżetu województwa                                                                                                                                                 | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Przewidywane źródła finansowania                                                                                                                                                     | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko<br>Oś IV Infrastruktura drogowa dla miast, Krajowy Fundusz Drogowy, budżet państwa                                                                                                                                                                                                                                                                      |

<sup>1)</sup>- zgodnie z pismem GDDKiA o. Kraków nr O.KR.D-2.071.12.2017.3.ho z dnia 24.07.2017r.

<sup>2)</sup> - - zgodnie z pismem GDDKiA o. Katowice nr O.KA.I.1-4111.29.2017.30.TG z dnia 09.08.2017r

|                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 3 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW O NAJNIŻSZEJ DOSTĘPNOŚCI W REGIONIE</b><br>Działanie 3.1. Budowa nowych oraz rozbudowa istniejących szlaków kolejowych i drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| PS - 3.1.2                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                                                                                                                                     | Odzyskanie w sieci kolejowej województwa zdolności do oferowania szybkich połączeń, konkurowania z przewozami drogowymi i zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa podróży                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                                | Modernizacja i rewitalizacja istniejących linii kolejowych ma na celu poprawę jakości i efektywności oferty przewozowej oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez likwidację ograniczeń prędkości, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu przejazdu. Dodatkowo realizacja inwestycji może spowodować odciążenie sieci drogowej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                                                                                                                               | Modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych:<br>1) linia kolejowa E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Bieżanów – 19,80 km (nazwa zadania: „Prace na linii E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej”)<br>2a) nr 93 Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice - 45,38 km<br>2b) modernizacja stacji Libiąż na linii kolejowej nr 93 Trzebinia - Zebrzydowice<br>3) nr 138 Oświęcim – Katowice (na dł. 3 km na terenie woj. małopolskiego)<br>4) nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów (dł. 3,97 km)<br>5) nr 62 na odcinku Tunel – Bukowno – (Sosnowiec Płd.), 59,2 km (nazwa zadania: „Prace na liniach kolejowych nr 62,660 na odcinku Tunel-Bukowno–Sosnowiec Płd”)<br>6) nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim - 61,6 km („nazwa zadania: Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim”)<br>7) nr 97,98, 99 odc. Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane, wraz z budową łącznicy w Suchoj Beskidzkiej i Chabówce – 126,10 km (nazwy zadań: „Prace na liniach kolejowych nr 97,98,99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane” oraz „Budowa łącznicy kolejowej wraz z przystankiem osobowym w ciągu linii kolejowych nr 97 Skawina – Żywiec i nr Sucha Beskidzka – Chabówka”)<br>8) Prace na linii kolejowej nr 96 na odcinku Tarnów – Muszyna<br>9) Prace na linii kolejowej nr 108 mające na celu utrzymanie przejezdności wraz z przywróceniem parametrów eksploatacyjnych |
| Komplementarność                                                                                                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice – Kraków (POLiŚ 7-1.11.1, CEF)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III (POLiŚ 7.1-30, 5.1-7)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej Psary – Kraków (odcinek Psary – Kozłów oraz odcinek Kraków Batowice – Kraków Główny, POLiŚ 7.1-17 - lista rezerwowa)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozbudowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym (POLiŚ 7.1-28)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka w ramach projektu Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej (POLiŚ 7.3-7)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów - Leluchów na odcinku Tarnów – Stróże (MRPO.04.02.03-12-435/10)</li> <li>• Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki” (POLiŚ 7-1-55, 5.2-2)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów - Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka - Kraków Swoszowice MRPO.04.02.03-12-566/09</li> <li>• Zakupy taboru kolejowego realizowane w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013</li> <li>• Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie (POLiŚ 7-1.47)</li> </ul> |
| Formuła realizacji                   | <p>O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (lobbing, rzecznictwo interesów regionalnych itd.)</p> <p>WF(S) – zadanie rekomendowane do programu subregionalnego</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lata realizacji                      | inwestycja 2015-2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Operator/<br>Koordynator             | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Partnerzy                            | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Szacowana wartość całkowita          | <p>1) 1693 mln zł 2a) 577,183 mln zł 2b) 36,711 mln zł 3) 10 mln zł 4) 593,441 mln zł 5) 140 mln zł, 6) 356 mln zł 7) 946,726 mln zł 8) 300 mln zł. 9) 101,628 mln zł.</p> <p>SUMA: 4 754,689 mln zł</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie informacji od podmiotów realizujących te inwestycje.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Szacowany udział budżetu województwa | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Przewidywane źródła finansowania     | <p>Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko</p> <p>Oś V Rozwój transportu kolejowego w Polsce</p> <p>Budżet Państwa</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

## 7.2 Tabela finansowa przedsięwzięć nieobjętych warunkowością ex ante.

**TABELA 7: DANE RZECZOWE I FINANSOWE DLA PRZEDSIĘWZIĘĆ NIEOBJĘTYCH WARUNKOWŚCIĄ EX-ANTE (TYS. ZŁ)**

| Priorytet / przedsięwzięcie                                                                                                                                                             | Lata realizacji | Całkowita wartość | Krajowy program operacyjny |                                                                      | Budżet województwa | Inne źródła        |                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|
|                                                                                                                                                                                         |                 |                   | kwota dofinansowania       | nazwa KPO, numer i nazwa osi priorytetowej                           |                    | Kwota              | Nazwa źródła             |
| <b>Priorytet nr 1. Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej</b>                                                                                                    |                 | <b>16 910 501</b> | <b>14 887 610</b>          |                                                                      | <b>1 349,3</b>     | <b>2 021 541,6</b> |                          |
| 1.1.1 Budowa linii kolejowej Kraków Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna wraz z modernizacją odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica Państwa i Chabówka – Nowy Sącz | 2018-2025       | 7 177 178         | 7 177 178                  | POIiŚ Oś V Rozwój transportu kolejowego w Polsce                     | 0                  | 0                  |                          |
| 1.2.1 MPL Kraków Airport – największy regionalny port lotniczy w kraju.                                                                                                                 | 2014-2022       | 337 820           |                            | POIiŚ Oś III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego | 0                  | 337 820            | środki własne MPL Kraków |
| 1.3.1 Usprawnienie połączeń w korytarzu północ – południe w sieci wspomagającej sieć TEN-T, suma:                                                                                       |                 | 7 621 378         | 7 268 548                  |                                                                      | 1 349,3            | 351 480            |                          |
| w tym:<br>Budowa S-7 gr. woj. świętokrzyskiego - Węzeł Igołomska                                                                                                                        | 2019-2022       | 2 649 000         | 2 649 000                  | POIiŚ Oś III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego | 0                  | 0                  |                          |

| Priorytet / przedsięwzięcie                                                                          | Lata realizacji | Całkowita wartość | Krajowy program operacyjny |                                                  | Budżet województwa | Inne źródła |                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------|----------------------------|--------------------------------------------------|--------------------|-------------|--------------------------------------------------------|
|                                                                                                      |                 |                   | kwota dofinansowania       | nazwa KPO, numer i nazwa osi priorytetowej       |                    | Kwota       | Nazwa źródła                                           |
| Budowa S-7 Węzeł Igołomska - Węzeł Christo Botewa                                                    | 2014-2017       | 686 590           | 686 590                    | POLiŚ Oś IV<br>Infrastruktura drogowa dla miast  | 0                  | 0           | Budżet Miasta Krakowa+ BP<br><br>Budżet Miasta Krakowa |
| Budowa S-7 Lubień - Rabka                                                                            | 2016-2021       | 2 472 000         | 2 472 000                  |                                                  | 0                  | 0           |                                                        |
| Budowa północnej obwodnicy Krakowa                                                                   | 2020-2022       | 1 554 301         | 1 318 862                  |                                                  | 1 349,3            | 234 089,7   |                                                        |
| Rozbudowa ul. Igołomskiej wraz z budową parkingu Park and Ride                                       | 2017-2023       | 259 487           | 142 096                    |                                                  | 0                  | 117 391     |                                                        |
| 1.5.1 Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA) - Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie-Kraków Krzemionki | 2014-2017       | 310 978           | 191 718                    | POLiŚ Oś V Rozwój transportu kolejowego w Polsce | 0                  | 119 260     | PKP PLK S.A. Fundusz Kolejowy                          |
| 1.5.2 Rozwój zintegrowanego transportu publicznego w Krakowie i aglomeracji krakowskiej, suma:       |                 | 1 463 147         | 250 166                    |                                                  | 0                  | 1 212 981   |                                                        |

| Priorytet / przedsięwzięcie                                                                                                                                      | Lata realizacji | Całkowita wartość | Krajowy program operacyjny |                                                                     | Budżet województwa | Inne źródła |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------|----------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------|-----------------------|
|                                                                                                                                                                  |                 |                   | kwota dofinansowania       | nazwa KPO, numer i nazwa osi priorytetowej                          |                    | Kwota       | Nazwa źródła          |
| w tym: 1. Budowa linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka – os. Górka Narodowa/Azory) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej | 2017-2021       | 502 187           | 152 606                    | POLIŚ Oś VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach | 0                  | 349 581     | Budżet Miasta Krakowa |
| 2. Budowa Trasy Łagiewnickiej wraz z linią tramwajową wraz z P&R                                                                                                 | 2016-2020       | 802 199           | 97 560                     | POLIŚ Oś VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach | 0                  | 704 639     | Budżet Miasta Krakowa |
| 3. Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice)                                                                                          | 2017-2022       | 158 761           |                            | POLIŚ Oś VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach | 0                  | 158 761     | Budżet Miasta Krakowa |
| Priorytet nr 2. Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych                                                                                                |                 | 1 326 816         | 1 046 611                  |                                                                     | 55 722             | 224 483     |                       |
| 2.2.1 Przełożenie DK 73 odcinek węzeł Krzyż – węzeł Lwowska                                                                                                      | 2020 - 2023     | 238 055           | 238 055                    | POLIŚ Oś IV Infrastruktura drogowa dla miast                        | 0                  | 0           |                       |

| Priorytet / przedsięwzięcie                                                                                           | Lata realizacji | Całkowita wartość | Krajowy program operacyjny |                                                                     | Budżet województwa | Inne źródła        |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------|----------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
|                                                                                                                       |                 |                   | kwota dofinansowania       | nazwa KPO, numer i nazwa osi priorytetowej                          |                    | Kwota              | Nazwa źródła        |
| 2.3.1 Wsparcie budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych                                                               | 2016-2023       | 572 873           | 572 873                    | POIiŚ Oś IV Infrastruktura drogowa dla miast                        | 0                  | 0                  |                     |
| 2.7.1 Zakup taboru kolejowego: nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby rozwoju kolei małopolskich | 2017-2019       | 88 328            | 32 606                     | POIiŚ Oś V Rozwój transportu kolejowego w Polsce                    | 55 722             | 0                  |                     |
| 2.7.2 Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego                                                                      | 2016-2023       | 427 560           | 203 077                    | POIiŚ Oś VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach | 0                  | 224 483            | MPK S.A. w Krakowie |
| Priorytet nr 3. Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie                    |                 | 9 815 950         | 9 515 950                  |                                                                     | 0                  | 300 000            |                     |
| 3.1.1 Modernizacja dróg krajowych                                                                                     | 2019-2027       | 5 061 261         | 5 061 261                  | POIiŚ Oś IV Infrastruktura drogowa dla miast                        | 0                  | 0                  |                     |
| 3.1.2 Rewitalizacja linii kolejowych                                                                                  | 2013-2020       | 4 754 689         | 4 454 689                  | POIiŚ Oś V Rozwój transportu kolejowego w Polsce                    | 0                  | 300 000            | Budżet Państwa      |
| <b>RAZEM</b>                                                                                                          |                 | <b>28 053 267</b> | <b>25 450 171</b>          |                                                                     | <b>57 071,3</b>    | <b>2 546 024,7</b> |                     |

## **8. PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE – WYMIAR REGIONALNY W RAMACH WARUNKOWOŚCI EX - ANTE.**

### ***8.1. Główne kierunki interwencji środków UE w latach 2014-2020***

Mając na uwadze realizację zaplanowanych projektów, a w konsekwencji rozwój transportu w Małopolsce w latach 2014-2020, niezbędna jest możliwość skorzystania z funduszy unijnych. W nowej perspektywie finansowej o dofinansowanie będzie można się ubiegać z programów krajowych oraz z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego.

W obecnej perspektywie zakłada się silniejsze wsparcie dla sektora kolejowego zgodnie z celami Strategii Rozwoju Transportu. Projekt silniejszego dofinansowania zakłada zwiększenie wysokości środków przeznaczonych na kolej, jako rodzaj transportu przyjazny środowisku. Poprawa stanu infrastruktury kolejowej będzie odbywać się poprzez rehabilitację linii kolejowych. Ponadto w celu podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego niezbędne jest wsparcie kontynuacji odnowienia kolejowego parku taborowego wraz rozbudową zaplecza technicznego służącego do jego obsługi, a także tworzenie rozwiązań sprzyjających integracji transportu kolejowego z innymi środkami transportu zbiorowego oraz dalszy rozwój infrastruktury służącej obsłudze podróżnych korzystających z kolei, celem zwiększenia konkurencyjności tej gałęzi transportu zbiorowego.

W obszarze transportu drogowego nadrzędnym celem jest stworzenie do 2023 roku sieci dróg o odpowiedniej przepustowości, która pozwoli na skomunikowanie Krakowa z subregionalnymi węzłami transportowymi w województwie, a także z sąsiednimi regionami (w kraju i za granicą). Wsparcie będzie ukierunkowane na realizację połączeń ośrodków miejskich z siecią TEN-T. W związku z tym, aby zapewnić spójny ciąg drogowy z północy na południe kraju konieczna jest budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku od granicy województwa do węzła Igołomska. Dofinansowanie ukierunkowane będzie również na odciążenie miast z nadmiernego ruchu drogowego m.in. poprzez budowę obwodnic. Z punktu widzenia regionalnej i subregionalnej sieci drogowej, kluczowe jest tworzenie efektywnego regionalnego systemu komunikacyjnego, uzupełniającego sieć drogową o sprawne połączenia na poziomie dróg regionalnych i subregionalnych. W tym kontekście szczególnie istotne jest, aby inwestycje w drogi wojewódzkie dotyczyły przede wszystkim odcinków pozwalających na włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T, wypełniających luki w sieci dróg pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, miastami niebędącymi stolicami województw borykających się z problemem dostępności transportowej, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy. W odniesieniu do dróg lokalnych (gminnych i powiatowych), na wsparcie ze środków EFRR mogą liczyć jedynie inwestycje zapewniające konieczne i bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi oraz istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi.

W obszarze transportu miejskiego nadal prowadzone będą działania mające na celu redukcję zatłoczenia, a także uporządkowanie ruchu w miastach poprzez rozwój sieci transportu szynowego. Inwestycje będą się odnosić do przedsięwzięć z zakresu transportu zbiorowego. Projekty będą realizowane zarówno z krajowych programów operacyjnych, jak i z RPO. W ramach planowanych projektów przewidziane jest wsparcie dla systemów zarządzania ruchem, co umożliwi optymalizację i podniesie efektywności wykorzystania infrastruktury. Zakres planowanych przedsięwzięć będzie

obejmował m.in. budowę, przebudowę infrastruktury transportu publicznego, zakup lub modernizację taboru, budowę i rozbudowę węzłów przesiadkowych a także innowacyjne systemy informacji i zarządzania ruchem.

W latach 2014-2020 nastąpi ograniczenie wsparcia w zakresie inwestycji dotyczących lotnisk. Dofinansowaniem ze środków POIiŚ 2014-2020 objęte zostaną przedsięwzięcia służące poprawie bezpieczeństwa i ochronie ruchu lotniczego w ramach sieci TEN-T.

W celu zapewnienia pełnej realizacji celów polityki spójności nałożono na państwa członkowskie wymagania, tzw. warunki ex-ante, których spełnienie determinuje uruchomienie środków europejskich perspektywy 2014-2020, w obszarach objętych tymi warunkami. Program Strategiczny Transport i Komunikacja służy m.in. wypełnieniu tych wymagań na poziomie województwa małopolskiego, wskazując kierunkowe i projektowe podejście do inwestycji transportowych realizowanych z udziałem środków RPO WM 2014-2020 w obszarach transportu drogowego, kolejowego i lotniczego. Poniższa tabela prezentuje warunki dla sektora transportu, które zostały określone w Rozporządzeniu nr 1303/ 2013 z dnia 17 grudnia 2013r.

**TABELA 8: WARUNKI EX-ANTE DLA SEKTORA TRANSPORTU WG ROZPORZĄDZENIA NR 1303/ 2013**

| Cele tematyczne                                                                                                                  | Priorytety inwestycyjne                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Warunki wstępne                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Kryteria, które należy spełnić                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej | <p>ERRR + Fundusz Spójności:<br/>Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w transeuropejską sieć transportową (TEN-T) rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku, w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych systemów transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej</p> <p>EFRR:</p> | 7.1. Transport: Istnienie kompleksowego planu/planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T | <p>Istnienie kompleksowego planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i określających:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. wkład w jednolity europejski obszar transportu zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr1315/2013, w tym priorytetów w zakresie inwestycji w: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności; oraz</li> <li>b. połączenia drugorzędne;</li> </ol> </li> <li>2. identyfikacja odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności</li> <li>3. działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów</li> </ol> |

| Cele tematyczne                                                                                                                  | Priorytety inwestycyjne                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Warunki wstępne                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Kryteria, które należy spełnić                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                  | zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi (PI 7.b)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej | <p>ERRR + Fundusz Spójności: Wsparcie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w transeuropejską sieć transportową (TEN-T) rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu (PI 7.d) rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku, w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych systemów transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej</p> <p>EFRR: zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi</p> | 7.2. Kolej: Istnienie w kompleksowym planie/kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej rozwoju kolei zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), który wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T. Inwestycje obejmują tabor, interoperacyjność oraz rozwijanie potencjału. | <p>4. istnienie w planie/planach lub w ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei, spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i identyfikującej odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem i budżetem)</p> <p>5. działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów</p> |

Zgodnie z uregulowaniami zawartymi w Rozporządzeniu 1315/2013 z dnia 11.12.2013 r. sieć TEN-T podzielona jest obecnie na dwa poziomy:

- sieć bazową, która obejmuje traktowane priorytetowo najważniejsze połączenia i węzły TEN-T, ma być ukończona do 2030 r. (system wdrażania sieci bazowej oparty jest

m.in. o korytarze sieci bazowej stanowiące instrument wdrażania sieci bazowej w określonym horyzoncie czasowym, służący koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym),

- sieć kompleksową, która stanowi jej rozwinięcie i ma być ukończona do 2050 r. Sieć kompleksowa obejmie całą UE i zapewni dostępność wszystkich jej regionów.

Obydwa poziomy obejmują wszystkie rodzaje transportu, tj.: drogowy, kolejowy, lotniczy, morski oraz żeglugę śródlądową, jak również platformy intermodalne.

Zgodnie z Rozporządzeniem nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci TEN-T przyjęta dwupoziomowa struktura sieci TEN-T jest metodą na podział zadań w realizacji rozwoju sieci. Te dwa poziomy stanowią kluczowy szczebel planowania infrastruktury w Unii Europejskiej, która koncentruje się na poziomie sieci bazowej, umożliwiającej realizację inwestycji, które mają największą europejską wartość dodaną, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących ogniwach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach. Sieć kompleksowa ma zapewnić dostępność i łączność wszystkich regionów Unii, w tym regionów odległych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych i wzmacniać spójność społeczną i gospodarczą pomiędzy nimi.

Opisy zamieszczone poniżej dotyczące wypełnienia warunkowości ex-ante odnoszą się wyłącznie do przedsięwzięć objętych wsparciem z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020.

## **8.2. Kryteria selekcji projektów**

Dobór projektów do realizacji w ramach Programu TiK oparty jest na dwóch przesłankach:

1. Zaliczenie do jednego z kryteriów warunkowości ex-ante; w tabelach inwestycji, jakie mają być finansowane w ramach RPO (Załącznik 2) podano oznaczenia kryteriów właściwości ex-ante (jak w tabeli 7).
2. Priorytety wyboru inwestycji do realizacji oparta na kryteriach, zaczerpniętych z Dokumentu Implementacyjnego Zgodność z priorytetami, określonymi w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu, o którym mowa w rozdziale 1.3., przy czym metodologia obliczania punktacji podana jest w tym dokumencie. Kryteria te, podane poniżej, zastosowano do projektów związanych z drogami wojewódzkimi i kolejami, według zasad poniżej:

Drogi wojewódzkie:

| Nazwa kryterium                 | Maksymalna liczba punktów do uzyskania |
|---------------------------------|----------------------------------------|
| Rejestrowane natężenie ruchu    | 5                                      |
| Funkcja drogi                   | 5                                      |
| Gotowość projektu do realizacji | 5                                      |

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| Współfinansowanie /współpraca z Jednostkami<br>Samorządu Terytorialnego | 5  |
| Uzyskanie dofinansowania ze środków UE                                  | 5  |
| Suma maksimum                                                           | 25 |

Indywidualna metodę oceny projektów zastosowano do dróg lokalnych, objętych mechanizmem ZIT:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kryterium 1</b><br>Czy projekt przyczynia się do poprawy dostępności do sieci TEN-T lub węzłów sieci TEN-T, a także do sieci dróg krajowych i wojewódzkich oraz istniejących lub nowych terenów inwestycyjnych.                                                               |
| <b>opis kryterium:</b><br>zastosowanie kryterium ma celu wybór projektów, które będą przyczyniały się do poprawy dostępności do sieci TEN-T lub węzłów sieci TEN-T, a także do sieci dróg krajowych i wojewódzkich oraz istniejących lub nowych terenów inwestycyjnych           |
| <b>wartość punktowa:</b><br>Tak - 3 pkt.<br>Nie - 0 pkt.                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Kryterium 2</b><br>Czy projekt przyczynia się do likwidacji tzw. wąskich gardeł                                                                                                                                                                                               |
| <b>opis kryterium:</b><br>kryterium premiuje projekty które przyczyniają się do likwidacji wąskich gardeł drogowych czyli miejsc o niewystarczającej przepustowości (np. wąskie mosty, skrzyżowania)                                                                             |
| <b>wartość punktowa:</b><br>Tak - 5 pkt.<br>Nie - 0 pkt.                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Kryterium 3</b><br>Czy projekt został ujęty w koncepcji transportu stanowiącej załącznik do Strategii ZIT lub jego założenia są zgodne z koncepcją transportu                                                                                                                 |
| <b>opis kryterium</b><br>kryterium premiuje projekty które wpisują się w realizację Koncepcji Systemu Transportu KroF na terenie Metropolii Krakowskiej, stosowanie kryterium służy wyborowi do realizacji projektów które realizują przyjętą koncepcję rozwoju transportu KrOF. |
| <b>wartość punktowa:</b><br>Tak - 3 pkt.<br>Nie - 0 pkt.                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Kryterium 4</b><br>Stan przygotowania projektu do realizacji                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>opis kryterium</b><br>Kryterium ma na celu premiowanie projektów, dla których prace koncepcyjne są znacznie zaawansowane lub rozpoczęła się faza projektowania inwestycji.                                                                                                    |
| <b>wartość punktowa:</b><br>Projekt we wstępnej fazie koncepcyjnej – 2 pkt.<br>Projekt w zaawansowanej fazie koncepcyjnej lub w trakcie prac projektowych - 5 pkt.                                                                                                               |

Kryteria kolejowe:

### Kryterium I

| Kryterium       | Podkryteria                                                                                       | Punkty | Maksymalna liczba punktów |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------------------------|
| znaczenia linii | Linia stanowi alternatywę dla połączenia drogowego szczególnie obciążonego ruchem                 | 12     | 30                        |
|                 | Linia zapewnia połączenie z ośrodkami będącymi najważniejszymi generatorami ruchu                 | 8      |                           |
|                 | Linia stanowi połączenie z sąsiednimi regionami (w tym z regionami Republiki Czeskiej i Słowacji) | 5      |                           |
|                 | Linia przebiega przez chronione obszary przyrodniczo cenne                                        | 5      |                           |

Wyjaśnienie:

Podkryterium 1 preferuje projekty, których realizacja, poprzez zwiększenie przepustowości linii, ma najistotniejszy wpływ na system transportowy regionu.

Podkryterium 2 preferuje projekty na liniach zapewniających komunikację z najważniejszymi ośrodkami generującymi ruch: ośrodkami akademickimi, przemysłowymi, turystycznymi, pielgrzymkowymi itp.

Podkryterium 3 preferuje projekty dotyczące linii istotnych z punktu widzenia powiązań międzyregionalnych.

Podkryterium 4 preferuje linie przebiegające przez tereny, gdzie transport kolejowy, jako ekologiczny, jest szczególnie pożądany.

### Kryterium II

| Kryterium     | Podkryteria                                                                                                | Punkty | Maksymalna liczba punktów |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------------------------|
| pilności prac | Więcej niż 50% długości torów szlakowych objętych projektem o złym lub niezadawalającym stanie technicznym | 30     | 30                        |
|               | Więcej niż 50% długości torów szlakowych objętych projektem o dostatecznym stanie technicznym              | 20     |                           |
|               | Więcej niż 50% długości torów szlakowych objętych projektem o dobrym stanie technicznym                    | 5      |                           |

Wyjaśnienie:

Podkryterium 1 preferuje projekty, których realizacja jest wskazana i pilna ze względu na istniejący zły lub niezadawalający stan techniczny infrastruktury zagrażający zamknięciem niektórych odcinków torów lub wprowadzeniem znacznej ilości ograniczeń eksploatacyjnych.

Podkryterium 2 preferuje projekty, których realizacja jest wskazana, lecz ze względu na istniejący dostateczny stan techniczny infrastruktury, nie wymaga natychmiastowej interwencji.

Podkryterium 3 preferuje projekty, których realizacja jest wskazana w miarę posiadanych środków finansowych

UWAGA: Dla projektu pn „Rozbudowa infrastruktury do obsługi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej”, ze względu na jego specyfikę, przyjęto, że podkryterium „Więcej niż 50% długości torów szlakowych objętych projektem o dobrym stanie technicznym” otrzyma największą ilość punktów, a nie najmniejszą, tak, jak w przypadku projektów liniowych.

### Kryterium III

|                                         | Podkryteria                                                 | Punkty | Maksymalna liczba punktów |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------|---------------------------|
| Kryterium natężenia ruchu pasażerskiego | Średniodobowa liczba pociągów pasażerskich wynosi $\geq 40$ | 30     | 30                        |
|                                         | Średniodobowa liczba pociągów pasażerskich wynosi 40 - 20   | 20     |                           |
|                                         | Średniodobowa liczba pociągów pasażerskich wynosi $\leq 20$ | 10     |                           |

Wyjaśnienie:

Podkryterium 1 preferuje projekty na liniach kolejowych o największym obciążeniu ruchem pasażerskim, stanowiących połączenia z największymi ośrodkami generującymi ten rodzaj ruchu, co wskazuje na ich istotną rolę w systemie transportowym regionu.

Podkryterium 2 preferuje projekty na liniach kolejowych o mniejszej niż w podkryterium 1 liczbie średniodobowych przejazdów pociągów pasażerskich, co wskazuje, iż są to połączenia z ośrodkami lokalnymi, lecz również istotne w systemie komunikacyjnym regionu.

Podkryterium 3 preferuje projekty na tych liniach kolejowych, na których występuje najmniejsze średniodobowe obciążenie przewozami pasażerskimi, co wskazuje na lokalny charakter połączeń, lecz połączenia te również powinny być brane pod uwagę przy kreowaniu rozwoju systemu transportowego regionu.

### Kryterium IV

| Kryterium gotowości projektu do realizacji | Podkryteria                                                | Punkty | Maksymalna liczba punktów |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------|---------------------------|
|                                            | Studium wykonalności zrealizowane lub w trakcie realizacji | 2      |                           |

|  |                                                                                      |    |    |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------|----|----|
|  | Uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach lub procedura w trakcie realizacji | 4  | 10 |
|  | Dokumentacja projektowa opracowana lub w trakcie realizacji                          | 10 |    |

Wyjaśnienie:

Podkryterium 1 preferuje projekty, dla których zostało już opracowane Studium wykonalności, lub znajduje się w trakcie opracowania.

Podkryterium 2 preferuje projekty, dla których, poza opracowaniem Studium wykonalności, uzyskana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, lub procedura jej uzyskania znajduje się w trakcie realizacji.

Podkryterium 3 preferuje projekty, dla których zrealizowano prace przygotowawcze, tj. opracowano Studium Wykonalności, uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i opracowano lub w trakcie opracowania jest dokumentacja projektowa.

#### Kryteria ogółem

| Nazwa kryterium                               | Maksymalna liczba punktów do uzyskania |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------|
| I Kryterium znaczenia linii                   | 30                                     |
| II Kryterium pilności prac                    | 30                                     |
| III Kryterium natężenia ruchu pasażerskiego   | 30                                     |
| IV Kryterium gotowości projektu do realizacji | 10                                     |
| SUMA                                          | 100                                    |

### ***8.3. Zdolność instytucjonalna do przygotowania i realizacji projektów***

Przygotowanie i realizacją projektów wiąże się ze zdolnością administracji publicznej do spełnienia jej roli inicjatora, beneficjenta i zarządcy wdrażania projektów. W przypadku województwa rola ta dodatkowo wymaga zdolności do współpracy z licznymi partnerami ze szczebla międzynarodowego (w tym Komisja Europejska oraz sąsiednia Republika Słowacka i jej województwa (kraje) żyliński i preszowski, a także szczebla krajowego i lokalnego.

Struktura instytucjonalna musi ponadto spełniać jako najważniejsze warunki:

- stabilność i przewidywalność;
- elastyczność dla reagowania na wiele wyzwań społecznych;
- otwartość na dialog ze społeczeństwem;

- zdolność do wprowadzania nowych rozwiązań politycznych i zapewniania lepszych usług.

W województwie małopolskim struktura instytucjonalna oparta jest na zasadzie skoncentrowanej władzy w kwestiach strategicznych (sejmik i zarząd), oraz profesjonalnych służbach liniowych (urząd marszałkowski i samodzielne, wyspecjalizowane jednostki zewnętrzne (budżetowe, przedsiębiorstwa).

### **8.3.1 System instytucjonalny w układzie intermodalnym**

System kreowania i wdrażania Programu oparty jest na zasadach klasycznej organizacji typu kaskadowego (ang. *waterfall*), opartej na trzech poziomach:

1. poziom strategiczny (opracowanie polityki i strategii rozwoju),
2. poziom programowania (dobór działań i przedsięwzięć dla ich realizacji),
3. poziom wdrażania (zarządzanie fazą przedprojektową – studia wykonalności, procedury budowlane, zamówienia publiczne, odbiory, itp.).

Role wiodące w dwóch pierwszych poziomach mają departamenty urzędu marszałkowskiego: w pierwszym poziomie jest to Departament Polityki Regionalnej, w poziomie drugim Departament Transportu i Komunikacji jako merytoryczny dla pionu transportu.

Poziom trzeci, czyli prowadzenie wdrażania, odbywa się pod nadzorem merytorycznym wcześniej wymienionych departamentów w jednostkach, wyznaczonych dla poszczególnych działań i projektów. Funkcje koordynacyjne umieszczone są w Departamencie Inwestycji Strategicznych, zaś nadzór merytoryczny nad poszczególnymi działaniami i projektami powierzany jest w zależności od specyfiki, departamentom specjalistycznym (głównie Transportu i Komunikacji) lub jednostkom zewnętrznym (głównie Zarząd Dróg Wojewódzkich) lub w drodze kontraktu z wyspecjalizowanymi firmami.

Samorząd województwa realizuje zadania administracji publicznej, związane z prowadzeniem polityki rozwoju regionalnego. W zakresie objętym Programem dotyczy to w szczególności następujących zadań (wg ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, art. 14. Ust. 1, pozycje:):

- 7) zagospodarowania przestrzennego,
- 8) ochrony środowiska,
- 10) transportu zbiorowego i dróg publicznych.

W ramach tych zadań samorząd województwa prowadzi działania obejmujące: (a) opracowywanie dokumentów określających strategię rozwoju województwa i strategię branżowe, w tym systemu transportowego, (b) opracowywanie planu zagospodarowania przestrzennego województwa, (c) regulacji i zarządzania wybranymi gałęziami transportu i infrastruktury transportowej, (d) zarządzanie regionalnymi funduszami wsparcia, w tym pochodzącymi ze źródeł Unii Europejskiej. Te zadania wymagają tworzenia struktur instytucjonalnych, odpowiadających specyfice poszczególnych dziedzin i z uwzględnieniem wymogów prawnych ich dotyczących, a także prowadzących do osiągnięcia celów strategicznych w skali województwa, kraju i Unii Europejskiej.

Realizacja tych zadań oparta jest na strukturze instytucjonalnej, obejmującej:

- sejmik województwa, pełniący funkcje uchwałodawcze i kontrolne wobec organów wykonawczych (zarząd, marszałek),
  - zarząd województwa, pod przewodnictwem marszałka, pełniąc funkcje organów wykonawczych administracji publicznej, do których należy realizacja uchwał sejmiku województwa, gospodarowanie mieniem oraz inicjatywa uchwałodawcza sejmiku w zakresie spraw województwa, w tym przygotowywanie projektów strategii, planów rozwoju, budżetu oraz pozyskiwanie funduszy wspierających rozwój;
- urząd marszałkowski oraz inne jednostki o charakterze zarządów specjalistycznych, powoływane przez sejmik, w tym:
  - kwestie strategiczne, dotyczące mobilności, podziału zadań przewozowych, kształtowania systemu transportowego, itp. – prowadzi departament do spraw strategicznych,
  - kwestie merytoryczne dotyczące systemu transportowego, w tym integracji systemu podlegającego województwu jak i skoordynowanie z innymi organizacjami zajmującymi się kwestiami transportu, prowadzi departament zajmujący się wszystkimi aspektami transportu w województwie,
  - utworzona w 2013 roku spółka - operator regionalnych, kolejowych przewozów pasażerskich zajmuje się zapewnieniem usług zgodnie z założeniami polityki transportowej w skali województwa i na styku z sąsiadami,
  - inne kwestie powiązane z transportem, jak finansowe, pozyskiwanie środków, nadzór właścicielski itp. Są prowadzone przez inne jednostki urzędu marszałkowskiego zgodnie z właściwością,
- ciała doradcze i niezależni eksperci, zajmujący się monitorowaniem i przygotowywaniem decyzji merytorycznych w oparciu o studia, badania i inne prace przedprojektowe.

Samorząd województwa prowadzi prace studialne i podejmuje rozstrzygnięcia strategiczne w trybie uchwał sejmiku lub zarządu województwa. Decyzje te omówiono w rozdziale 1.2. Dokumenty te są wdrażane przez wyznaczone jednostki województwa pod nadzorem zarządu.

Dla potrzeb planów zagospodarowania przestrzennego (edycja pierwsza - 2003 r., sesja nowa – w opracowaniu) wykonywane są analizy funkcjonalne i ruchowe, dla zaprojektowania zrównoważonego systemu transportowego.

Od roku 2013 prowadzone są kompleksowe badania mobilności mieszkańców, zbudowano także bazę multimodalnej sieci transportowej dla potrzeb modelowania ruchu w sieci transportowej. Te bazy i modele opracowane dla potrzeb planu rozwoju transportu zbiorowego są w dyspozycji Departamentu Transportu i Komunikacji UMWM i zostały wykorzystane także w opracowaniu niniejszego dokumentu.

W odniesieniu do transportu struktura zarządzania rozwojem oparta jest na hierarchicznej zasadzie: wyznaczenie członka zarządu województwa, jako zwierzchnika jednostek zajmujących się tą dziedziną, wyznaczenie zadań dla departamentów: strategii oraz transportu i komunikacji (zbiorowej) oraz powołaniu zarządu specjalistycznego (drogi wojewódzkie) i jednego przedsiębiorstwa (spółka handlowa działająca na rynku pasażerskich przewozów kolejowych, jako podmiot wewnętrzny

województwa). Obecnie nadzór nad sektorem transportu sprawuje osobiście Marszałek Województwa.

Zgodnie z uchwalonym w 2014 roku „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim” przygotowywane jest powołanie nowej specjalistycznej jednostki organizacyjnej, której powierzone będzie zarządzanie usługami publicznego transportu zbiorowego (zamawianie, nadzór, finansowanie i rozliczanie), obecnie realizowane przez Departament Transportu i Komunikacji UMWM. Jednostka ta przejmie także z Zarządu Dróg Wojewódzkich zarządzanie ruchem drogowym, a ta działalność zostanie poszerzona, jako zarządzanie mobilnością. Wiąże się to z nowym podejściem do polityki transportowej województwa, opartym na zasadach zrównoważonego transportu.

W ten sposób powstaje struktura, zdolna do kształtowania zarówno struktury przestrzennej jak i rozwiązań organizacyjnych i technologicznych dla osiągnięcia celów strategicznych województwa w układzie multimodalnym.

### ***8.3.2 Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów***

Wybór projektów do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 (RPO WM) następuje w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym. Zastosowanie odpowiednich trybów wyboru projektów w ramach poszczególnych działań, poddziałań lub typów projektów jest zgodne z kierunkowymi zasadami wyboru projektów określonymi w RPO WM.

Ocena projektów jest dokonywana w oparciu o kryteria wyboru projektów, przygotowywane przez IZ RPO WM oraz zatwierdzane przez Komitet Monitorujący RPO WM. Kryteria oraz procedury wyboru projektów stosowane w systemie realizacji RPO WM mają na celu zapewnienie, aby wybrane do dofinansowania projekty przyczyniły się do osiągnięcia celów szczegółowych i planowanych rezultatów w ramach poszczególnych osi priorytetowych programu. Proces wyboru projektów jest prowadzony z uwzględnieniem zasad: przejrzystości, rzetelności, bezstronności, równego dostępu do informacji o warunkach i sposobie wyboru projektów do dofinansowania oraz równego traktowania wnioskodawców.

Na etapie ocen finansowej oraz merytorycznej projektów badane są m.in. takie czynniki jak wykonalność i trwałość finansowa, trwałość projektu, stan jego przygotowania mające kluczowe znaczenie dla podjęcia decyzji o udzieleniu wsparcia.

- Potwierdzeniu finansowej możliwości i zasadności realizacji projektu, przy założonym współfinansowaniu ze środków UE oraz jego wpływu na utrzymanie płynności finansowej podmiotów zaangażowanych w realizację oraz eksploatację projektu w całym okresie jego ekonomicznego życia służy kryterium odnoszące się do wykonalności i trwałości finansowej projektu. W ramach kryterium ocenie podlegają w szczególności czynniki takie jak: poprawność założeń i obliczeń (w tym ich realność); trwałość finansowa – weryfikacja trwałości finansowej w przyjętym okresie odniesienia, bazująca na przedłożonych przez Wnioskodawcę informacjach na temat kondycji finansowej podmiotu/ów zaangażowanych w jego realizację i eksploatację, w oparciu o dane historyczne i prognozowane, oraz dokumentach i dodatkowych informacjach potwierdzających zdolność do utrzymania

projektu w fazie eksploatacji; finansowa zasadność realizacji projektu – obejmująca ocenę, na podstawie uzyskanych wyników finansowych, racjonalności wydatkowania określonych środków finansowych, w tym ich efektywność.

- Badanie trwałości organizacyjnej podmiotu realizującego projekt oraz zarządzającego projektem po jego zakończeniu, tj. posiadanie odpowiednich struktur i zasobów ludzkich niezbędnych do zapewnienia właściwego funkcjonowania projektu w fazie eksploatacyjnej prowadzone jest w ramach kryterium odnoszącego się do trwałości projektu. W ramach tego kryterium ocena obejmuje także kwestię planowanego sposobu wykorzystania produktów projektu, tj. przedstawienie wiarygodnego planu wykorzystania produktów projektu w fazie jego eksploatacji. Jednocześnie Wnioskodawca projektu inwestycyjnego zobligowany jest do udowodnienia, iż zostanie zapewniona trwałość finansowa w całym okresie ekonomicznego życia projektu (tzw. okres odniesienia), który wykracza poza okres trwałości wskazany w art. 71 ww. Rozporządzenia 1303/2013.

Wnioskodawca zobowiązany jest w dokumentacji projektowej przedstawić sposób, w jaki zapewnione zostaną środki finansowe, które zagwarantują płynność finansową projektu oraz Wnioskodawcy/Partnera w całym okresie odniesienia, określonym dla danego typu projektów. Informacje przedstawione przez Wnioskodawcę powinny jasno odpowiedzieć na pytanie czy Wnioskodawca bez szkody dla dotychczasowej działalności posiadać będzie odpowiednią zdolność do utrzymania powstałego majątku, w tym ponoszenia kosztów operacyjnych i nakładów odtworzeniowych projektu.

- Jednym z najistotniejszych czynników podlegających ocenie jest stan przygotowania projektu do realizacji, w ramach którego weryfikacji podlega, czy projekt posiada wszystkie wymagane prawem polskim prawomocne decyzje administracyjne (pozwolenie na budowę lub dokumenty równoważne) pozwalające na realizację całości inwestycji. W tym zakresie weryfikowane są również kwestie spełnienia przez projekt wymogów SOOŚ oraz kwestie związane z ryzykami klimatycznymi, towarzyszącymi inwestycjom zwłaszcza liniowym (kwestie obszarów zalewowych oraz osuwiskowych, które z mocy prawa uwzględniane są w całym procesie inwestycyjnym).

W przypadku projektów realizowanych w ramach RPO WM wymagane jest posiadanie ostatecznych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach/ stwierdzających brak potrzeby przeprowadzenia OOŚ/ decyzji umarzającej postępowanie/ postanowienie o odmowie wszczęcia postępowania/ inne dokumenty przewidziane przepisami prawa (jeżeli są one wymagane) na etapie przed kontraktacją projektu. Oznacza to, iż warunkiem dla podpisania umowy dofinansowania projektu jest przedłożenie przez Wnioskodawcę kompletnej i ostatecznej dokumentacji związanej z postępowaniem w zakresie OOŚ dla projektu.

Wnioskodawca zobowiązany jest również we wniosku o dofinansowanie projektu wyjaśnić, w jaki sposób projekt przyczynia się do realizacji celów w zakresie zmiany klimatu zgodnie ze strategią „Europa 2020”. Zobowiązany jest także wyjaśnić w jaki sposób uwzględniono w projekcie zagrożenia związane ze zmianą klimatu, kwestie dotyczące przystosowania do zmian klimatu i ich łagodzenia oraz odporność na klęski żywiołowe. Dodatkowo należy wyjaśnić, jakie rozwiązania przyjęto w celu zapewnienia odporności na bieżącą zmienność klimatu i przyszłą zmianę klimatu w ramach projektu.

- Mając na uwadze, że środki pochodzące z funduszy wspólnotowych, aby mogły zostać uznane za kwalifikowalne, muszą być ponoszone z zachowaniem zasady uczciwej konkurencji, efektywności, jawności, przejrzystości oraz równego traktowania wykonawców,

wnioskodawca i beneficjent nie może dokonać zakupu towarów lub usług od podmiotów powiązanych z nim osobowo lub kapitałowo, ponieważ stanowi to wystąpienie konfliktu interesów.

Umowa o dofinansowanie projektu, zawiera wyraźne wskazania, że dofinansowanie może być przekazane wyłącznie na wydatki poniesione w ramach postępowań o udzielenie zamówień publicznych, które zostały skontrolowane w zakresie prawidłowości przeprowadzania właściwych procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych.

Beneficjent zobowiązuje się udzielania zamówień w ramach Projektu w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowania wykonawców zgodnie z Ustawą Prawo zamówień publicznych lub zasadą konkurencyjności na warunkach określonych w Podręczniku kwalifikowania wydatków objętych dofinansowaniem w ramach RPO WM. W tym zakresie Beneficjent jest zobowiązany m.in. do przekazywania do IZ RPO WM za pomocą systemów informatycznych m.in. dokumentacji związanej z udzielonymi zamówieniami publicznymi. IZ RPO WM dokonuje kontroli prawidłowości przeprowadzonych postępowań w tym również weryfikacji prawidłowości zawarcia aneksów do umów.

### **System instytucjonalny dla RPO WM 2014-2020**

Jako najbardziej optymalny do zarządzania i wdrażania przyjęto model zakładający pełnienie funkcji Instytucji Zarządzającej RPO WM z wykorzystaniem jednego strategicznego Departamentu w ramach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, ze wsparciem innych departamentów przy jednoczesnym powierzeniu funkcji wdrożeniowych trzem jednostkom wdrożeniowym, tj.:

- Departamentowi Funduszy Europejskich (Dep. FE)
- Małopolskiemu Centrum Przedsiębiorczości (MCP)
- Wojewódzkiemu Urzędowi Pracy (WUP)

Przyjęta struktura została określona w oparciu o następujące bazowe założenia:

- a) wykorzystane zasobów kadrowych i organizacyjnych wypracowane w latach 2007-2013 – instytucje pośredniczące utworzono na bazie istniejących jednostek/struktur a nie od podstaw – bazując na doświadczeniach tych jednostek;
- b) w systemie wykorzystywane są jedynie Instytucje Pośredniczące, bez powoływania Instytucji Pośredniczących II stopnia;
- c) Instytucje Pośredniczące koncentrują się na obsłudze Programu (specjalizacja wdrożeniowa);
- d) układ instytucjonalny projektowany był z uwzględnieniem roli pełnionej przez poszczególne jednostki w innych programach wdrażanych z poziomu regionu (m.in. PROW, PO Ryby, PO IS, POWER).

Przyjęty model w dużym stopniu podobny jest do układu instytucjonalnego funkcjonującego w okresie programowania 2007-2013, co umożliwiło szybkie i sprawne przejście pomiędzy perspektywami finansowymi.

Podjmując decyzję o przekształceniu struktury z lat 2007-2013 uwzględniono następujące elementy:

- a) pełnione funkcje w ubiegłym okresie programowania – konieczność zapewnienia potencjału kadrowego i pamięci administracyjnej na potrzeby zamknięcia perspektywy 2007-2013 –

w przypadku funkcjonujących projektów systemowych oznacza to pozostawienie na tym etapie w strukturze dedykowanych zespołów – dopiero po zakończeniu realizacji projektów dokonana zostanie ostateczna korekta struktury;

b) wykorzystanie zdalnych zasobów logistycznych pozyskanych w ramach poprzedniej perspektywy (sprzęt komputerowy / meble, itp.);

c) na obecnym etapie zmiana struktur bazuje na kadrach w dyspozycji poszczególnych jednostek/departamentów – ewentualne rotacje pomiędzy jednostkami zależnie od dalszego postępu w przygotowaniu harmonogramu wdrażania;

d) wyzwania w związku ze skalą RPO WM / zakresem wsparcia przyporządkowanym poszczególnym jednostkom oraz zaangażowaniem w inne zadania / programy / projekty.

### **8.3.3 System instytucjonalny w sektorze drogowym**

Wsparciem w ramach RPO WM 2014-2020 objęte będą tylko inwestycje na drogach: wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych. Zarządcami wymienionych kategorii dróg są odpowiednio:

**Drogi wojewódzkie** – Zarząd Województwa Małopolskiego (funkcję zarządcy w imieniu ZWM pełni powołana do tego celu jednostka - Zarząd Dróg Wojewódzkich)

**Drogi powiatowe** – Zarząd Powiatu (funkcję zarządcy w imieniu zarządu powiatu pełni powołana do tego celu jednostka - Zarząd Dróg Powiatowych)

**Drogi gminne** – Wójt, Burmistrz, Prezydent Miasta.

#### **DROGI WOJEWÓDZKIE**

Jednostką realizującą (JR) dla zadań z zakresu infrastruktury dróg wojewódzkich jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie (ZDW) – budżetowa jednostka organizacyjna Województwa Małopolskiego, powołana do wykonywania zadania w zakresie planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich, na podstawie ustawy o drogach publicznych, która występuje w charakterze podmiotu reprezentującego Beneficjenta – Województwo Małopolskie – w projektach z zakresu infrastruktury drogowej, systemów ITS zlokalizowanych na tych drogach oraz budowy tras rowerowych na terenie Województwa Małopolskiego. ZDW jest nadzorowane pod względem merytorycznym przez Departament Transportu i Komunikacji UMWM, wdrażając przygotowywane tam i zatwierdzane przez Zarząd Województwa plany rozwoju sieci drogowej.

Bogate doświadczenie w zakresie pozyskiwania i rozliczania środków unijnych JR zdobyła zarówno w okresie przedakcesyjnym, jak i w latach 2004-2006 oraz 2007-2013 realizując projekty w ramach dostępnych w ubiegłej perspektywie finansowej programów operacyjnych. Obecnie JR jest odpowiednio przygotowana w zakresie potencjału instytucjonalnego do perspektywy 2014-2020. Zdobywane doświadczenia wpływały na ciągły rozwój i bieżącą weryfikację procedur oraz praktycznych rozwiązań usprawniających przebieg zarówno technicznej realizacji zadań, jak i procesu aplikacyjnego, rozliczania i kontroli porealizacyjnej przedsięwzięć dofinansowanych ze środków EFRR.

JR posiada odpowiednie struktury i zasoby ludzkie o doświadczeniu odpowiednim dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania w fazie operacyjnej i eksploatacyjnej. Pracownicy odpowiedzialni za realizację inwestycji dysponują specjalistyczną wiedzą (potwierdzoną posiadaniem odpowiednich dokumentów) oraz kilkuletnim doświadczeniem w realizacji projektów współfinansowanych ze środków finansowych Unii Europejskiej w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego oraz Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego.

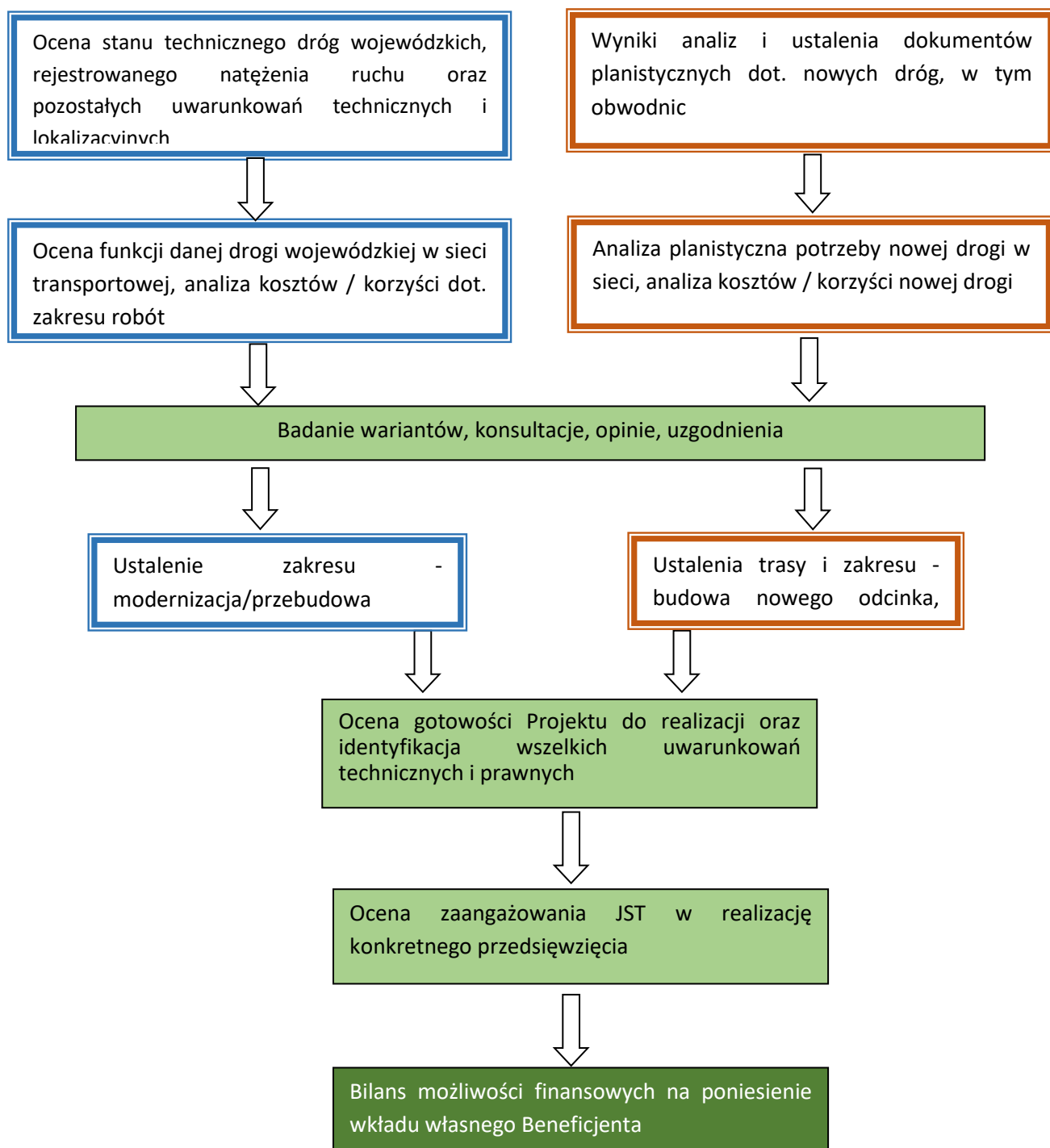
JR obecnie zatrudnia 283 osoby, z czego kadra kierowniczo-inżynierska, w części posiadająca uprawnienia do projektowania i nadzorowania inwestycji drogowych to 90 osób. Ich doświadczenie zawodowe i wieloletni staż pracy gwarantują rzetelną realizację zaplanowanych inwestycji. W ramach swoich jednostek terenowych – Rejonów Dróg Wojewódzkich, JR zatrudnia 150 osób, które z kolei posiadają fachowe przygotowanie do nadzorowania inwestycji w okresie eksploatacyjnym. W przypadku stwierdzenia jakichkolwiek uszkodzeń pracownicy Rejonów podejmują działania naprawcze oraz dokonują bieżącej konserwacji wybudowanej infrastruktury drogowej.

JR planuje stałe rozwijanie kompetencji i podnoszenie poziomu wiedzy w ramach szkoleń dla zatrudnionych osób oraz doskonalenie wypracowanych mechanizmów zapewniających skuteczność podejmowanych działań.

Problemy, które występowały w ramach poprzednich perspektyw finansowych zostały zidentyfikowane i każdorazowo podejmowano działania naprawcze oraz usprawniające zarówno poprzez zmiany w stosowanych procedurach wewnętrznych, jak i ścisłą współpracę z Instytucją Zarządzającą i wszelkimi organami zaangażowanymi w proces inwestycyjny.

W sposób ciągły prowadzony jest stały nadzór nad zgodnością podejmowanych działań z przepisami prawa, wytycznymi Instytucji Zarządzającej oraz wewnętrznymi procedurami. Prowadzone są stosowne analizy ryzyka w celu wcześniejszej identyfikacji i przeciwdziałaniu wszelkim pojawiającym się problemom w realizacji prowadzonych inwestycji.

**SCHEMAT 3: WYBÓR I HIERARCHIZACJA ZADAŃ REALIZOWANYCH W RAMACH EFRR – ZADANIA DOT. DRÓG WOJEWÓDZKICH.**



## **DROGI LOKALNE OBJĘTE MECHANIZMEM ZIT**

W realizację większości projektów oprócz JST posiadających doświadczenie w zakresie realizacji inwestycji drogowych będą włączone następujące jednostki:

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu (ZIKiT) w Krakowie działa jako jednostka budżetowa Gminy Miejskiej Kraków. Przedmiotem działalności podstawowej Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie jest organizowanie, nadzorowanie i prowadzenie, w ramach planu finansowego – zakresie niepowierzonym do realizacji innym miejskim jednostkom organizacyjnym, komórkom organizacyjnym Urzędu Miasta Krakowa lub podmiotom – wszystkich spraw związanych z gospodarką komunalną oraz transportem w Gminie Miejskiej Kraków, w tym zadań związanych z transportem, tj.:

- zarządzanie drogami publicznymi położonymi na terenach stanowiących własność i pozostających we władaniu Gminy Miejskiej Kraków lub Skarbu Państwa;
- pełnienie funkcji zarządzającego ruchem na drogach,
- zarządzanie parkingami na terenach stanowiących własność i pozostających we władaniu Gminy Miejskiej Kraków oraz strefą płatnego parkowania;
- zarządzanie infrastrukturą transportu zbiorowego oraz obiektami i urządzeniami towarzyszącymi;
- organizowanie i zarządzanie lokalnym transportem zbiorowym w tym również na terenie aglomeracji na podstawie zawartych porozumień międzygminnych, na mocy których zainteresowane Gminy powierzają Miastu Kraków wykonywanie zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego;
- utrzymanie ścieżek i szlaków rowerowych oraz infrastruktury rowerowej.

Doświadczenie ZIKiT w realizacji projektów:

1. „Budowa linii tramwajowej łączącej ul. Brożka oraz Kampus UJ wraz z systemem sterowania ruchem i nadzoru” - wartość całkowita: 206 385 536,90 zł, dofinansowanie: 48 120 364,55 zł,
2. „Budowa estakady w ciągu ulic: Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich” - wartość całkowita: 45 787 780,28 zł, dofinansowanie: 23 279 315,92 zł,
3. „Rozbudowa ul. Surzyckiego – ul. Botewa oraz budowa ul. Śliwiaka (przedłużenie ul. Botewa do Drogi Ekspresowej S7)” - wartość całkowita: 90 253 626,12 zł, dofinansowanie: 58 049 986,61 zł,

Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego (ZDPK), którego przedmiotem działania jest wykonywanie obowiązków zarządcy dróg powiatowych w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, a w szczególności: opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej, opracowywanie projektów planów finansowania budowy, modernizacji, remontów, utrzymania, ochrony dróg i obiektów mostowych, pełnienie funkcji inwestora, utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń.

Doświadczenie ZDPK w realizacji projektów:

1. „Przebudowa ciągu dróg powiatowych ul. Energetyków, ul. Żwirowa, ul. Piastowska, ul. Tyniecka wraz z przebudową mostu na rzece Skawinka w ciągu ul. Piastowskiej”, Wartość: 15 370 948,69 PLN

2. „Przebudowa ciągu dróg powiatowych nr 1033K i 2186K z przebudową mostu nr 86 w Krzeszowicach i budową mostu nr 73 w Tenczynku”, Wartość: 15 158 070,43 PLN

3. Drogi powiatowe DP2189K i 2191K. Przebudowa ciągu dróg powiatowych nr 2191K i nr 2189K. Wartość: 11 350 566,95 PLN

#### **DROGI LOKALNE NIEOBJĘTE MECHANIZMEM ZIT**

Zarówno w zakresie projektów dotyczących budowy i przebudowy dróg lokalnych nieobjętych mechanizmem ZIT (gdzie katalog beneficjentów obejmuje jednostki samorządu terytorialnego - powiaty i gminy oraz ich jednostki organizacyjne posiadające osobowość prawną), jak i w zakresie projektów dotyczących infrastruktury dla obsługi podróżnych korzystających z kolei (w tym przypadku katalog beneficjentów w obejmuje także jednostki samorządu terytorialnego, oraz dodatkowo, PKP S.A., jednak wyłącznie pod warunkiem realizacji projektu w porozumieniu / partnerstwie z jednostką / jednostkami samorządu terytorialnego), stosowana będzie procedura konkursowa, co oznacza, że zarówno dobór, jak i wybór projektów do dofinansowania odbywał się będzie w toku prowadzonych postępowań konkursowych. Zatem przed rozstrzygnięciem postępowań konkursowych nie ma możliwości imiennego wskazania projektów, które będą w tych zakresach realizowane, a zatem nie ma również możliwości wskazania konkretnych beneficjentów.

#### **8.3.4 System instytucjonalny w sektorze kolejowym**

##### **LINIE KOLEJOWE**

W zakresie realizacji projektów dotyczących rewitalizacji i budowy linii kolejowych instytucją odpowiedzialną jest zarządca infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zapewnienie zdolności tej instytucji do realizacji tego typu przedsięwzięć zostało przedstawione w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) w rozdziale 7.

##### **TABOR KOLEJOWY ORAZ ZAPLECZE TECHNICZNE SŁUŻĄCE DO OBSŁUGI TABORU KOLEJOWEGO**

Jednostką realizującą zadania z zakresu zadań publicznych w sferze transportu kolejowego są „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. (KMŁ) - jednostka organizacyjna Województwa Małopolskiego, powołana na podstawie Uchwały Nr XLIV/705/13 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 2 grudnia 2013 roku w sprawie powołania jednoosobowej spółki Województwa Małopolskiego pod firmą „Koleje Małopolskie” Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Krakowie oraz zgodnie z Uchwałą Nr 1518/13 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 10 grudnia 2013 roku. Zawiązanie Spółki „Koleje Małopolskie” miało miejsce w dniu 19 grudnia 2013 roku na podstawie Aktu Założycielskiego Spółki Repertorium A Nr 14308/2013.

KMŁ działa w sferze użyteczności publicznej, poprzez realizację wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w tym w strefie transgranicznej oraz świadczy usługi związane z przewozem. Wśród zadań KMŁ wymienić można rozwijanie nowoczesnej komunikacji kolejowej na terenie Województwa Małopolskiego, doskonalenie i podnoszenie standardów w zakresie transportu kolejowego, integrowanie komunikacji publicznej, integrowanie systemu taryfowo-biletowego w Województwie Małopolskim. KMŁ występują w charakterze

podmiotu reprezentującego Beneficjenta – Województwa Małopolskiego – w projektach z zakresu infrastruktury transportowej, w tym w zadaniach dotyczących budowy i wyposażenia zaplecza technicznego do obsługi transportu kolejowego.

KMŁ na mocy umowy zawartej z Województwem Małopolskim dzierżawi tabor kolejowy od Województwa Małopolskiego jednak nie posiada zaplecza technicznego do obsługi i utrzymania nowoczesnego taboru kolejowego. Aby takie zaplecze powstało, niezbędne jest przygotowanie kompletnej dokumentacji technicznej, tj. opracowanie programu funkcjonalno - użytkowego, pozyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgody na realizację przedsięwzięcia i decyzji o lokalizacji celu publicznego. Pozyskanie w/w dokumentacji pozwoli uzyskać pozwolenie na budowę i rozpocząć realizację rzeczową planowanej inwestycji. Projekt „Przygotowanie pełnej dokumentacji dla projektu budowy zaplecza dla obsługi taboru kolejowego” realizowany będzie w ramach poprawy funkcjonowania systemu transportowego i infrastruktury technicznej. Pozwoli to na osiągnięcie gotowości formalno-prawnej w nowej perspektywie finansowej UE i efektywną realizację jednego z przedsięwzięć inwestycyjnych planowanych do wdrożenia w latach 2014-2020.

Projekt „Przygotowanie pełnej dokumentacji dla projektu budowy zaplecza dla obsługi taboru kolejowego” zakłada opracowanie dokumentacji technicznej wraz ze wszystkimi uzgodnieniami i pozwoleniami w tym m. in. uzgodnienia wodno-prawne, geologiczne, architektoniczne, media , BHP, ppoż, ZUDP itp. Przy przygotowaniu dokumentacji technicznej znajdą zastosowanie rozwiązania zakładające technologię nisko-energochłonną z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii. Projekt techniczny będzie spełniał wymogi określone w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (2010/31/UE).

Inwestycja realizowana przez podmiot wewnętrzny jednostki samorządu terytorialnego (spółkę prawa handlowego - operatora transportu kolejowego) będzie inwestycją mającą znaczenie dla realizacji zadań jednostki samorządu terytorialnego, ponieważ stanie się obiektem użyteczności publicznej ułatwiającym prowadzenie i rozwój działalności w tym zakresie.

KMŁ obecnie zatrudnia 233 osób, z czego 145 osób posiada doświadczenie kolejowe, ponieważ są to byli pracownicy PKP i innych spółek kolejowych. Ich doświadczenie zawodowe i wieloletni staż pracy gwarantują rzetelną realizację zaplanowanych inwestycji.

Działalność KMŁ koncentruje się na terenie Województwa Małopolskiego. Spółka realizuje cele Strategii Rozwoju Transportu na lata 2010-2030, gdzie uwzględnia się rozwój transportu kolejowego w przewozie pasażerów poprzez zwiększenie dostępności transportowej regionów Małopolski. KMŁ stały się ważnym środkiem transportu dla dojeżdżających do Krakowa. W początkowej fazie swojej działalności tj. od 14 grudnia 2014 r., pociągi Spółki „Koleje Małopolskie” obsługują trasę Wieliczka Rynek Kopalnia – Kraków Główny – Wieliczka Rynek Kopalnia, jako pierwszą z planowanych do uruchomienia odcinków Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA), która ma pełnić funkcję dowozową i umożliwiać wygodne przesiadki na komunikację miejską pasażerom także spoza miasta, dzięki wykorzystaniu punktu przesiadkowego typu Parkuj i Jedź przy stacji Wieliczka Park.

W dalszej działalności przewozowej, tj. po zakończeniu prac modernizacyjnych przez PKP PLK S.A. jest obsługa połączenia Kraków Główny – Kraków Airport. Otwarcie linii odbyło się we wrześniu 2015 r.

Województwo Małopolskie planuje realizację projektu polegającego na zakupie Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych (dalej: Projekt). Projekt ten planuje się sfinansować ze środków POIiŚ 2014-2020. Województwo Małopolskie posiada zdolność instytucjonalną, organizacyjną i finansową do realizacji i utrzymania Projektów. Trwałość Projektów gwarantuje status prawny podmiotu – jednostki samorządu terytorialnego. Sprawną realizację zadań Województwa zapewnia Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, w ramach, którego wyodrębniono Departament Transportu i Komunikacji, którego zadaniem jest m. in. wdrażanie strategii rozwoju transportu oraz koordynowanie prac nad opracowaniem projektów przyszłościowych, a także Departament Organizacji, zapewniający wsparcie informatyczne oraz prawne dla realizacji powyższych projektów. Ponadto, celem zapewnienia sprawnej, efektywnej organizacji i technicznej wykonalności Projektów strategicznych w ramach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego wyodrębniono Departament Inwestycji Strategicznych (IS), uchwałą Nr 670/15 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 2 czerwca 2015 roku w sprawie zmiany uchwały Nr 450/13 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 16 kwietnia 2013 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego w Krakowie.

#### **Departament Inwestycji Strategicznych UMWM**

Dyrektor Departamentu może realizować zadania poprzez Zespoły wchodzące w skład struktury organizacyjnej Departamentu, ale także może wnioskować do Marszałka Województwa Małopolskiego o powołanie zespołów zadaniowych oraz do Sekretarza Województwa o powołanie zespołów roboczych.

Departament zapewnia obsługę Projektów na każdym etapie jego realizacji, począwszy od przygotowania procedury przetargowej, przygotowanie projektów partnerskich poprzez aplikowanie o środki z funduszy europejskich, rozliczanie pozyskanych środków, jak i nadzór nad odbiorami końcowymi inwestycji.

Do zadań Departamentu IS należy m. in.:

- prowadzenie spraw strategicznych projektów i inwestycji realizowanych przez Województwo Małopolskie samodzielnie lub w partnerstwie, polegających w szczególności na planowaniu projektów i inwestycji, pozyskiwaniu środków finansowych, przygotowaniu, realizacji, promocji, monitoringu i ich rozliczenia,
- współdziałanie z właściwymi merytorycznie departamentami, wojewódzkimi samorządowymi jednostkami organizacyjnymi, wojewódzkimi osobami prawnymi oraz podmiotami zewnętrznymi w zakresie planowania realizacji projektów i inwestycji strategicznych,
- prowadzenie i koordynacja postępowań o udzielenie wspólnych zamówień publicznych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego z wojewódzkimi samorządowymi jednostkami organizacyjnymi lub wojewódzkimi osobami prawnymi.

Departament IS posiada stosowne struktury organizacyjne i zespół pracowników o kwalifikacjach zapewniających funkcjonowanie Projektów. Pracownicy odpowiedzialni za realizację inwestycji dysponują kilku- oraz kilkunastoletnim doświadczeniem w realizacji projektów współfinansowanych ze środków finansowych Unii Europejskiej w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego

Rozwoju Regionalnego oraz Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Ponadto, Departament IS planuje stałe rozwijanie kompetencji i podnoszenie poziomu wiedzy w ramach szkoleń dla zatrudnionych osób oraz doskonalenie wypracowanych mechanizmów zapewniających skuteczność podejmowanych działań.

Województwo Małopolskie do tej pory zrealizowało następujące projekty dotyczące zakupu taboru kolejowego:

1. Dostawa lekkich pojazdów szynowych do przewozów pasażerskich (zakup 2 szt. dwuczłonowych autobusów szynowych z napędem spalinowym, typ 212 M na podstawie umowy z dn. 28.01.2003r. zawartej pomiędzy Województwami: Małopolskim, Podkarpackim i Śląskim i Kolejowymi Zakładami Maszyn KOLZAM S.A.); okres realizacji: 2003-2005 (dostawa pojazdów w latach 2004 i 2005); źródła finansowania: 9 247 600,00 zł (środki krajowe).
2. Wykonanie i dostawa lekkich pojazdów szynowych do przewozów pasażerskich (zakup 2 szt. jednoczłonowych autobusów szynowych z napędem elektrycznym, typ 308B na podstawie umowy z dn. 30.12.2004r. zawartej pomiędzy Województwem Małopolskim i Pojazdy Szynowe „PESA” Bydgoszcz S.A.); okres realizacji: 2004-2005 (dostawa pojazdów w roku 2005); źródła finansowania: 11 016 160,80 zł (środki krajowe);
3. Dostawa lekkich pojazdów szynowych do przewozów pasażerskich w formie leasingu operacyjnego (leasing 2 szt. dwuczłonowych autobusów szynowych z napędem spalinowym, typ 218 M oraz 4 szt. jednoczłonowych autobusów szynowych z napędem elektrycznym, typ 308B na podstawie umowy z dn. 06.07.2006r. zawartej pomiędzy Województwem Małopolskim i Pojazdy Szynowe „PESA” Bydgoszcz S.A. oraz BRE Leasing Sp. z o.o. (obecnie: mLeasing Sp. z o.o.)); okres realizacji: 2006-2016 (dostawa pojazdów w roku 2007); źródła finansowania: 55.007.808,67 zł (środki krajowe);
4. Zakupy taboru kolejowego (zakup 5 szt. Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych typu 32WE (ACATUS-2) na podstawie umowy z dn. 28.01.2010r. zawartej pomiędzy Województwem Małopolskim i Pojazdy Szynowe „PESA” Bydgoszcz S.A.); okres realizacji: 2010-2011 (dostawa pojazdów w roku 2011); wartość projektu: 91 245 124,17 zł (w tym zakup taboru 91 195 000,00 zł); źródła finansowania (nazwa programu): Projekt współfinansowany w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013, Oś Priorytetowa 4. Infrastruktura dla rozwoju gospodarczego, Działanie 4.2. Zwiększenie roli transportu zbiorowego w obsłudze regionu, Schemat B: Tabor kolejowy;
5. Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie (dostawa 19 szt. Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych (EZT) w wersji trójczłonowej typu 36WEa, w tym 6 szt. dla Województwa Małopolskiego; na podstawie umowy z dn. 28.08.2013 r. zawartej pomiędzy Województwem Małopolskim, Świętokrzyskim, Podkarpackim, Śląskim i NEWAG S.A.); okres realizacji: 2013-2015 (dostawa pojazdów w latach 2014 i 2015); całkowita wartość projektu: 281 549 314,01 zł (w tym zakup taboru Województwa dla Małopolskiego 87 785 100,00 zł); źródła finansowania (nazwa programu): Projekt współfinansowany ze środków Funduszu Spójności Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VII Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.1. Rozwój transportu kolejowego;
6. Zakup taboru do obsługi połączeń pasażerskich w aglomeracji krakowskiej (dostawa 10 szt. Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych (EZT), w tym: 6 szt. EZT w wersji trójczłonowej, typu 40WE oraz 4 szt. EZT w wersji dwuczłonowej, typu 41WE; na podstawie umowy z dn.

18.10.2013 r. zawartej pomiędzy Województwem Małopolskim i Pojazdy Szynowe „PESA” Bydgoszcz S.A.); okres realizacji: 2013-2015 (dostawa pojazdów w latach 2014 i 2015); wartość projektu: 119 401 864,64 zł (w tym zakup taboru 118 941 000,00 zł); źródła finansowania (nazwa programu): Projekt współfinansowany ze środków Funduszu Spójności Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VII Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych.

7. Zakup Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych dla rozwoju kolei małopolskich (dostawa 13 szt. Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych (Ezt), w tym: 8 szt. Ezt w wersji czteroczołowej, typu 31WE (EN78) oraz 5 szt. Ezt w wersji pięcioczołowej, typu 45WE (EN79); na podstawie umowy z dn. 20.03.2016r. zawartej pomiędzy Województwem Małopolskim i NEWAG S.A.; okres realizacji i dostawa pojazdów w latach 2016 – 2017; wartość projektu: 305 239 847,00 zł. (w tym zakup taboru: 279 320 700,00 zł.); źródła finansowania (nazwa programu): Projekt współfinansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020, Oś Priorytetowa 7 Infrastruktura transportowa, Działanie 7.2 Transport kolejowy Poddziałanie 7.2.1 Tabor kolejowy.

Należy zaznaczyć, że zakupionym w ramach Projektu taborem będą zarządzali operatorzy: Koleje Małopolskie Sp. z o.o. oraz Przewozy Regionalne sp. z o.o. , których zdolność do zarządzania produktami projektu wynika z ogromnego doświadczenia związanego z realizacją przedsięwzięć z zakresu transportu kolejowego, w tym dofinansowanych z UE.

## **INTEGRACJA TRANSPORTU KOLEJOWEGO Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU**

W zakresie realizacji projektów dotyczących integracji transportu kolejowego z innymi środkami transportu instytucją odpowiedzialną jest Województwo Małopolskie, w imieniu, którego działa Zarząd Dróg Wojewódzkich. Z chwilą powołania nowej jednostki, zarządu transportu, o której mowa w rozdz. 7.2.1. , zadanie to przejęłaby ta jednostka.

### ***8.4. Kryteria doboru projektów***

#### ***8.4.1 Projekty drogowe***

##### **DROGI LOKALNE – PROJEKTY KONKURSOWE**

W przypadku dróg lokalnych, tj. powiatowych i gminnych nieobjętych mechanizmem zintegrowanych inwestycji terytorialnych zastosowanie znajdzie wyłącznie procedura konkursowa, co oznacza, że zarówno dobór, jak i wybór projektów do dofinansowania odbywał się będzie w toku prowadzonych postępowań konkursowych. Konkurs jest postępowaniem służącym wybraniu do dofinansowania projektów, które spełniły kryteria wyboru projektów, które zatwierdzone zostały przed ogłoszeniem konkursu przez właściwy dla danego programu operacyjnego Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów przygotowywane są z uwzględnieniem m.in. wymogów zawartych w programie operacyjnym, zapisów Umowy Partnerstwa (UP), wytycznych mających zastosowanie w danym obszarze, jak również obowiązujących wymogów prawa. Zgodnie z zapisami UP, inwestycje w drogi lokalne (gminne i powiatowe) ze środków EFRR będą możliwe jedynie wówczas, gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi oraz

istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (w ramach CT 7) – kwestie te będą przedmiotem oceny każdego projektu dotyczącego dróg lokalnych ubiegającego się o wsparcie ze środków RPO WM w ramach osi 7 *Infrastruktura transportowa*.

#### **8.4.2 Projekty kolejowe**

##### **TABOR KOLEJOWY ORAZ ZAPLECZE TECHNICZNE SŁUŻĄCE DO OBSŁUGI TABORU KOLEJOWEGO**

Wypełniając rolę organizatora przewozów kolejowych na terenie Małopolski, samorząd województwa dokonuje zakupu pojazdów szynowych uzyskując poprawę komfortu podróżowania i jakości oferty przewozowej w ruchu regionalnym. Do chwili obecnej Województwo Małopolskie zakupiło 40 pojazdów. Nowo zakupiony tabor kolejowy, wykorzystywany jest przede wszystkim do przewozów na terenie województwa małopolskiego (co nie wyklucza współpracy z innymi Województwami, w szczególności z Województwami ościennymi), w tym na potrzeby Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Nabywany tabor jest dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Projekt „Budowa i wyposażenie zaplecza technicznego do obsługi taboru kolejowego” jest kluczowy dla Województwa Małopolskiego i Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. z uwagi na zapewnienie kompleksowej obsługi utrzymaniowo-serwisowej taboru kolejowego, zgodnie z wymogami dokumentacji producenta pojazdów (DSU) dla pojazdów zakupionych przez Województwo Małopolskie. Obecnie Województwo Małopolskie posiada 34 Elektryczne Zespoły Trakcyjne i proceduje zakup kolejnych składów. Zarówno pojazdy dotychczas zakupione, jak i nowo zamawiane są nowoczesnym tabor, który wymaga spełnienia określonych warunków przeglądów, napraw w pomieszczeniach zamkniętych (hala). Posiadanie własnego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego wyeliminuje ponoszenie znacznych kosztów na dzierżawę obiektów od podmiotów zewnętrznych.

##### **INTEGRACJA TRANSPORTU KOLEJOWEGO Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU**

Małopolska Karta Aglomeracyjna - Budowa systemu zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim cz. II jest kontynuacją projektu Małopolska Karta Aglomeracyjna, realizowanego w latach 2013-2015 w ramach dofinansowania z Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013. Docelowo chodzi o rozbudowę systemu informatycznego MKA, tak aby objął swoim zasięgiem obszar całego Województwa Małopolskiego. Zakres rzeczowy MKA cz. II obejmuje także budowę nowych elementów systemu, w tym objęcie systemem MKA pozostałych przewoźników, nie ujętych w cz. I MKA. Ponadto MKA cz.II obejmie swoim zakresem włączenie do systemu parkingów Park&Ride budowanych przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach Poddziałania 7.2.4. Infrastruktura dla obsługi podróżnych. Wobec powyższego realizacja przedmiotowego projektu jest uzasadniona.

##### **INFRASTRUKTURA DLA OBSŁUGI PODRÓŻNYCH**

Analogicznie jak w przypadku dróg lokalnych, tj. powiatowych i gminnych nieobjętych mechanizmem zintegrowanych inwestycji terytorialnych, tak w obszarze działań z zakresu tworzenia infrastruktury dla obsługi podróżnych korzystających z kolei zastosowanie znajdzie wyłącznie procedura konkursowa, co oznacza, że zarówno dobór, jak i wybór projektów do dofinansowania odbywał się będzie w toku prowadzonych postępowań konkursowych. Konkurs jest postępowaniem służącym wybraniu do dofinansowania projektów, które spełniły kryteria wyboru projektów, które

zatwierdzone zostały przed ogłoszeniem konkursu przez właściwy dla danego programu operacyjnego Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów przygotowywane są z uwzględnieniem m.in. wymogów zawartych w programie operacyjnym, zapisów Umowy Partnerstwa, wytycznych mających zastosowanie w danym obszarze, jak również obowiązujących wymogów prawa.

### ***8.5. Priorytetyzacja projektów wg. kryteriów***

W odniesieniu do obszarów, w ramach, których planowane jest w RPO WM zastosowanie trybu pozakonkursowego, tj. inwestycje z zakresu budowy i rozbudowy dróg lokalnych objętych mechanizmem ZIT, zakup taboru kolejowego, modernizacja linii kolejowych, integracja transportu kolejowego z innymi środkami transportu zbiorowego (organizacja i koordynacja rozkładów jazdy oraz budowa i rozbudowa wspólnych systemów opłat za przewozy), a także w odniesieniu do inwestycji z zakresu budowy i rozbudowy dróg wojewódzkich (regionalnych), przedstawiono poniżej propozycje zadań planowanych do realizacji z wykorzystaniem wsparcia ze środków europejskich, w ramach małopolskiego RPO.

W pozostałych obszarach, tj. w zakresie inwestycji w drogi lokalne poza mechanizmem ZIT oraz inwestycji w infrastrukturę służącą obsłudze podróży korzystających z kolei, które objęte są procedurą konkursową, co oznacza, że propozycje projektów będą składane każdorazowo w odpowiedzi na ogłoszony konkurs.

#### ***8.5.1 Listy projektów drogowych***

##### **DROGI WOJEWÓDZKIE**

Beneficjentem projektów drogowych jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie.

Zadania planowane do realizacji na sieci dróg regionalnych zostały zrankingowane według przyjętych kryteriów i zakwalifikowane do 2 grup Podstawowej i Rezerwowej. Alokacja finansowa na drogi regionalne wynosi 246 925 000 EUR co przy założeniu że średni kurs w okresie 2014-2020 wyniesie 4,2 PLN za 1 Euro daje kwotę 1 037 085 000 PLN. Wartość dofinansowania dla zadań ujętych obecnie na liście podstawowej wynosi 2 451 054 999 zł co stanowi ok. 236% planowanej alokacji. Przeszacowanie wartości projektów ma swoje przesłanki:

- część nowo zgłoszonych zadań otrzymała wystarczającą ilość punktów aby znaleźć się na liście podstawowej, co zwiększyło łączną kwotę dofinansowania zadań z tej listy,
- projekty wycenione są szacunkowo na podstawie opracowanej koncepcji lub w niewielkim zakresie na podstawie dokumentacji budowlanej, ich wartość ulegnie zmianie po opracowaniach szczegółowych,
- przeprowadzenie postępowań o zamówienia publiczne kolejny raz zweryfikuje wartości realizacyjne inwestycji,

- w wartościach całkowitych zadań ujęte są wartości gruntów, niekiedy znacznie swą wartością odbiegające od wartości kosztów kwalifikowanych za grunty. Różnica będzie pokryta w całości ze środków Województwa,

- z uwagi na trudne do przewidzenia przeszkody formalno – prawne mogą nastąpić przesunięcia w czasie, które uniemożliwią realizację planowanego przedsięwzięcia, co będzie skutkowało przesunięciem jego realizacji na lata późniejsze niż pierwotnie zakładano.

Biorąc pod uwagę powyższe przesłanki, ustalona została lista rezerwowa. Zadania z tej listy są nie mniej ważne, niż na liście podstawowej, natomiast faktyczna realizacja uzależniona jest od środków finansowych i w miarę ich dostępności przedsięwzięcia będą przesuwane do listy podstawowej.

Szczegółowy wykaz projektów dotyczących inwestycji w zakresie dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach RPO WM podano w załączniku do Programu. W zestawieniu podano także oceny głównych ryzyk dla poszczególnych zadań, zgodnie z zasadami opisanymi w rozdziale 10.

## **DROGI LOKALNE OBJĘTE MECHANIZMEM ZIT**

W załączniku podano szczegółowy wykaz projektów dotyczących inwestycji z zakresu dróg lokalnych na obszarze objętym mechanizmem ZIT, tj. obszarze Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego zaczerpnięto ze Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

W zestawieniu podano także oceny głównych ryzyk dla poszczególnych zadań, zgodnie z zasadami opisanymi w rozdziale 10.

### ***8.5.2 Listy projektów kolejowych***

Beneficjentem projektów kolejowych z zakresu infrastruktury linii kolejowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zadania planowane do realizacji na sieci kolejowej w województwie zostały uszeregowane według przyjętych kryteriów i zakwalifikowane do 2 grup podstawowej i warunkowej. Podział taki wynika z wartości środków, jakie są przeznaczone w Regionalnym Programie Operacyjnym na rewitalizację infrastruktury kolejowej. Alokacja finansowa na infrastrukturę kolejową 20 000 000 EUR, co przy założeniu, że średni kurs w okresie 2014-2020 wyniesie 4 PLN za 1 Euro daje kwotę 80 000 000 PLN.

Biorąc pod uwagę powyższe przesłanki, ustalona została lista warunkowe. Zadania z tej listy są nie mniej ważne, niż na liście podstawowej natomiast faktyczna realizacja uzależniona jest od środków finansowych i w miarę ich dostępności, przedsięwzięcia będą przesuwane do listy podstawowej. Lista znajduje się w Załączniku.

## ***8.6. Powiązania transgraniczne***

Województwo Małopolskie planuje realizować w ramach programu Interreg V-A Polska- Słowacja na lata 2014-2020, Oś priorytetowa 2 Zrównoważony transport transgraniczny, następujące projekty:

1. Poprawa dostępu do sieci TEN-T poprzez modernizację dróg obszaru Podhala i powiatu Tvrdošín

Projekt realizowany we współpracy Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie oraz partnera wiodącego Żyliński Kraj Samorządowy. Projekt po stronie polskiej obejmuje modernizację DW 957, 958, 959 na łącznej długości 11,5 km, a szacunkowy koszt wynosi 13 800 000 PLN.

#### 2.Modernizacja połączenia drogowego Pienińskich Parków Narodowych – Etap II

Projekt realizowany we współpracy Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie oraz partnera wiodącego Preszowski Kraj Samorządowy. Projekt po stronie polskiej obejmuje modernizację DW 969 na łącznej długości 0,999 km, a szacunkowy koszt wynosi 2 350 000 PLN.

#### 3.Modernizacja połączenia drogowego Prešov – Bardejov – Gorlice

Projekt realizowany we współpracy partnera wiodącego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie oraz Preszowski Kraj Samorządowy. Projekt po stronie polskiej obejmuje modernizację DW 977 na łącznej długości 12,45 km, a szacunkowy koszt wynosi 15 300 000 PLN.

#### 4.Tatry łączą ( po stronie polskiej nazwa zadania: Modernizacja DW 958 - Podhalańska Droga)

Projekt realizowany we współpracy Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie oraz partnera wiodącego Żyliński Kraj Samorządowy. Projekt po stronie polskiej obejmuje modernizację DW 958 na łącznej długości 6,3 km, a szacunkowy koszt wynosi 13 500 000 PLN.

## 8.7. Karty przedsięwzięć

|                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Działanie 1.3. Skoncentrowanie wokół Krakowa sieci głównych szlaków drogowych, w tym o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| PS - 1.3.1                                                                                                                               | <b>Usprawnienie połączeń w korytarzu północ – południe w sieci wspomagającej sieć TEN-T</b>                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                | Poprawa dostępności regionu na osi północ - południe oraz do/z Krakowa poprzez podniesienie przepustowości i sprawności ruchu oraz bezpieczeństwa                                                                                                                                                                                             |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Cel realizacji                                                                                                                           | Poprawa warunków ruchu dla transportu tranzytowego na osi północ – południe, odciążenie układu wewnętrznego Krakowa i Aglomeracji od tego ruchu (ograniczenie zatłoczenia na sieci drogowej uzupełniającej), poprawę płynności ruchu, skrócenie czasu podróży, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego                                         |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                          | Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej (wlot DW 776):<br>a) Przebudowa DW 776 w obszarze Miasta Kraków - ul. Kocmyrzowska wraz z infrastrukturą (Rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 776 od skrzyżowania ul. Darwina i Poległych w Krzesławicach w Krakowie do granic administracyjnych miasta Krakowa)<br>b) Rozbudowa DW 776 w miejscowości Prusy |
| Komplementarność                                                                                                                         | - budowa odcinków autostrady A4 na wschód od Krakowa - rozwój połączeń regionalnych                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Formuła realizacji                                                                                                                       | Zadanie podlegające administracji regionalnej przy wsparciu Unii Europejskiej i lokalnych jednostek samorządu terytorialnego                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Lata realizacji                                                                                                                          | inwestycja: 2015-2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                 | Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Partnerzy                                                                                                                                | JST                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                              | a) 50 mln zł.<br>b) 4 mln zł.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                         | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie prac studialnych oraz częściowo wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                                                              |
| Szacowany udział budżetu województwa                                                                                                     | 600 000 zł. – udział budżetu województwa (wkład własny w realizację projektu współfinansowanego ze środków UE)                                                                                                                                                                                                                                |
| Przewidywane źródła finansowania                                                                                                         | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego 2014-2020 Oś Priorytetowa 7: Infrastruktura Transportowa<br>Działanie: 7.1 Infrastruktura drogowa<br>Środki UE w ramach RPO WM: 33,4 mln zł.<br>Środki JST : 20 mln zł.                                                                                                               |

|                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Działanie 1.5. Transport aglomeracyjny                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| PS - 1.5.1                                                                 | <b>Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA) – finansowane w ramach RPO WM 2014-2020</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Definicja przedsięwzięcia                                                  | Poprawa dostępności w obrębie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego dla dojazdów do pracy i nauki do /z Krakowa poprzez podniesienie przepustowości i sprawności ruchu kolejowego oraz wykształcenie sprawnej obsługi aglomeracyjnej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Cel realizacji                                                             | Zorganizowanie nowego środka przewozowego o charakterze lekkiej kolei, opartego na zasadzie stałoodstępowej komunikacji aglomeracyjnej, łączącej miejscowości w Aglomeracji z jej centrum, dzięki czemu powstanie środek transportu konkurencyjny wobec samochodu osobowego. System obejmie także węzły przesiadkowe, terminale autobusowe, parkingi w tym w systemie „Parkuj i Jedź”, z integrowane przez SKA z innymi podsystemami transportu.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Zakres rzeczowy                                                            | W ramach realizacji Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej przewiduje się wykonanie następujących elementów:<br>1. Zakup elektrycznych Zespołów Trakcyjnych dla rozwoju kolei małopolskich<br>2. Budowa i wyposażenie zaplecza technicznego do obsługi taboru kolejowego<br>3. Budowa 10 węzłów przesiadkowych z parkingami „Parkuj i Jedź”<br>4. Budowa przystanków kolejowych na terenie miasta Krakowa.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Komplementarność                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zakupy taboru kolejowego realizowane w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013</li> <li>• Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń pasażerskich w Aglomeracji Krakowskiej (POLiŚ 7.3)</li> <li>• Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie (POLiŚ 7-1.47)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice – Kraków (POLiŚ 7-1.11.1, CEF)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III (POLiŚ 7.1-30, 5.1-7)</li> <li>• Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków Airport” z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki – Balice (POLiŚ 7.1-21)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej Psary – Kraków (odcinek Psary – Kozłów oraz odcinek Kraków Batowice – Kraków Główny, POLiŚ 7.1-17 - lista rezerwowa)</li> <li>• Przebudowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym (POLiŚ 7.1-28)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka w ramach projektu Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w Aglomeracji Krakowskiej (POLiŚ 7.3-7)</li> </ul> <p>Modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów - Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka - Kraków Swoszowice MRPO.04.02.03-12-566/<br/>Wdrożenie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim</p> |
| Formuła realizacji                                                         | WF – zadanie współzależne: wsparcie finansowe przez Województwo Małopolskie (MRPO 20/80) dla podmiotu zewnętrznego                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Lata realizacji                                                            | etap przygotowawczy: 2012-2013 / inwestycja: 2014-2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Operator/<br>Koordynator                                                   | Województwo Małopolskie (realizator ZDW)<br>Koleje Małopolskie Sp. z o.o.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Partnerzy                            | Miasto Tarnów, Zainteresowane gminy                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Szacowana wartość całkowita          | 1) 305 239 874 zł 2) 37 647 000 zł 3) 100 000 000 zł 4) 67 057 874,41 zł<br>Razem: 509 944 748 zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Kalkulacja na podstawie dokumentacji oraz dokumentów programowych                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Szacowany udział budżetu województwa | 115,186 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Przewidywane źródła finansowania     | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego 2014-2020<br>1. Zakup elektrycznych Zespołów Trakcyjnych dla rozwoju kolei małopolskich<br>2. Budowa i wyposażenie zaplecza technicznego do obsługi taboru kolejowego<br>Oś Priorytetowa: Infrastruktura Transportowa<br>Działanie: 7.2 Transport kolejowy<br>Poddziałanie: 7.2.1 Tabor kolejowy<br>3. Budowa 10 węzłów przesiadkowych z parkingami „Parkuj i Jedź”-<br>4. Budowa przystanków kolejowych na terenie miasta Krakowa,<br>Działanie 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski |

|                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Działanie 1.5: Transport aglomeracyjny</b>                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| PS - 1.5.3                                                                        | <b>Rozwijanie infrastruktury drogowej Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (Metropolia Krakowska) zapewniającej dostępność do sieci TEN-T, a także do sieci dróg krajowych, wojewódzkich oraz istniejących lub nowych terenów inwestycyjnych</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Definicja przedsięwzięcia                                                         | Realizacja zadań służących powiązaniu różnych elementów sieci drogowej na terenie KrOF w celu stworzenia sprawnego i otwartego na otoczenie systemu transportowego, podnoszącego konkurencyjność gospodarczą obszaru.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Cel realizacji                                                                    | Zwiększenie efektywności funkcjonowania wewnętrznego układu drogowego KrOF zapewniającego dostępność do sieci TEN-T lub węzłów sieci TEN-T, a także do sieci dróg krajowych, wojewódzkich oraz istniejących lub nowych terenów inwestycyjnych                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Zakres rzeczowy                                                                   | Realizacja projektów polegających na budowie i przebudowie dróg i/lub drogowych obiektów inżynierskich:<br>1. Budowa wiaduktu nad torami łączącego ul. Powstańców w Krakowie z drogą powiatową 2156K w miejscowości Batowice i Dziekanowice, wraz z przebudową przyległego układu drogowego.<br>2. Rozbudowa drogi powiatowej na odcinku od granicy miasta Krakowa do skrzyżowania z drogą wojewódzką w Balicach przy autostradzie A4 wraz z budową mostu na rz. Rudawa w Szczyglicach i oświetlenia - etap I.<br>3. Rozbudowa ul. Myślenickiej w Krakowie.<br>4. Rozbudowa ul. Krzyżańskiego w Krakowie.<br>5. Przebudowa drogi powiatowej łączącej Gminę Mogilany z siecią TEN-T.<br>6. Przebudowa drogi powiatowej łączącej Gminę Świątniki Górne z siecią TEN-T – etap I.<br>7. Przebudowa drogi powiatowej łączącej Gminę Świątniki Górne z siecią TEN-T – etap II.<br>8. Rozwój infrastruktury drogowej łączącej sieć dróg Gminy Zielonki z siecią TEN-T.<br>9. Budowa, przebudowa dróg lokalnych zapewniających bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi na terenie Gminy Wieliczka. |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | <p>10. Przebudowa ul. Powstańców na odcinku od al. 29 Listopada do ul. Piasta Kołodzieja.</p> <p>11. Przebudowa drogi powiatowej Prusy - Zastów (budowa nakładki, chodników, odwodnienia, oświetlenia i oznakowania pionowego).</p>                                                                                                                                |
| Komplementarność                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa północnej obwodnicy Krakowa</li> <li>• Budowa obwodnicy Zabierzowa</li> <li>• Budowa obwodnicy Skawiny</li> <li>• Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej wraz z budową parkingu Park and Ride (dł. 8 km - wlot DW 776)</li> <li>• Rozbudowa ul. Igołomskiej wraz z budową parkingu Park &amp; Ride - dł. ok. 7 km</li> </ul> |
| Formuła realizacji                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Lata realizacji                      | Inwestycja: 2016-2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Operator/<br>Koordynator             | JST                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Partnerzy                            | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Szacowana wartość całkowita          | Razem: 140 500 286,04 zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie projektów inwestycji lub szacunków odnoszących się do podobnych realizowanych inwestycji.                                                                                                                                                                                                            |
| Szacowany udział budżetu województwa | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Przewidywane źródła finansowania     | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego na lata 2014 -2020<br>Poddziałanie 7.1.2 – Drogi subregionalne - ZIT                                                                                                                                                                                                                                       |

|                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 2. WYKREOWANIE SUBREGIONALNYCH WĘZŁÓW TRANSPORTOWYCH                                        |                                                                                                                                                                                                                                        |
| Działanie 2.1: Tworzenie sieci sprawnych połączeń kolejowych i drogowych wokół głównych miast regionu |                                                                                                                                                                                                                                        |
| PS - 2.1.1                                                                                            | <b>Wykreowanie węzłów przesiadkowych</b>                                                                                                                                                                                               |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                             | Zainicjowanie tworzenia węzłów zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, w którym węzły te powstają w miastach – stolicach subregionów i służą wszystkim zainteresowanym przewoźnikom dla zoptymalizowania ich oferty przewozowej. |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                        |
| Cel realizacji                                                                                        | Cele realizacji projektu:<br>- usprawnienie systemu transportowego<br>- zwiększenie liczby mieszkańców regionu korzystających z transportu publicznego                                                                                 |
| Zakres rzeczowy                                                                                       | Budowa lub przebudowa węzłów przesiadkowych (poza SKA)                                                                                                                                                                                 |
| Komplementarność                                                                                      | Budowa węzłów przesiadkowych w ramach projektu SKA                                                                                                                                                                                     |
| Formuła realizacji                                                                                    | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych itd.)                                                                                                    |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                        |
| Lata realizacji                                                                                       | 2014 - 2020                                                                                                                                                                                                                            |
| Operator/<br>Koordynator                                                                              | Jednostki Samorządu Terytorialnego oraz Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                        |
| Partnerzy                                                                                             | Polskie Koleje Państwowe,                                                                                                                                                                                                              |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                        |
| Szacowana wartość całkowita                                                                           | ok. 150 mln zł                                                                                                                                                                                                                         |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                      | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                       |
| Szacowany udział budżetu województwa                                                                  | brak                                                                                                                                                                                                                                   |
| Przewidywane źródła finansowania                                                                      | Budżet JST,<br>Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego 2014-2020<br>Działanie 4.5 Niskoemisyjny transport miejski<br>Partnerstwo Publiczno – Prywatne                                                                  |

|                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 2. WYKREOWANIE SUBREGIONALNYCH WĘZŁÓW TRANSPORTOWYCH</b><br>Działanie 2.2: Tworzenie sprawnych połączeń kolejowych i drogowych pomiędzy subregionalnymi węzłami transportowymi oraz zwiększanie ich dostępności zewnętrznej i wewnętrznej |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| PS - 2.2.1                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Rozprowadzenie ruchu z autostrady A4 – finansowane w ramach RPO WM 2014-2020</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                                                                                              | Podniesienie dostępności w regionie poprzez poprawę dostępu do autostrady A4 w wybranych nowych węzłach i zwiększenie jej wykorzystania dla ruchów wewnętrznego regionu.<br>Mierniki: oszczędność czasu, bezpieczeństwo ruchu, ochrona środowiska                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                                                                                         | Celem projektu jest skrócenie czasu podróży w regionie, poprawa płynności oraz bezpieczeństwa ruchu na sieci drogowej w korytarzu autostrady, co wywoła pozytywne skutki na terenie znacznej części województwa. Zwiększenie wykorzystania autostrady spowoduje także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszy emisję zanieczyszczeń do otoczenia. Integracja sieci dróg na terenie województwa małopolskiego z autostradą A4 stanowiącą główny ciąg komunikacyjny relacji wschód-zachód.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                                                                                        | Budowa i rozbudowa węzłów autostrady wraz z drogami dojazdowymi we wskazanych lokalizacjach, o łącznej wartości około 706,57 mln zł. W wyniku realizacji zadania powstanie 37,4 km nowych odcinków DW oraz przebudowanych zostanie 7 km odcinków istniejących.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Komplementarność                                                                                                                                                                                                                                       | Projekty są wzajemnie komplementarne i stanowią uzupełnienie poszczególnych węzłów w rozprowadzeniu ruchu z autostrady A4. Realizacja ich przyczyni się do usprawnienia komunikacji na terenie województwa małopolskiego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                                                                                     | Zadanie podlegające administracji regionalnej przy wsparciu Unii Europejskiej i lokalnych jednostek samorządu terytorialnego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Stopień przygotowania, zagrożenia                                                                                                                                                                                                                      | Stopień przygotowania poszczególnych zadań zróżnicowany. Hierarchia realizacji uwarunkowania m.in. stopniem przygotowania.<br>Zagrożenie – wydłużające się procedury administracyjne, sprzeciw społeczny, problemy dot. nabycia gruntów.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Zhierarchizowana lista realizacji                                                                                                                                                                                                                      | 1) Połączenie ul. Księcia Józefa z południową autostradą obwodnicą Krakowa poprzez Węzeł Mirowski, DW 780<br>2) Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie<br>zadanie 1 Budowa połączenia węzła autostrady A4 z SAG w Tarnowie<br>zadanie 2 Przebudowa DW 973 w obszarze Miasta Tarnów wraz z infrastrukturą<br>3) Budowa połączenia drogowego węzła autostrady A4 Bochnia z drogą krajową nr 94 (4)<br>I etap - od węzła autostrady A4 do ul. Krzeczowskiej<br>II etap - od ul. Krzeczowskiej do DK 94<br>4) Budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 47 z drogą wojewódzką nr 961 w Poroninie<br>5) Budowa nowego węzła na autostradzie A4 w Podłężu oraz połączenie Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych: |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | <p>zadanie 1 Budowa dodatkowego węzła drogowego (węzeł Niepołomice) w ciągu autostrady A4 Kraków – Tarnów na odcinku Węzeł Kraków Wieliczka – Węzeł Targowisko</p> <p>zadanie 2 Budowa obwodnic Podłęża i Niepołomic w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej 964 wraz z połączeniem Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych</p> <p>6) Usprawnienie dojazdu do Węzła Tarnów Północ poprzez rozbudowę DW 973 w obszarze miasta Tarnów</p> <p>7) Budowa skrzyżowania DK 7 z DW 955 w m. Jawornik</p> <p>8) Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach z DW 975 wraz z budową obwodnicy Łętowic</p> <p>9) Budowa połączenia drogowego węzła autostrady A4 Brzesko z DW 768 - etap II</p> <p>10) Budowa połączenia drogowego na odcinku od A4 (węzeł Rudno) do DK 79</p> |
| Lata realizacji                      | 2014 - 2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Operator/<br>Koordynator             | Województwo Małopolskie, JST                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Partnerzy                            | JST                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Szacowana wartość całkowita          | łącznie 706,57 mln PLN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Kalkulacja na podstawie przewidywanych głównych kosztów jednostkowych, składających się na wartość całkowitą.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Szacowany udział budżetu województwa | 51,46 mln PLN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Przewidywane źródła finansowania     | <p>Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego</p> <p>Oś 7 Infrastruktura transportowa</p> <p>Działanie 7.1 Infrastruktura drogowa</p> <p>Poddziałanie 7.1.1 Drogi regionalne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- środki UE w ramach RPO WM – 508,16 mln PLN</li> <li>- budżet Województwa Małopolskiego – 51,46 mln PLN</li> <li>- środki budżetu państwa w ramach RPO WM, m.in. w ramach Kontraktu Terytorialnego – 112,12 mln PLN</li> <li>- środki JST – 34,83 mln PLN</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 2. WYKREOWANIE SUBREGIONALNYCH WĘZŁÓW TRANSPORTOWYCH</b><br>Działanie 2.3 Budowa obwodnic/obejść miast i miejscowości dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego |                                                                                                                                                                                                                                     |
| Działanie 2.3<br>PS - 2.3.2                                                                                                                                                            | <b>Budowa obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich</b>                                                                                                                                                                                  |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                              | Usprawnienie funkcjonowania węzłów drogowych w rejonie miast subregionalnych i innych większych miast regionu dla poprawy warunków ruchu w ciągach dróg wojewódzkich oraz poprawy funkcjonowania miast i sieci drogowych tych miast |

|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                   | Mierniki: oszczędność czasu, bezpieczeństwo ruchu, ochrona środowiska                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Cel realizacji                    | Realizacja projektu przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości związanych z ruchem tranzytowym w centrach miast. Celem projektu jest usprawnienie systemu transportowego na terenie województwa małopolskiego. Udostępnienie wszystkim użytkownikom wybudowanych ciągów drogowych pozwoli w efekcie na zwiększenie dostępności województwa, podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Zakres rzeczowy                   | Budowa obwodnic miejscowości o łącznej długości ok.124,0 km nowych odcinków.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Komplementarność                  | Zadanie jest komplementarne z projektami polegającymi na budowie obwodnic zrealizowanych w ramach programów Phare, ZPORR i MRPO 2007-2013.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Formuła realizacji                | zadanie podlegające administracji regionalnej przy wsparciu Unii Europejskiej i lokalnych jednostek samorządu terytorialnego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Stopień przygotowania, zagrożenia | Stopień przygotowania poszczególnych zadań zróżnicowany. Hierarchia realizacji uwarunkowania m.in. stopniem przygotowania. Zagrożenie – wydłużające się procedury administracyjne, sprzeciw społeczny, problemy dot. nabycia gruntów.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Zhierarchizowana lista realizacji | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Obwodnica Babic, DW 780 i DW 781</li> <li>2. Obwodnica Oświęcimia od ronda ul. Chemików i ul. Fabrycznej w Oświęcimiu do DW nr 933 w m. Bobrek</li> <li>3. Obwodnica Skały, DW 794</li> <li>4. Obwodnica Tuchowa, DW 977</li> <li>5. Obwodnica Miechowa, DW 783</li> <li>6. Obwodnica Skawiny</li> </ol> <p>- etap II na odcinku od DK 44 do DW 953</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Obwodnica Wolbromia - od ul. Miechowskiej do ul. Skalskiej, DW 794</li> <li>8. Obwodnica Zatora, Podolsza DW 781</li> <li>9. Obwodnica Gdowa Etap II, DW 967</li> <li>10. Obwodnica Waksmund-Ostrowsko-Łopuszna, DW 969</li> <li>11. Obwodnica Proszowic – etap II ( północno-wschodnia), DW 776</li> <li>12. Obwodnica Chełmka, DW 780</li> <li>13. Obwodnica Szczurowej, Etap II ( południowa), DW 964</li> <li>14. Obwodnica Muszyny Etap II, DW 971</li> <li>15. Zachodnia obwodnica Zielonek, DW 794</li> </ol> <p>zadanie 1 - w granicach miasta Krakowa (od ul. Pachońskiego do granicy m. Krakowa)</p> <p>zadanie 2 - od granicy m. Kraków do zakresu węzła drogowego POK " Zielonki" oraz od północnego zakresu węzła POK" Zielonki" do połączenia z DW 974 w Trojanowicach</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>16. Obwodnica Chochołowa, DW 958</li> </ol> |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | 17. Obwodnica Liszek, DW 780<br>18. Obwodnica Koszyc, DW 768<br>19. Obwodnica Wolbromia - od ul. Skalskiej do ul. Olkuska Szosa, DW 794<br>20. Obwodnica Gorlic, DW 977<br>21. Obwodnica Lisiej Góry, DW 984<br>22. Obwodnica Brzeszcz, DW 933<br>23. Zachodnia obwodnica Nowego Targu, łącząca DW 957 ( ul. Ludźmierska) z DK 47<br>24. Obwodnica Grybowa, DW 981<br>25. Obwodnica Żabna, DW 975 i DW 973<br>26. Obwodnica Wierzchosławic<br>27. Obwodnica Kęt, DW 948<br>28. Budowa połączeń planowanej obwodnicy Podolsza z planowanym obejściem Babic dla miejscowości Olszyny i Jankowice w kontekście budowy węzła w Rudnie<br>29. Obwodnica Zakopanego, DW 958 |
| Lata realizacji                      | 2014-2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Operator/<br>Koordynator             | Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Partnerzy                            | JST, GDDKiA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Szacowana wartość całkowita          | 1 448,44 mln PLN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Kalkulacja na podstawie wartości podobnych inwestycji realizowanych na terenie województwa małopolskiego w ramach projektów unijnych oraz kosztorysów wykonanych w ramach opracowywania dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Szacowany udział budżetu województwa | 210,52 mln PLN - udział budżetu województwa (wkład własny w realizację projektu współfinansowanego ze środków UE)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Przewidywane źródła finansowania     | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego<br>Oś 7 Infrastruktura transportowa<br>Działanie 7.1 Infrastruktura drogowa<br>Poddziałanie 7.1.1 Drogi regionalne<br>- środki UE w ramach RPO WM – 1 149,77 mln PLN- budżet Województwa Małopolskiego – 210,52 mln PLN<br>- budżet JST – 75,93 mln PLN<br>- środki budżetu państwa m.in. w ramach OSPR 2016-2020, RPO WM– 12,22 mln PLN                                                                                                                                                                                                                                                                      |

|                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 2 WYKREOWANIE SUBREGIONALNYCH WĘZŁÓW TRANSPORTOWYCH         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Działanie 2.7. Wsparcie warunków dla rozwoju transportu ekologicznego |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| PS - 2.7.3                                                            | <b>Zakup niskopodłogowych autobusów</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Definicja przedsięwzięcia                                             | Podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podróżnych w komunikacji miejskiej Krakowa dla zwiększenia liczby osób podróżujących, przyspieszenie wymiany pasażerów                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Cel realizacji                                                        | Poprawa jakości powietrza i ochrona środowiska przed hałasem komunikacyjnym m.in. poprzez wsparcie wdrożenia energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie, zwłaszcza w transporcie publicznym. Wpłynie na usprawnienie ruchu pasażerskiego oraz zapewni obsługę na najważniejszych ciągach komunikacyjnych. Natomiast walory eksploatacyjne pojazdów pozwolą na ograniczenie emisji zanieczyszczeń w ścisłym centrum Krakowa (autobusy elektryczne będą kierowane do obsługi linii przebiegających w pobliżu Starego Miasta) oraz zmniejszenie emisji hałasu komunikacyjnego (poprzez „cichszą” eksploatację zarówno nowych tramwajów jak i autobusów oraz przejęcie części pasażerów z komunikacji samochodowej). |
| Zakres rzeczowy                                                       | 1. Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów, w celu obsługi linii aglomeracyjnych<br>2. Poprawa jakości komunikacji miejskiej na obszarze działalności Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Komplementarność                                                      | Projekt wpisuje się w działania w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu oraz cały Priorytet 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Formuła realizacji                                                    | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych itd.)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Lata realizacji                                                       | 2014-2018                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Operator/<br>Koordynator                                              | 1. MPK S.A w Krakowie,<br>2. MPK Sp. z o.o. w Tarnowie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Partnerzy                                                             | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Szacowana wartość całkowita                                           | 1. 257,995 mln zł<br>2. 48,540 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Opis sposobu szacowania wartości                                      | Kalkulacja na podstawie dotychczasowych licznych doświadczeń z podobnych przedsięwzięć                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Szacowany udział budżetu województwa                                  | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Przewidywane źródła finansowania                                      | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego<br>Oś 4 Regionalna polityka energetyczna<br>Działanie 4.5 Niskoemisyjny transportu miejski                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 3 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW O NAJNIŻSZEJ DOSTĘPNOŚCI W REGIONIE                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Działanie 3.1. Budowa nowych oraz rozbudowa istniejących szlaków kolejowych i drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| PS - 3.1.2                                                                                                                                                                           | <b>Rewitalizacja linii kolejowych</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                            | Odzyskanie w sieci kolejowej województwa zdolności do oferowania szybkich połączeń, konkurencja z przewozami drogowymi i zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa podróży                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                       | Rewitalizacja istniejących linii kolejowych ma na celu poprawę jakości i efektywności oferty przewozowej oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez likwidację ograniczeń prędkości, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu przejazdu. Dodatkowo realizacja inwestycji może spowodować odciążenie sieci drogowej.                                                                                                                                                                                                         |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                      | Rewitalizacja linii kolejowych:<br>Przedsięwzięcie podstawowe:<br>1) Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona - Wadowice – granica województwa – etap I<br>Przedsięwzięcia warunkowe:<br>1) Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 na odcinku Sucha Beskidzka – gr. wojew.<br>2) Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona - Wadowice – granica województwa – etap II                                                                                                      |
| Komplementarność                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze Katowice – Kraków (POLiŚ 7-1.11.1, CEF)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III (POLiŚ 7.1-30, 5.1-7)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów - Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka - Kraków Swoszowice MRPO.04.02.03-12-566/09</li> <li>• Prace na liniach kolejowych nr 97,98,99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane (POLiŚ 5.2-22).</li> </ul> |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                   | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (lobbing, rzecznictwo interesów regionalnych itd.)<br>WF(S)– zadanie rekomendowane do programu subregionalnego                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Lata realizacji                                                                                                                                                                      | 2014-2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                                                             | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Partnerzy                                                                                                                                                                            | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                                                                          | Przedsięwzięcie podstawowe 1) 104,800 mln zł,<br>Przedsięwzięcia warunkowe,<br>SUMA: 104,800 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                                                                     | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie informacji od podmiotów realizujących te inwestycje.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Szacowany udział budżetu województwa                                                                                                                                                 | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Przewidywane źródła finansowania                                                                                                                                                     | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego 2014-2020<br>Oś Priorytetowa: Infrastruktura Transportowa<br>Działanie: 7.2 Transport kolejowy, Poddziałanie: 7.2.2 Linie kolejowe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 3. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW O NAJNIŻSZEJ DOSTĘPNOŚCI W REGIONIE</b><br>Działanie 3.1: Budowa nowych oraz rozbudowa istniejących szlaków kolejowych i drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| PS - 3.1.3                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Małopolski poprzez modernizację regionalnej sieci drogowej (rozbudowy dróg wojewódzkich)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                                                                                                                                      | Usprawnienie funkcjonowania całej sieci dróg wojewódzkich, z uwzględnieniem zrównoważenia dostępności transportowej całego obszaru województwa.<br>Mierniki: oszczędność czasu, bezpieczeństwo ruchu, ochrona środowiska                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Realizacja projektu przyczyni się do usprawnienia systemu transportowego na terenie Województwa Małopolskiego.<br>Zmodernizowane ciągi drogowe pozwolą w efekcie na podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, czyniąc Małopolskę znacznie bardziej dostępną i przyjazną, zarówno dla mieszkańców jak i inwestorów oraz turystów. Celem bezpośrednim Projektu jest poprawa stanu technicznego dróg i przystosowania ich do parametrów ruchu ciężkiego. |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                                                                                                                                | Rozbudowa odcinków dróg następować będzie zgodnie z ustaloną hierarchią realizacji przy uwzględnieniu poziomu przygotowania poszczególnych projektów do realizacji. Łączna długość zaplanowanych rozbudów ok. 421,3 km, w tym 1,1 km budowy nowej drogi oraz 420,2 km przebudowy drogi.                                                                                                                                                                          |
| Komplementarność                                                                                                                                                                                                                                                                               | Zadanie jest komplementarne z projektami polegającymi na budowie obwodnic oraz modernizacji istniejących dróg wojewódzkich zrealizowanych w ramach programów Phare, ZPORR i MRPO 2007-2013.                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                             | zadanie podlegające administracji regionalnej przy wsparciu Unii Europejskiej i lokalnych jednostek samorządu terytorialnego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Stopień przygotowania, zagrożenia                                                                                                                                                                                                                                                              | Stopień przygotowania poszczególnych zadań zróżnicowany. Hierarchia realizacji uwarunkowania m.in. stopniem przygotowania.<br>Zagrożenie – wydłużające się procedury administracyjne.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Zhierarchizowana lista realizacji                                                                                                                                                                                                                                                              | 1.Rozbudowa DW 958 Chabówka - Zakopane<br>2.Rozbudowa DW 969 Nowy Targ – Stary Sącz<br>3.Rozbudowa DW 973 Borusowa Tarnów<br>- etap I -rozbudowa DW 973 na odcinku Tarnów-Żabno<br>- etap II -rozbudowa DW 973 na odcinku Żabno-Borusowa<br>4.Rozbudowa DW 948 Oświęcim – Kęty i DW 949 Brzeszcze-Osiek<br>5. Rozbudowa DW 971 w m. Krynica – Zdrój<br>6. Budowa mostu na Wiśle w m. Borusowa wraz z dojazdami                                                   |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | 7. Rozbudowa DW 957 Krowiarki - Nowy Targ<br>8. Rozbudowa DW 965 Zielona - Limanowa ETAP I i II<br>9. Rozbudowa DW 977 Tarnów- Gorlice- granica państwa<br>10. Rozbudowa DW 984 Lisia Góra - Nowa Jastrzębka<br>11. Rozbudowa DW 968 Lubień-Zabrzeż<br>12. Rozbudowa DW 975 Paleśnica - Bartkowa Posadowa – Dąbrowa<br>13. Rozbudowa DW 981 Zborowice-Krynica<br>14. Rozbudowa DW 966 Wieliczka –Tymowa<br>15. Rozbudowa mostu w ciągu DW 969 w m. Dębno wraz z dojazdami<br>16. Rozbudowa DW 781 Chrzanów – Targanice<br>17. Rozbudowa DW 964 Kasina Wielka - Biskupice Radłowskie<br>18. Rozbudowa DW 791 Rodaki - Trzebinia<br>19. Rozbudowa DW 946 Kuków - Sucha Beskidzka<br>20. Rozbudowa DW 956 Biertowice - Zembrzyce<br>21. Rozbudowa DW 971 Krynica-Piwniczna<br>22. Rozbudowa DW 960 Bukowina Tatrzańska - Brzegi<br>23. Rozbudowa DW 953 Skawina - Kalwaria Zebrzydowska<br>24. Rozbudowa DW 949 Brzeszcze - Przeciszów<br>25. Rozbudowa DW 979 Moszczenica - Zagórzany<br>26. Rozbudowa DW 993 Gorlice - Bednarka |
| Lata realizacji                      | Projekty planowane do realizacji w trybie „Zaprojektuj i Wybuduj” w latach 2014 – 2020.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Operator/<br>Koordynator             | Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Partnerzy                            | JST                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Szacowana wartość całkowita          | 902,54 mln PLN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Kalkulacja na podstawie wartości podobnych inwestycji realizowanych na terenie Województwa Małopolskiego                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Szacowany udział budżetu województwa | 119,85 mln PLN - udział budżetu województwa (wkład własny w realizację projektu współfinansowanego ze środków UE)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Przewidywane źródła finansowania     | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego<br>Oś 7 Infrastruktura transportowa<br>Działanie 7.1 Infrastruktura drogowa<br>Poddziałanie 7.1.1 Drogi regionalne<br>- środki UE w ramach RPO WM – 766,66 mln PLN<br>- budżet Województwa Małopolskiego – 119,85 mln zł<br>- środki JST – 16,03 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 3. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW O NAJNIŻSZEJ DOSTĘPNOŚCI W REGIONIE</b><br>Działanie 3.1: Budowa nowych oraz rozbudowa istniejących szlaków kolejowych i drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| PS - 3.1.2                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Małopolski poprzez modernizację regionalnej sieci drogowej – budowa dróg wojewódzkich (przełożenie dróg)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                                                                                                                                      | Usprawnienie funkcjonowania całej sieci dróg wojewódzkich, z uwzględnieniem zrównoważenia dostępności transportowej całego obszaru województwa.<br>Mierniki: oszczędność czasu, bezpieczeństwo ruchu, ochrona środowiska                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Realizacja projektu przyczyni się do usprawnienia systemu transportowego na terenie Województwa Małopolskiego. Zmodernizowane ciągi drogowe pozwolą w efekcie na podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, czyniąc Małopolskę znacznie bardziej dostępną i przyjazną, zarówno dla mieszkańców jak i inwestorów oraz turystów. Celem bezpośrednim Projektu jest poprawa stanu technicznego dróg i przystosowania ich do parametrów ruchu ciężkiego.                                       |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                                                                                                                                | Budowa odcinków dróg – przełożenie dróg wojewódzkich następować będzie zgodnie z ustaloną hierarchią realizacji przy uwzględnieniu poziomu przygotowania poszczególnych projektów do realizacji. łączna długość zaplanowanych budów to ok. 48,7 km.                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Komplementarność                                                                                                                                                                                                                                                                               | Zadanie jest komplementarne z projektami polegającymi na budowie obwodnic oraz modernizacji istniejących dróg wojewódzkich zrealizowanych w ramach programów Phare, ZPORR i MRPO 2007-2013.                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                             | zadanie podlegające administracji regionalnej przy wsparciu Unii Europejskiej i lokalnych jednostek samorządu terytorialnego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Stopień przygotowania, zagrożenia                                                                                                                                                                                                                                                              | Stopień przygotowania poszczególnych zadań zróżnicowany. Hierarchia realizacji uwarunkowania m.in. stopniem przygotowania.<br>Zagrożenie – wydłużające się procedury administracyjne.                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Zhierarchizowana lista realizacji                                                                                                                                                                                                                                                              | 1. Przełożenie drogi wojewódzkiej nr 967 stanowiące drogowy łącznik pomiędzy miejscowościami Pierzchów - Książnice-Łęzkowice a drogą krajową nr 4 w m. Targowisko<br>2. Przełożenie DW nr 774 w Balicach<br>3. Budowa połączenia drogowego na odcinku od DK 79 do DK 94<br>4. Budowa połączenia DK 87 z DW 969 w Nowym Sączu wraz z budową mostu na Dunajcu<br>5. Przełożenie DW 791 Olkusz – Klucze<br>6. Budowa nowej drogi od DK 75 w Marcinkowicach do północnej obwodnicy Nowego Sącza (DK 28) |
| Lata realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                                | Projekty planowane do realizacji w trybie „Zaprojektuj i Wybuduj” w                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | latach 2014 – 2022.                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Operator/<br>Koordynator             | Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Partnerzy                            | JST                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Szacowana wartość całkowita          | 780,00 mln PLN                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Kalkulacja na podstawie wartości podobnych inwestycji realizowanych na terenie Województwa Małopolskiego                                                                                                                                                                         |
| Szacowany udział budżetu województwa | 117,00 mln PLN - udział budżetu województwa (wkład własny w realizację projektu współfinansowanego ze środków UE)                                                                                                                                                                |
| Przewidywane źródła finansowania     | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego<br>Oś 7 Infrastruktura transportowa<br>Działanie 7.1 Infrastruktura drogowa<br>Poddziałanie 7.1.1 Drogi regionalne<br>- środki UE w ramach RPO WM – 663,00 mln PLN<br>- budżet Województwa Małopolskiego – 117,00 mln zł |

|                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 4. WSPARCIE INSTRUMENTÓW ZARZĄDZANIA ZINTEGROWANYMI SYSTEMAMI TRANSPORTOWYMI</b>  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Działanie 4.4 Wspieranie nowoczesnych technik zarządzania i utrzymania szlaków komunikacyjnych |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| PS – 4.4.1                                                                                     | <b>Systemy ochrony dróg regionalnych przed zniszczeniem wskutek przeciążenia pojazdów.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                      | Budowa systemu monitoringu poruszania się po drogach wojewódzkich Województwa Małopolskiego pojazdów ciężarowych oraz pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Cel realizacji                                                                                 | Projekt ma na celu stworzenie spójnego systemu identyfikacji i w konsekwencji, umożliwienia karania kierujących, pojazdy przeciążone oraz nadzoru nad poruszaniem się pojazdów przewożących materiały niebezpieczne po drogach wojewódzkich Województwa Małopolskiego poprzez stworzenie sieci punktów identyfikacji i ważenia pojazdów na potrzeby Zarządcy dróg wojewódzkich i Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. |
| Zakres rzeczowy                                                                                | Budowa sieci stacji identyfikacji pojazdów przeciążonych oraz pojazdów przewożących materiały niebezpieczne lokalizowanych w miejscach gdzie obowiązują zakazy poruszania się takich pojazdów oraz na trasach bezpośrednio powiązanych z odcinkami dróg, na których obowiązują w/w zakazy. Włączenie do budowanego systemu istniejących i realizowanych obecnie systemów zarządzania drogami w tym systemów ITS.             |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Komplementarność                     | Tożsamość z działaniami prowadzonymi przez administrację centralną.                                                                                                                                                                                        |
| Formuła realizacji                   | Zadanie podlegające administracji regionalnej przy wsparciu Unii Europejskiej i lokalnych jednostek samorządu terytorialnego.                                                                                                                              |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>             |                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Zhierarchizowana lista realizacji    | Nie dotyczy                                                                                                                                                                                                                                                |
| Lata realizacji                      | 2018-2020                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Operator/<br>Koordynator             | Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                                                                                    |
| Partnerzy                            |                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Szacowana wartość całkowita          | 20 000 000,00 zł                                                                                                                                                                                                                                           |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Na podstawie analizy wstępnej i rozeznania cenowego rynku.                                                                                                                                                                                                 |
| Szacowany udział budżetu województwa | 3 mln zł.                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Przewidywane źródła finansowania     | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego<br>Oś 7 Infrastruktura transportowa<br>Działanie 7.1 Infrastruktura drogowa<br>Poddziałanie 7.1.1 Drogi regionalne<br>- środki RPO WM – 17 mln zł<br>- budżet Województwa Małopolskiego – 3 mln zł |

|                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 4. WSPARCIE INSTRUMENTÓW ZARZĄDZANIA ZINTEGROWANYMI SYSTEMAMI TRANSPORTOWYMI</b>         |                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Działanie 4.4 Wspieranie nowoczesnych technik zarządzania i utrzymania szlaków komunikacyjnych</b> |                                                                                                                                                                                                                                                              |
| PS – 4.4.2                                                                                            | Rozbudowa Systemu Zarządzania Drogami Województwa Małopolskiego                                                                                                                                                                                              |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                             | Rozbudowa Systemu Zarządzania poprzez rozszerzenie wdrożonych rozwiązań oraz wprowadzenie nowoczesnych technologii inwentaryzacji i oceny pasa drogowego                                                                                                     |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Cel realizacji                                                                                        | Celem przedsięwzięcia jest rozbudowa stworzonego w ramach MRPO 2007-2013 systemu zarządzania drogami województwa małopolskiego (SZDWM) mającą na celu stworzenie systemu umożliwiającego inwentaryzację i ocenę zniszczeń nawierzchni dróg wojewódzkich oraz |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | oprogramowania do analizy danych.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Zakres rzeczowy                      | Zakup mobilnej stacji pomiaru z wykorzystaniem urządzenia LIDAR oraz zakup oprogramowania do analizy rejestrowanych danych umożliwiające inwentaryzację i ocenę zniszczeń nawierzchni dróg wojewódzkich, pomiar głębokości kolein, określenie stopnia spękań nawierzchni, szczegółowa inwentaryzacja ubytków w nawierzchni. Wykonanie numerycznego modelu i wizualizacji 3D pasa drogowego, z wykorzystaniem lotniczego skanera laserowego (LIDAR). |
| Komplementarność                     | Tożsamość z działaniami prowadzonymi przez administrację centralną.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Formuła realizacji                   | Zadanie podlegające administracji regionalnej przy wsparciu Unii Europejskiej i lokalnych jednostek samorządu terytorialnego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Zhierarchizowana lista realizacji    | Nie dotyczy                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Lata realizacji                      | 2018-2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Operator/<br>Koordynator             | Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Partnerzy                            | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Szacowana wartość całkowita          | 5 000 000,00 zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Na podstawie rozeznania cenowego rynku.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Szacowany udział budżetu województwa | 0,75 mln zł.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Przewidywane źródła finansowania     | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego<br>Oś 7 Infrastruktura transportowa<br>Działanie 7.1 Infrastruktura drogowa<br>Poddziałanie 7.1.1 Drogi regionalne<br>- środki RPO WM – 4,25 mln zł.<br>- budżet Województwa Małopolskiego – 0,75 mln zł.                                                                                                                                                                                   |

|                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 4. WSPARCIE INSTRUMENTÓW ZARZĄDZANIA ZINTEGROWANYMI SYSTEMAMI TRANSPORTOWYMI</b>         |                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Działanie 4.4 Wspieranie nowoczesnych technik zarządzania i utrzymania szlaków komunikacyjnych</b> |                                                                                                                                                                                                                                                  |
| PS – 4.4.3                                                                                            | <b>Małopolska Karta Aglomeracyjna – budowa systemu zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim cz. II</b>                                                                                                                       |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                             | Budowa systemu zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim, część II.                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Cel realizacji                                                                                        | Celem przedsięwzięcia jest rozbudowa stworzonego w ramach MRPO 2007-2013 systemu Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (MKA cz.I) oraz budowa nowych elementów systemu, w tym objęcie systemem MKA pozostałych przewoźników, nieujętych w cz. I MKA. |
| Zakres rzeczowy                                                                                       | 1) Budowa systemu informacji pasażerskiej na trasach Szybkiej Kolei                                                                                                                                                                              |

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                  | <p>Aglomeracyjnej – budowa systemu oraz dostawa urządzeń. Zakres rzeczowy obejmuje wykonanie systemu informacji pasażerskiej składającego się z tablic informacyjnych umieszczanych na peronach kolejowych zlokalizowanych na trasach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej wraz z dostawą urządzeń RFID/UHF przeznaczonych do montażu w pojazdach SKA oraz w miejscach lokalizacji tablic informacyjnych.</p> <p>Stanowi element systemu MKA, który nie został zrealizowany w ramach obecnie realizowanej części 1 zadania ze względu na ograniczone środki finansowe.</p> <p>2) Budowa systemu CICO (checkINcheckOUT) w pojazdach SKA –dostawa urządzeń do pociągów, implementacja rozwiązań do systemu informatycznego MKA. Zakres rzeczowy obejmuje wprowadzenie w systemie SKA możliwości obsługi przejazdów jednorazowych przy użyciu karty MKA – nośnika fizycznego (dla aplikacji mobilnej iMKA funkcjonalność związana z przejazdami jednorazowymi wykonywana jest w cz.1 MKA). W celu realizacji powyższego konieczne jest wykonanie w pojazdach SKA infrastruktury w postaci czytników kart (przy wejściach do pojazdu). Konieczne będzie także wykonanie odpowiedniego modułu w systemie informatycznym MKA odpowiedzialnego za funkcjonowanie w/w rozwiązania.</p> <p>3) Rozbudowa sieci akceptacji nośnika fizycznego MKA – dostawa i montaż automatów na peronach SKA, wyposażenie parkingów. Zakres rzeczowy obejmuje dostawę i montaż automatów MKA na peronach SKA (w ramach cz.1 MKA zamówiono 22 automaty MKA – do umieszczenia na głównych stacjach SKA – gotowy na dzień 30 września 2015r.). W ramach zadania przewiduje się także dostawę tożsamyh automatów MKA przewidzianych do umieszczenia w pojazdach SKA. Realizacja zapewni całkowite pokrycie dla SKA w zakresie automatów przeznaczonych do obsługi karty MKA, ponadto zapewniona zostanie w całości obsługa użytkowników systemu MKA, którzy zakupili usługi MKA w portalu internetowym a posługują się kartą MKA – konieczność zapisu usług na nośniku MKA.</p> <p>4) Rozbudowa systemu informatycznego MKA w zakresie niezbędnym do uzyskania pokrycia systemem MKA całego obszaru Województwa Małopolskiego wraz z objęciem systemem MKA przewoźników kołowych – rozbudowa systemu informatycznego, dostawa urządzeń. Zakres rzeczowy obejmuje przygotowanie systemu MKA do obsługi i funkcjonowania w systemie MKA przewoźników prywatnych realizujących usługi związane z prywatnym transportem zbiorowym na terenie Województwa Małopolskiego. Zadanie obejmuje przygotowanie odpowiednich modułów dla systemu informatycznego MKA oraz dostawę urządzeń przeznaczonych do odczytu karty MKA i aplikacji iMKA w pojazdach przewoźników.</p> |
| Komplementarność | <p>W ramach realizowanego projektu Małopolska Karta Aglomeracyjna cz. I (MRPO 2007-2013) wykonano główny element systemu przeznaczonego do zarządzania publicznym transportem zbiorowym na obszarze Województwa w postaci systemu informatycznego z uwzględnieniem jego docelowej funkcjonalności poprzez zapewnienie obsługi funkcji realizowanych w ramach MKA cz. II, nośnika usług transportowych w postaci karty oraz aplikacji mobilnej, a także stworzono ograniczoną sieć akceptacji w postaci automatów MKA. Utworzono dwa centra przetwarzania danych zapewniające obsługę systemu MKA w pełnym zakresie, uwzględniając przy tym jego rozbudowę w ramach MKA cz. II. Wykonano także integrację z istniejącymi systemami biletowymi na terenie Województwa (tj. w m. Kraków oraz Tarnów). W ramach MKA cz. I stworzono rozwiązanie zapewniające</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | realizację MKA cz. II w sposób niewymagający wprowadzania zmian w systemie informatycznym, wykonanie zakresu rzeczowego wskazanego w cz. II MKA zapewni mieszkańcom regionu dostęp do zintegrowanego systemu transportowego obejmującego wszystkie środki transportu dostępne w ramach jednego nośnika w postaci karty lub aplikacji.                                                                                                                                                                                                 |
| Formuła realizacji                   | Zadanie podlegające administracji regionalnej przy wsparciu Unii Europejskiej i lokalnych jednostek samorządu terytorialnego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Stopień przygotowania, zagrożenia    | W zakresie 1) – opracowana dokumentacja techniczna systemu, opracowana koncepcja realizacji<br>W zakresie 2) – system informatyczny MKA przygotowany do wdrożenia<br>W zakresie 3) – opracowana dokumentacja techniczna, konieczność dostawy urządzeń i umieszczenie w terenie (brak konieczności uzyskiwania pozwoleń w oparciu o Ustawę prawo budowlane),<br>W zakresie 4) – opracowana koncepcja rozwiązania, konieczność opracowania szczegółowej dokumentacji technicznej,<br>Nie zidentyfikowano zagrożeń w realizacji projektu |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Zhierarchizowana lista realizacji    | Nie dotyczy                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Lata realizacji                      | 2016-2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Operator/<br>Koordynator             | Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Partnerzy                            | Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Koleje Małopolskie Sp. z o.o., JST                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Szacowana wartość całkowita          | 50 000 000 PLN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Opis sposobu szacowania wartości     | Na podstawie analizy wstępnej i rozeznania cenowego rynku.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Szacowany udział budżetu województwa | 7 500 000 PLN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Przewidywane źródła finansowania     | Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego<br>Oś 7 Infrastruktura transportowa<br>Działanie 7.2 Transport kolejowy<br>Poddziałanie 7.2.3 Regionalny transport kolejowy<br>- środki RPO WM – 42,5 mln PLN<br>- budżet Województwa Małopolskiego – 7,5 mln PLN                                                                                                                                                                                                                                                             |

## 8.8 Tabela finansowa przedsięwzięć objętych warunkowością ex ante.

TABELA 9: DANE RZECZOWE I FINANSOWE DLA PRZEDSIĘWZIĘĆ OBJĘTYCH WARUNKOWOŚCIĄ EX ANTE. [TYS ZŁ.]

| Priorytet / przedsięwzięcie                                                                | Lata realizacji | Całkowita wartość wskazana w PS | RPO WM 2014-2020     |                 |                    | Budżet województwa | Inne źródła    |                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------|----------------------|-----------------|--------------------|--------------------|----------------|------------------|
|                                                                                            |                 |                                 | kwota dofinansowania | Numer działania | Numer poddziałania |                    | Kwota          | Nazwa źródła     |
| <b>Priorytet nr 1. Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej</b>       |                 | <b>704 444</b>                  | <b>437 176</b>       |                 |                    | <b>121 433</b>     | <b>145 835</b> |                  |
| 1.3.1 Usprawnienie połączeń w korytarzu północ – południe w sieci wspomagającej sieć TEN-T | 2017-2023       | 54 000                          | 33 400               | 7.1             | 7.1.1              | 600                | 20 000         | Budżet UMK       |
| Rozbudowa ul. Kocmyrzkowskiej                                                              | 2015-2023       | 54 000                          | 33 400               | 7.1             | 7.1.1              | 600                | 20 000         | Budżet UMK       |
| 1.5.1 Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA) – finansowane w ramach RPO WM 2014-2020             |                 | 509 944                         | 349 264              |                 |                    | 120 833            | 39 847         |                  |
| Zakup Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych dla rozwoju kolei aglomeracyjnych                 | 2016-2017       | 305 240                         | 175 718              | 7.2             | 7.2.1              | 115 186            | 14 336         | Fundusz Kolejowy |
| Zapewnienie zaplecza technicznego do obsługi pociągów                                      | 2017-2019       | 37 647                          | 32 000               | 7.2             | 7.2.1              | 5 647              | -              |                  |
| Budowa 10 węzłów przesiadkowych z parkingami "Parkuj i jedź"                               | 2014-2020       | 100 000                         | 85 000               | 4.5             | 4.5.               | -                  | 15 000         | Budżet JST       |
| Budowa przystanków kolejowych na terenie miasta Krakowa                                    | 2015-2020       | 67 057                          | 56 546               | 7.2             | 7.2.4              | -                  | 10 511         | Budżet UMK       |

|                                                                                                                                                                                                                                     |           |                  |                  |     |       |                |                |                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------|------------------|-----|-------|----------------|----------------|-------------------------------------------------------------|
| 1.5.3-Rozwijanie infrastruktury drogowej Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (Metropolia Krakowska) zapewniającej dostępność do sieci TEN-T, sieci dróg krajowych, wojewódzkich oraz istniejących lub nowych terenów inwestycyjnych | 2014-2020 | 140 500          | 54 512           | 7.1 | 7.1.2 | 0              | 85 988         | Budżet JST                                                  |
| <b>Priorytet nr 2.<br/>Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych</b>                                                                                                                                                        |           | <b>2 918 084</b> | <b>2 182 687</b> |     |       | <b>261 983</b> | <b>473 414</b> |                                                             |
| 2.1.1 Subregionalne węzły przesiadkowe                                                                                                                                                                                              | 2015-2020 | 150 000          | 127 500          | 4.5 | 4.5.2 | -              | 22 500         | Budżet JST                                                  |
| 2.2.1 Rozprowadzenie ruchu z autostrady A4 – finansowane w ramach RPO WM 2014-2020                                                                                                                                                  | 2014-2020 | 706 570          | 508 160          | 7.1 | 7.1.1 | 51 460         | 146 950        | - środki budżetu państwa – 112 120<br>- środki JST – 34 830 |
| 2.3.2 Budowa obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich                                                                                                                                                                                   | 2014-2020 | 1 448 444        | 1 149 771        | 7.1 | 7.1.1 | 210 523        | 88 150         | budżet JST –75 934- środki budżetu państwa – 12 216         |
| 2.7.1 Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego i autobusów elektrycznych                                                                                                                                                          |           | 306 535          | 198 628          |     |       | 0              | 107 907        |                                                             |

|                                                                                                                                                               |           |                  |                  |          |          |                |               |                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------|------------------|----------|----------|----------------|---------------|---------------------------|
| Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów, w celu obsługi linii aglomeracyjnych                 | 2016-2017 | 257 995          | 165 718          | 4.5      | 4.5.1    | -              | 92 277        | MPK S.A. w Krakowie       |
| Poprawa jakości komunikacji miejskiej na obszarze działalności Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie                                                          | 2015-2018 | 48 540           | 32 910           | 4.5      | 4.5.2    | -              | 15 630        | MPK sp. z o.o. w Tarnowie |
| <b>Priorytet nr 3. Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie</b>                                                     |           | <b>1 787 340</b> | <b>1 514 812</b> |          |          | <b>236 850</b> | <b>35 678</b> |                           |
| 3.1.2 Rewitalizacja linii kolejowych                                                                                                                          | 2017-2023 | 104 800          | 85 152           | 7.2      | 7.2.2    | 0              | 19 648        | PKP PLK, Fundusz Kolejowy |
| 3.1.3 Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Małopolski poprzez modernizację regionalnej sieci drogowej ( <b>rozbudowy dróg wojewódzkich</b> )               | 2014-2020 | 902 540          | 766 660          | 7.1      | 7.1.1    | 119 850        | 16 030        | Budżet JST                |
| 3.1.4 Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Małopolski poprzez modernizację regionalnej sieci drogowej – <b>budowa dróg wojewódzkich (przełożenie dróg)</b> | 2014-2022 | 780 000          | 663 000          | 7.1      | 7.1.1    | 117 000        | 0             | -                         |
| <b>Priorytet nr 4. Wsparcie instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportowymi</b>                                                              |           | <b>75 000</b>    | <b>63 750</b>    | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>11 250</b>  | <b>0</b>      |                           |

|                                                                                                                           |           |                  |                  |     |       |                |                |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------|------------------|-----|-------|----------------|----------------|-------------|
| 4.4.1 Systemy ochrony dróg regionalnych przed zniszczeniem wskutek przeciążenia pojazdów.                                 | 2017-2019 | 20 000           | 17 000           | 7.1 | 7.1.1 | 3 000          | -              | Nie dotyczy |
| 4.4.2 Rozbudowa Systemu Zarządzania Drogami Województwa Małopolskiego                                                     | 2017-2018 | 5 000            | 4 250            | 7.1 | 7.1.1 | 750            | -              | Nie dotyczy |
| 4.4.3 Małopolska Karta Aglomeracyjna – budowa systemu zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim cz. II | 2016-2020 | 50 000           | 42 500           | 7.2 | 7.2.3 | 7 500          | -              | Nie dotyczy |
| <b>OGÓŁEM<br/>PRIORYTETY 1-4</b>                                                                                          |           | <b>5 484 868</b> | <b>4 198 425</b> |     |       | <b>631 516</b> | <b>654 927</b> |             |

## 9.EFEKTY REALIZACJI PROJEKTÓW

### 9.1 Wskaźniki rezultatu

(wartości wskaźników podano za Strategią rozwoju województwa małopolskiego 20011 – 2020 „Małopolska 2020”; podane liczby oparte na analizie dostępności potencjałowej)

| Priorytet                                                        | Nazwa wskaźnika                                                                                                                               | Jednostka miary | Wartość początkowa (2014)                                                             | Wartość pośrednia / docelowa 2020                                                     | Wartość docelowa 2023                                                                  | Źródło                                                              |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 1. Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej | Odsetek mieszkańców województwa w izochronie: - 60 minut – 90 minut – 120 minut dojazdu do Krakowa (z wyłączeniem mieszkańców miasta Krakowa) | % mieszkańców   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•56,1</li> <li>•86,9</li> <li>•98,6</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•57,9</li> <li>•83,9</li> <li>•98,6</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•62,9</li> <li>•93,2</li> <li>•100,0</li> </ul> | UMWM - DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA WYBRANYCH MIAST MAŁOPOLSKI 2014-2023 |
|                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>•dostępność drogowa</li> <li>•dostępność kolejowa</li> </ul>                                           |                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•14,6</li> <li>•24,6</li> <li>•39,1</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•29,5</li> <li>•44,4</li> <li>•54,5</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•43,4</li> <li>•67,6</li> <li>•77,2</li> </ul>  |                                                                     |
|                                                                  | Liczba pasażerów w MPL Kraków Airport                                                                                                         | miliony osób    | 3,82                                                                                  | 5,06                                                                                  | 5,64                                                                                   | Kraków Airport                                                      |
| 2 Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych              | Odsetek mieszkańców województwa w izochronie: - 60 minut – 90 minut – 120 minut dojazdu do Tarnowa (z wyłączeniem mieszkańców miasta Tarnowa) | % mieszkańców   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•43,9</li> <li>•74,8</li> <li>•97,1</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•46,5</li> <li>•79,9</li> <li>•98,2</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•48,5</li> <li>•85,2</li> <li>•99,2</li> </ul>  | UMWM - DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA WYBRANYCH MIAST MAŁOPOLSKI 2014-2023 |
|                                                                  | •dostępność drogowa                                                                                                                           |                 | •7,6                                                                                  | •33,6                                                                                 | •33,6                                                                                  |                                                                     |

| Priorytet                                                                             | Nazwa wskaźnika                                                                                                                                                                                                                                               | Jednostka miary | Wartość początkowa (2014)                                                          | Wartość pośrednia / docelowa 2020                                                  | Wartość docelowa 2023                                                               | Źródło                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>dostępność kolejowa</li> </ul>                                                                                                                                                                                         |                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>12,3</li> <li>41,8</li> </ul>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>43,9</li> <li>55,6</li> </ul>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>46,6</li> <li>68,7</li> </ul>                |                                                                                                    |
|                                                                                       | <p>Odsetek mieszkańców województwa w izochronie: - 60 minut – 90 minut – 120 minut dojazdu do Nowego Targu (z wyłączeniem mieszkańców miasta Nowy Targ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>dostępność drogowa</li> <li>dostępność kolejowa</li> </ul> | % mieszkańców   | <ul style="list-style-type: none"> <li>15,1</li> <li>60,8</li> <li>92,3</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>16,6</li> <li>70,8</li> <li>94,6</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>17,3</li> <li>73,9</li> <li>94,9</li> </ul>  | UMWM - DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA WYBRANYCH MIAST MAŁOPOLSKI 2014-2023                                |
|                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>dostępność drogowa</li> <li>dostępność kolejowa</li> </ul>                                                                                                                                                             |                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>0,0</li> <li>0,0</li> <li>0,0</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>3,9</li> <li>4,8</li> <li>7,5</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>7,0</li> <li>42,5</li> <li>61,8</li> </ul>   |                                                                                                    |
| 3. Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie | <p>Odsetek mieszkańców województwa w izochronie: - 60 minut – 90 minut – 120 minut dojazdu do Nowego Sącza (z wyłączeniem mieszkańców miasta Nowy Sącz)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>dostępność drogowa</li> <li>dostępność kolejowa</li> </ul> | % mieszkańców   | <ul style="list-style-type: none"> <li>19,5</li> <li>65,9</li> <li>87,2</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>19,8</li> <li>67,5</li> <li>90,3</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>28,4</li> <li>76,7</li> <li>100,2</li> </ul> | UMWM - DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA WYBRANYCH MIAST MAŁOPOLSKI 2014-2023                                |
|                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>dostępność drogowa</li> <li>dostępność kolejowa</li> </ul>                                                                                                                                                             |                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>4,3</li> <li>6,0</li> <li>12,7</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>4,8</li> <li>6,6</li> <li>12,6</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>33,6</li> <li>53,4</li> <li>75,6</li> </ul>  |                                                                                                    |
| 4. Wsparcie instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportowymi          | <p>Liczba pasażerów korzystających z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Komunikacji miejskiej</li> <li>Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.</li> </ul>                                                                                                     | miliony osób    | <ul style="list-style-type: none"> <li>408,4</li> <li>1,92</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>619,2</li> <li>14,99</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>619,2</li> <li>16,50</li> </ul>              | GUS – Bank Danych Lokalnych<br>UMWM - DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA WYBRANYCH MIAST MAŁOPOLSKI 2014-2023 |

## 9.2 Wskaźniki produktu dla przedsięwzięć finansowanych ze środków krajowych

| Przedsięwzięcie                                                                                                                                                                   | Nazwa wskaźnika                                                                | Jednostka miary        | Wartość pośrednia / docelowa 2020 | Wartość docelowa 2023 | Źródło         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------|----------------|
| Budowa linii kolejowej Kraków Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna wraz z modernizacją odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica Państwa i Chabówka – Nowy Sącz | Długość wybudowanej linii kolejowej<br>Długość zmodernizowanej linii kolejowej | Kilometry<br>Kilometry | km<br>km                          | 60* km<br>75* km      | PKP PLK S.A.   |
| Kraków Airport – największy regionalny port lotniczy w kraju.                                                                                                                     | Liczba wykonanych operacji lotniczych                                          | sztuki                 | 45 854                            | 49 934                | Kraków Airport |
| Usprawnienie połączeń w korytarzu północ – południe w sieci wspomagającej sieć TEN-T                                                                                              | Długość wybudowanej (rozbudowanej) drogi                                       | kilometry              | 100                               | 100                   | GDDKiA         |
| Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA)                                                                                                                                                  | Wybudowanie łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki             | sztuki                 | 1                                 | 1                     | PKP PLK S.A.   |
| Rozwój zintegrowanego transportu publicznego w Krakowie i aglomeracji krakowskiej                                                                                                 | Długość wybudowanych linii tramwajowych,                                       | kilometry              | 14                                | 14                    | UMK            |
| Rozprowadzenie ruchu z autostrady A4                                                                                                                                              | Liczba wybudowanych połączeń z                                                 | sztuki                 | 1                                 | 1                     | GDDKiA         |

| Przedsięwzięcie                                                                                                 | Nazwa wskaźnika                                                   | Jednostka miary | Wartość pośrednia / docelowa 2020 | Wartość docelowa 2023 | Źródło              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------------|---------------------|
|                                                                                                                 | autostradą A4.                                                    |                 |                                   |                       |                     |
| Wspieranie budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych                                                             | Liczba wybudowanych obwodnic w ciągach dróg krajowych             | sztuki          | 5                                 | 5                     | GDDKiA              |
| Zakup taboru kolejowego: nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby rozwoju kolei małopolskich | Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego                    | sztuki          | 4                                 | 4                     | UMWM                |
| Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego                                                                      | Liczba zakupionych jednostek niskopodłogowego taboru tramwajowego | sztuki          | 167                               | 167                   | MPK S.A. w Krakowie |
| Modernizacja dróg krajowych                                                                                     | Długość zmodernizowanych (wybudowanych) dróg krajowych            | kilometry       | 101                               | 101                   | GDDKiA              |
| Rewitalizacja kolejowych linii                                                                                  | Długość zmodernizowanych linii kolejowych                         | kilometry       | 429,7                             | 429,7                 | PKP PLK S.A.        |

- - rok 2025

### 9.3 Wskaźniki produktu dla przedsięwzięć finansowanych ze środków regionalnych

| Przedsięwzięcie                                                                                                                                                                                                               | Nazwa wskaźnika                                                                                                                                                      | Jednostka miary | Wartość pośrednia / docelowa 2020 | Wartość docelowa 2023 | Źródło                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------|
| Usprawnienie połączeń w korytarzu północ – południe w sieci wspomagającej sieć TEN-T                                                                                                                                          | Długość rozbudowanej drogi (ul. Kocmyrzowska)                                                                                                                        | kilometry       | 5,1                               | 5,1                   | ZDW/UMK                                     |
| Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA) finansowane w ramach RPO                                                                                                                                                                     | 1) Liczba zakupionych elektrycznych zespołów trakcyjnych<br>2) Liczba wybudowanego /przebudowanego i wyposażonego zaplecza technicznego do obsługi taboru kolejowego | sztuki          | 1) 4<br>2) 1                      | 1) 4<br>2) 1          | 1) UMWM<br>2) Koleje Małopolskie Sp. z o.o. |
| Rozwijanie infrastruktury drogowej Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (Metropolia Krakowska) zapewniającej dostępność do sieci TEN-T, sieci dróg krajowych, wojewódzkich oraz istniejących lub nowych terenów inwestycyjnych | 1) Długość przebudowanych dróg,<br>2) Długość wybudowanych dróg,                                                                                                     | kilometry       | 1) 25,85 *<br>2) 2,2 *            | 1) 25,85<br>2) 2,2    | JST                                         |
| Wykreowanie węzłów przesiadkowych                                                                                                                                                                                             | Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych                                                                                                                            | sztuki          | 10                                | 10                    |                                             |
| Rozprowadzenie ruchu z autostrady A4 –                                                                                                                                                                                        | 1) Długość przebudowanych dróg wojewódzkich                                                                                                                          | kilometry       | 1) 7,0                            | 1) 7,0                | ZDW                                         |

| Przedsięwzięcie                                                                                                                           | Nazwa wskaźnika                                                                                          | Jednostka miary        | Wartość pośrednia / docelowa 2020 | Wartość docelowa 2023 | Źródło                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------|
| finansowane w ramach RPO                                                                                                                  | 2) Długość wybudowanych dróg wojewódzkich                                                                | kilometry              | 2) 37,4                           | 2) 37,4               |                                                        |
| Budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich                                                                                               | 1) Liczba wybudowanych obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich<br>2) Długość wybudowanych dróg wojewódzkich | sztuki<br>kilometry    | 1) 29<br>2) 124,0                 | 1) 29<br>2) 124,0     | ZDW                                                    |
| Zakup niskopodłogowych autobusów                                                                                                          | 1) Liczba zakupionych autobusów w celu obsługi linii aglomeracyjnych<br>2) Liczba zakupionych autobusów  | sztuki                 | 1) 167<br>2) 40                   | 1) 167<br>2) 40       | 1) MPK S.A. w Krakowie<br>2) MPK Sp. z o.o. w Tarnowie |
| Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Małopolski poprzez modernizację regionalnej sieci drogowej ( <b>rozbudowa dróg wojewódzkich</b> ) | 1) Długość przebudowanych dróg wojewódzkich<br>2) Długość wybudowanych dróg wojewódzkich                 | kilometry<br>kilometry | 1) 421,2<br>2) 1,1                | 1) 421,2<br>2) 1,1    | ZDW                                                    |
| Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Małopolski poprzez modernizację regionalnej sieci drogowej ( <b>budowa dróg wojewódzkich</b> )    | Długość wybudowanych dróg wojewódzkich                                                                   | kilometry              | 48,7                              | 48,7                  | ZDW                                                    |
| Rewitalizacja linii kolejowych                                                                                                            | Długość zmodernizowanych linii                                                                           | kilometry              | 0                                 | 29,3                  | PKP PLK S.A.                                           |

| Przedsięwzięcie                                                                                                     | Nazwa wskaźnika                                                                                                     | Jednostka miary | Wartość pośrednia / docelowa 2020 | Wartość docelowa 2023 | Źródło |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------------|--------|
|                                                                                                                     | kolejowych                                                                                                          |                 |                                   |                       |        |
| Systemy ochrony dróg regionalnych przed zniszczeniem wskutek przeciążenia pojazdów.                                 | Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych                                                       | sztuki          | 1                                 | 1                     | ZDW    |
| Rozbudowa Systemu Zarządzania Drogami Województwa Małopolskiego                                                     | Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych                                                       | sztuki          | 1                                 | 1                     | ZDW    |
| Małopolska Karta Aglomeracyjna – budowa systemu zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim cz. II | 1) Liczba wybudowanych systemów zarządzania transportem<br>2) Liczba rozbudowanych systemów zarządzania transportem | sztuki          | 1) 2<br>2) 2                      | 1) 2<br>2) 2          | ZDW    |

\*Wartość pośrednia na 2018 rok

## 10. PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE PLANOWANE DO REALIZACJI PO 2020 ROKU.

Dodatkowo oprócz przedsięwzięć inwestycyjnych o wymiarze krajowym (rozdział 5) oraz przedsięwzięć inwestycyjnych regionalnych w ramach warunkowości ex-ante (rozdział 6) wydzielone zostały przedsięwzięcia planowane do realizacji po 2020 roku. Z uwagi na to iż inwestycje te mają istotny charakter dla regionu jednak dotychczas nie znalazły się w dokumentach programowych (ich realizacja nie jest planowana do 2020 roku) istnieje konieczność wpisania ich w przedmiotowym programie strategicznym.

### 10.1 Karty przedsięwzięć

|                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Działanie 1.3. Skoncentrowanie wokół Krakowa sieci głównych szlaków drogowych, w tym o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| PS - 1.3.1                                                                                                                               | <b>Usprawnienie połączeń w korytarzu północ – południe w sieci wspomagającej sieć TEN-T</b>                                                                                                                                                                                                           |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                | Poprawa dostępności regionu na osi północ - południe oraz do/z Krakowa poprzez podniesienie przepustowości i sprawności ruchu oraz bezpieczeństwa                                                                                                                                                     |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Cel realizacji                                                                                                                           | Poprawa warunków ruchu dla transportu tranzytowego na osi północ – południe, odciążenie układu wewnętrznego Krakowa i Aglomeracji od tego ruchu (ograniczenie zatłoczenia na sieci drogowej uzupełniającej), poprawę płynności ruchu, skrócenie czasu podróży, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                          | Budowa DK 47 Rdzawka – Nowy Targ                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Komplementarność                                                                                                                         | - budowa odcinków autostrady A4 na wschód od Krakowa, - rozwój połączeń regionalnych                                                                                                                                                                                                                  |
| Formuła realizacji                                                                                                                       | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych)                                                                                                                                                                        |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Lata realizacji                                                                                                                          | Po 2020 roku                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Partnerzy                                                                                                                                | Województwo Małopolskie                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                              | 1 006 mln zł (koszt szacowany, brak zapewnionego finansowania)                                                                                                                                                                                                                                        |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                         | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie prac studialnych oraz częściowo wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                      |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ</b><br>Działanie 1.4 : Wykreowanie nowego kierunku sprawnego połączenia drogowego na kierunku zachodnim - przy uwzględnieniu skoordynowanej i partnerskiej współpracy samorządów regionalnych oraz miejskich w obszarze rozwoju zintegrowanego systemu transportowego. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| PS - 1.4.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Beskidzka Droga Integracyjna</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Poprawa dostępności Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego i województwa w kierunku zachodnim                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Cele realizacji projektu:<br>- usprawnienie systemu transportowego w województwie,<br>- zwiększenie dostępności transportowej regionów małopolski,<br>- skrócenie czasu podróży.                                                                                                                                                                                                                                            |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Wspieranie budowy Beskidzkiej Drogi Integracyjnej (ok.61 km.)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Komplementarność                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Na terenie Województwa Małopolskiego realizowane są projekty których efekty są bezpośrednio związane z proponowanym projektem, co oznacza wzajemną komplementarność i pozwala na osiągnięcie maksymalnego efektu dzięki zwielokrotnieniu korzyści uzupełniających się zadań.<br>Wymienić tu należy przedsięwzięcia:<br>- budowa autostrady A4,<br>- opracowanie koncepcji przestrzennych dla dróg na kierunku: DK 94 z BDI. |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych itp.)                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lata realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Po 2020 roku                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Partnerzy                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | ok. 4 340 mln zł (koszt szacowany, brak zapewnionego finansowania)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

| PRIORYTET 1. KRAKÓW NOWOCZESNYM WĘZŁEM MIĘDZYNARODOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Działanie 1.5: Transport aglomeracyjny                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| PS - 1.5.2                                                                 | <b>Rozwój zintegrowanego transportu publicznego w Krakowie i aglomeracji krakowskiej</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Definicja przedsięwzięcia                                                  | Doskonalenie systemu transportu zbiorowego w obrębie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego dla dojazdów do pracy i nauki do /z Krakowa poprzez podniesienie przepustowości i sprawności systemu oraz wykształcenie sprawnej obsługi aglomeracyjnej                                                                                                                                          |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Cel realizacji                                                             | Jest to plan nowego poszerzenie zasięgu nowoczesnego systemu tramwaju szybkiego w Krakowie i gminach sąsiednich aglomeracji, zapewniającego wysoki standard usług przewozowych co skróci czas podróży, szczególnie w relacjach z centralnymi rejonami miasta, zapewni powiązania z istniejącymi i planowanymi przystankami i stacjami kolejowymi, oraz z planowanymi parkingami systemu P&R |
| Zakres rzeczowy                                                            | Koncepcja metra/premetra lub innego środka transportu zbiorowego dużej pojemności o wysokich parametrach funkcjonalne – technicznych w Krakowie. Szczegółowe analizy efektywnościowe w tym ruchowe, konstrukcyjne, geologiczne, środowiskowe, ekonomiczne, których efektem będzie studium wykonalności.                                                                                     |
| Komplementarność                                                           | SKA, zakup taboru kolejowego                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Formuła realizacji                                                         | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych)                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lata realizacji                                                            | Inwestycja: po 2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Operator/<br>Koordynator                                                   | Miasto Kraków                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Partnerzy                                                                  | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Szacowana wartość całkowita                                                | 50 mln zł.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Opis sposobu szacowania wartości                                           | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie studiów wykonalności i wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 2. WYKREOWANIE SUBREGIONALNYCH WĘZŁÓW TRANSPORTOWYCH</b><br>Działanie 2.2: Tworzenie sprawnych połączeń kolejowych i drogowych pomiędzy subregionalnymi węzłami transportowymi oraz zwiększanie ich dostępności zewnętrznej i wewnętrznej |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| PS - 2.2.1                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Rozprowadzenie ruchu z autostrady A4</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                                                                                              | Podniesienie dostępności w regionie poprzez poprawę dostępu do autostrady A4 w wybranych nowych węzłach i zwiększenie jej wykorzystania dla ruchów wewnętrznego regionu                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                                                                                         | Celem projektu jest skrócenie czasów i długości podróży w regionie i poprawi płynność bezpieczeństwa ruchu na sieci drogowej w korytarzu autostrady, co wywoła pozytywne skutki na terenie znacznej części województwa. Zwiększenie wykorzystania autostrady spowoduje także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszy emisję zanieczyszczeń do otoczenia. Integracja sieci dróg na terenie województwa małopolskiego z autostradą A4 stanowiącą główny ciąg komunikacyjny relacji wschód-zachód i podobnych. |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                                                                                        | Budowa i rozbudowa węzłów autostrady wraz z drogami dojazdowymi w nast. lokalizacjach:<br>a) Modernizacja DK 73 Tarnów – Dąbrowa Tarnowska<br>b) połączenia autostrady A4 poprzez węzeł Byczyna z istniejącą regionalną siecią drogową,                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Komplementarność                                                                                                                                                                                                                                       | Projekty są wzajemnie komplementarne i stanowią uzupełnienie poszczególnych węzłów w rozprowadzeniu ruchu z autostrady A4. Realizacja ich przyczyni się do usprawnienia komunikacji na terenie województwa małopolskiego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                                                                                     | PA – zadanie podlegające administracji regionalnej i lokalnej przy wsparciu Unii Europejskiej O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych itd.)                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Lata realizacji                                                                                                                                                                                                                                        | Po 2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                                                                                                                               | GDDKiA / Stalexport w porozumieniu z właściwym zarządcą drogi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Partnerzy                                                                                                                                                                                                                                              | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                                                                                                                                            | łącznie 270 mln zł., w tym: a) 220mln zł , b) 50 mln zł, (koszty szacowane, brak zapewnionego finansowania)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                                                                                                                                       | Kalkulacja na podstawie przewidywanych głównych kosztów jednostkowych, składających się na wartość całkowitą.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 2. WYKREOWANIE SUBREGIONALNYCH WĘZŁÓW TRANSPORTOWYCH</b><br><b>Działanie 2.3 Budowa obwodnic/obejść miast i miejscowości dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| PS - 2.3.1                                                                                                                                                                                    | <b>Wspieranie budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych</b>                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                                     | Usprawnienie funkcjonowania węzłów drogowych w rejonie miast subregionalnych dla poprawy warunków ruchu w ciągach dróg krajowych oraz poprawy funkcjonowania miast subregionalnych i sieci drogowych tych miast                                                                                                                |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                                | Realizacja projektu przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości związanych z ruchem tranzytowym przez teren miast, często ich centra. Dzięki obwodnicom , podniesie się bezpieczeństwo i komfort podróżowania oraz zmniejszy negatywne oddziaływania na otoczenie. Podniesie się także średnia prędkość w ciągu drogi krajowej. |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                               | Wspieranie budowy obwodnic (w ciągu dróg krajowych):<br>1) Nowego Targu, 2) Chrzanowa, 3) Limanowej, 4) Gorlic.                                                                                                                                                                                                                |
| Komplementarność                                                                                                                                                                              | Modernizacja drogi ekspresowej S7,<br>Budowa północnej obwodnicy Krakowa                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                            | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej ( rzecznictwo interesów regionalnych)                                                                                                                                                                                                |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Lata realizacji                                                                                                                                                                               | po 2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                                                                      | GDDKiA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Partnerzy                                                                                                                                                                                     | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                                                                                   | Łączny koszt: 950 mln zł, (koszty szacowane, brak zapewnionego finansowania)<br>1. Nowego Targu – 130 mln zł<br>2. Chrzanowa – 170 mln zł<br>3. Limanowej – 500 mln zł<br>4. Gorlic – 150 mln zł                                                                                                                               |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                                                                              | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie studiów i wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                                                                     |

|                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PRIORYTET 2. WYKREOWANIE SUBREGIONALNYCH WĘZŁÓW TRANSPORTOWYCH              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Działanie 2.4. Rozwój sieci lądowisk lokalnych, w tym lotnisk „biznesowych” |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| PS - 2.4.1                                                                  | <b>Wspieranie działań w zakresie realizacji lotnisk lokalnych (ew. w ramach PPP).</b>                                                                                                                                                                                                                                       |
| Definicja przedsięwzięcia                                                   | Usprawnienie pozyskiwania inwestorów i partnerów biznesowych oraz turystów w subregionach przez wspieranie działań w pozyskiwaniu inwestorów / partnerów lokalnych samorządów dla realizacji przedsięwzięć budowy lub modernizacji lotnisk lokalnych                                                                        |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Cel realizacji                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Usprawnienie zewnętrznych powiązań komunikacyjnych obszarów atrakcyjnych turystycznie i biznesowo, dla specyficznych grup docelowych, gwarantujących finansowanie komercyjne</li> <li>- usprawnienie komunikacyjnych powiązań trans – granicznych.</li> </ul>                      |
| Zakres rzeczowy                                                             | Komercyjna realizacja lotnisk lokalnych w rejonie Nowego Sącza, w Nowym Targu, rozwój lotniska w Pobiedniku.                                                                                                                                                                                                                |
| Komplementarność                                                            | Działanie wiąże się z rozwojem sieci drogowej w subregionach, co poprawia dostęp do wskazanych lokalizacji dla usprawnienia dostępności najważniejszych punktów zainteresowania pasażerów. Ponadto jest to potencjalnie związane z dostępem do rozwijanego w innym Działaniu lotniska Kraków Airport- (taksówki powietrzne) |
| Formuła realizacji                                                          | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych)                                                                                                                                                                                              |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lata realizacji                                                             | po 2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Operator/<br>Koordynator                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Partnerzy                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Szacowana wartość całkowita                                                 | ok. 100 mln zł.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Opis sposobu szacowania wartości                                            | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie wstępnego oszacowania                                                                                                                                                                                                                                         |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 3 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW O NAJNIŻSZEJ DOSTĘPNOŚCI W REGIONIE</b><br>Działanie 3.1. Budowa nowych oraz rozbudowa istniejących szlaków kolejowych i drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| PS 3.1.1.                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>Modernizacja dróg krajowych</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                                                                                                                                     | Poprawa dostępności wewnętrznej poprzez modernizację najważniejszych dróg krajowych w regionie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                                | Celem działań w zakresie Priorytetów 1+2+3 poprawienie płynności ruchu na głównych szlakach drogowych województwa poza autostradami i drogami ekspresowymi dla skrócenia czasów podróży, poprawienia płynności ruchu oraz uzyskanie wysokiego stanu technicznego dróg krajowych                                                                                                                                                                                                                                             |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                                                                                                                               | Wspieranie modernizacji, budowy:<br>1. DK 73 Dąbrowa Tarnowska – Szczucin<br>2. DK 49 Nowy Targ – Jurgów (granica państwa)<br>3. DK 47 Nowy Targ – Zakopane                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Komplementarność                                                                                                                                                                                                                                                                              | Na terenie Województwa Małopolskiego realizowane są projekty, których efekty są bezpośrednio związane z proponowanym projektem, co oznacza wzajemną komplementarność i pozwala na osiągnięcie maksymalnego efektu dzięki zwielokrotnieniu korzyści uzupełniających się zadań.<br>Wymienić tu należy przedsięwzięcia:<br>- budowa odcinków autostrady A4,<br>- budowa północnej obwodnicy Krakowa,<br>- opracowanie koncepcji przestrzennych dla dróg na kierunku: DK 94 z BDI<br>- modernizacja odcinków drogi krajowej S7. |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                            | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (rzecznictwo interesów regionalnych itd.)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lata realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                               | po 2020r.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                                                                                                                                                                      | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Partnerzy                                                                                                                                                                                                                                                                                     | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1) 280 mln zł, 2) 100 mln zł., 3) 73 mln zł. (koszty szacowane, brak zapewnionego finansowania)<br>SUMA: 453 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                                                                                                                                                                              | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie wstępnej dokumentacji projektowej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRIORYTET 3 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW O NAJNIŻSZEJ DOSTĘPNOŚCI W REGIONIE</b><br>Działanie 3.1. Budowa nowych oraz rozbudowa istniejących szlaków kolejowych i drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| PS - 3.1.2                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Modernizacja/rewitalizacja linii kolejowych</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Definicja przedsięwzięcia                                                                                                                                                                                                                                                                     | Odzyskanie w sieci kolejowej województwa zdolności do oferowania szybkich połączeń, konkutowania z przewozami drogowymi i zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa podróży                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>CZĘŚĆ PROJEKTOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Cel realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                                | Rewitalizacja/modernizacja istniejących linii kolejowych ma na celu poprawę, jakości i efektywności oferty przewozowej oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez likwidację ograniczeń prędkości, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu przejazdu. Dodatkowo realizacja inwestycji może spowodować odciążenie sieci drogowej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Zakres rzeczowy                                                                                                                                                                                                                                                                               | Modernizacja/rewitalizacja linii kolejowych:<br>1) nr 96 na odcinku Łowczów - Stróże (41,4 km)<br>2) nr 105 Muszyna – Krynica (10,5 km)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Komplementarność                                                                                                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III (POLiŚ 7.1-30, 5.1-7)</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów - Leluchów na odcinku Tarnów – Stróże (MRPO.04.02.03-12-435/10)</li> <li>• Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc (Piekietko) – Tymbark/Mszana Dolna Zakres rzeczowy oraz modernizacja odcinka linii kolejowych Nowy Sącz – Muszyna – granica Państwa,</li> <li>• Prace na linii kolejowej nr 108 mające na celu utrzymanie przejezdności wraz z przywróceniem parametrów eksploatacyjnych.</li> <li>• Zakupy taboru kolejowego realizowane w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013</li> <li>• Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie (POLiŚ 7-1.47)</li> </ul> |
| Formuła realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                            | O – zadanie w sferze oddziaływania: funkcjonalnie niezależne od administracji regionalnej (lobbying, rzecznictwo interesów regionalnych itd.)<br>WF(S)– zadanie rekomendowane do programu subregionalnego                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>CZĘŚĆ WDROŻENIOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lata realizacji                                                                                                                                                                                                                                                                               | po 2020                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Operator/<br>Koordynator                                                                                                                                                                                                                                                                      | PKP PLK S.A.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Partnerzy                                                                                                                                                                                                                                                                                     | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>CZĘŚĆ FINANSOWA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Szacowana wartość całkowita                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1) 172 mln zł, 2) 30 mln zł,<br>SUMA: 202 mln zł                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Opis sposobu szacowania wartości                                                                                                                                                                                                                                                              | Szacowany koszt przedsięwzięcia został określony na podstawie informacji od podmiotów realizujących te inwestycje.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

## **10.2 Tabela finansowa przedsięwzięć planowanych do realizacji po 2020 roku**

**TABELA 10: DANE RZECZOWE I FINANSOWE DLA PRZEDSIĘWZIĘĆ PLANOWANYCH DO REALIZACJI PO 2020 ROKU**

| <b>Priorytet / przedsięwzięcie</b>                                                                                                               | <b>Całkowita wartość<br/>[tys. zł]</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| <b>Priorytet nr 1. Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej, razem:</b>                                                     | <b>5 396 000</b>                       |
| 1.3.1 Usprawnienie połączeń w korytarzu północ – południe w sieci wspomagającej sieć TEN-T - Budowa DK 47 Rdzawka - Nowy Targ                    | 1 006 000                              |
| 1.4.1 Beskidzka Droga Integracyjna                                                                                                               | 4 340 000                              |
| 1.5.2 Rozwój zintegrowanego transportu publicznego w Krakowie i aglomeracji krakowskiej                                                          | 50 000                                 |
| Koncepcja metra/premetra lub innego środka transportu zbiorowego dużej pojemności o wysokich parametrach funkcjonalne – technicznych w Krakowie. | 50 000                                 |
| <b>Priorytet nr 2. Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych</b>                                                                         | <b>1 320 000</b>                       |
| 2.2.1 Rozprowadzenie ruchu z autostrady A4                                                                                                       | 270 000                                |
| Modernizacja DK 73 Tarnów – Dąbrowa Tarnowska                                                                                                    | 220 000                                |
| Połączenie autostrady A4 poprzez węzeł Byczyna z istniejącą regionalną siecią drogową                                                            | 50 000                                 |
| 2.3.1 Wspieranie budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych, razem:                                                                                | 950 000                                |
| <b>Priorytet / przedsięwzięcie</b>                                                                                                               | <b>Całkowita wartość<br/>[tys. zł]</b> |
| Nowego Targu                                                                                                                                     | 130 000                                |
| Gorlic                                                                                                                                           | 150 000                                |
| Limanowej                                                                                                                                        | 500 000                                |
| Chrzanowa                                                                                                                                        | 170 000                                |
| 2.4.1 Wspieranie działań w zakresie realizacji lotnisk lokalnych (ew. w ramach PPP).                                                             | 100 000                                |

| Priorytet / przedsięwzięcie                                                                               | Całkowita wartość<br>[tys. zł] |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| <b>Priorytet nr 3. Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie</b> | <b>655 000</b>                 |
| 3.1.1 Modernizacja dróg krajowych, razem:                                                                 | 453 000                        |
| W tym odcinki:                                                                                            |                                |
| DK 73 Dąbrowa Tarnowska – Szczucin                                                                        | 280 000                        |
| DK 47 Nowy Targ - Zakopane                                                                                | 73 000                         |
| DK 49 Nowy Targ – Jurgów (granica państwa)                                                                | 100 000                        |
| 3.1.2 Modernizacja/rewitalizacja linii kolejowych , razem:                                                | 202 000                        |
| W tym odcinki:                                                                                            |                                |
| nr 96 na odcinku Łowczów - Stróże (41,4 km)                                                               | 172 000                        |
| nr 105 Muszyna – Krynica (10,5 km)                                                                        | 30 000                         |
| <b>RAZEM</b>                                                                                              | <b>45 7 371 000</b>            |

## 11. ANALIZA WRAŻLIWOŚCI I RYZYKA

### 11.1. Analiza wrażliwości

W warunkach opracowania Programu czynniki jego wrażliwości wynikające z ogólnego rozwoju społeczno – gospodarczego nie mają zasadniczego znaczenia na wielkość i strukturę popytu na transport z powodu: (a) relatywnie krótkiego horyzontu Programu (7 lat), oraz (b) stabilności wskaźników rozwoju w województwie w okresie ostatnich lat jak i w prognozach rozwoju na wspomniany okres.

Dlatego zbadano te czynniki wrażliwości Programu, które powiązane są z ryzykiem opóźnień lub rezygnacji z przedsięwzięć, na które województwo ma niewielki wpływ. Te opóźnienia i rezygnacja mogą prowadzić do nieosiągnięcia celów rozwojowych. Dwa takie czynniki wyróżniono, jako zasadnicze:

1. Opóźnienie lub zaniechanie realizacji w okresie trwania Programu linii kolejowej Kraków Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna wraz z modernizacją odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica Państwa i Chabówka – Nowy Sącz (zadanie, ujęte w Kontrakcie terytorialnym z Rządem RP, przewidziane do realizacji przez PKP PLK S.A.),
2. Zaniechanie w całości programu TiK na okres po roku 2017 (skrajnie niekorzystny przebieg zdarzeń związanych z przygotowaniem i uruchamianiem projektów w ramach Kontraktu terytorialnego i MRPO).

Podstawą analizy wrażliwości wg powyższego zakresu są wyniki analizy popytu, przedstawione w rozdziale 5.6. Ogólnie należy stwierdzić, że podane dwa czynniki wrażliwości wpływają na ogólny wynik analizy popytu w stopniu znacznym, ale nie powodują one odwrócenia tendencji poprawy funkcjonowania systemu transportu, jako zrównoważonego. Przedstawia to poniższe zestawienie podziału zadań przewozowych:

| Wariant analizy              | PrT   | PuT   | Komentarz dotyczący wrażliwości                                                                                                                                                                    |
|------------------------------|-------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Stan bazowy, 2012            | 55,3% | 44,7% | Stan początkowy, utrwalony w świadomości społecznej                                                                                                                                                |
| Stan referencyjny, 2017      | 55,2% | 44,8% | Niewielka poprawa podziału zadań przewozowych w stosunku do roku bazowego                                                                                                                          |
| Stan bezinwestycyjny 2023    | 52,3% | 47,7% | Znacząca poprawa podziału zadań przewozowych w stosunku do stanu referencyjnego, mimo zaniechania nowych przedsięwzięć                                                                             |
| Stan inwestycyjny 2023       | 53,1% | 46,9% | Podobna poprawa podziału zadań przewozowych w stosunku do stanu referencyjnego, nieco niższa jak w wariantcie inwestycyjnym (budowa nowych dróg w rejonie Krakowa i modernizacja dróg wojewódzkich |
| Stan inwestycyjny z linią PP | 52,6% | 47,4% | Znacząca poprawa podziału zadań przewozowych w stosunku do stanu referencyjnego, porównywalna z wariantem bezinwestycyjnym dzięki programowi wraz z nową linią kolejową                            |

## 11.2. Analiza ryzyka

Ryzyka realizacji Programu przeanalizowano poprzez adaptację tabeli wzorcowej zawartej w materiałach JASPERS<sup>20</sup>. W poniższej tabeli pokazano czynniki ryzyka, jakie wzięto pod uwagę. W tabelach inwestycji przewidzianych programem na poziomie województwa.

Poziom ryzyka jest nierównomiernie przypisany do poszczególnych przedsięwzięć. W tabelach inwestycji, jakie dołączono do Programu umieszczono ocenę ekspercką tych ryzyk.

**TABELA 11: TABELA RYZYK W REALIZACJI PROGRAMU**

| L.P.                                                                                                                               | Rodzaj ryzyka                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Charakter ryzyka | Poziom ryzyka |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|
| <b>Grupa 1 - Ryzyka wynikające ze zmian w prawodawstwie oraz w planowaniu i polityce gospodarczej władz i partnerów</b>            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                  |               |
| 1                                                                                                                                  | Nowelizacja przepisów prawa oraz ustaleń związanych z Funduszami UE mających wpływ na realizację Programu                                                                                                                                                                                                                                   | ogólne           | średnie       |
| 2                                                                                                                                  | Niedotrzymanie terminów i zakresu przedsięwzięć powiązanych z Programem, w tym umieszczonych w Kontrakcie Terytorialnym                                                                                                                                                                                                                     | indywidualne     | wysoki        |
| 3                                                                                                                                  | Zmiany w polityce ekologicznej państwa, które wpływają niekorzystnie na podstawy kontraktów                                                                                                                                                                                                                                                 | ogólne           | niski         |
| 4                                                                                                                                  | Zmiany w prawie podatkowym lub trudności z jego właściwą interpretacją (np. podatek VAT), które mogą wpłynąć na płynność finansową zadań                                                                                                                                                                                                    | ogólne           | średni        |
| 5                                                                                                                                  | Zmiany w prawie zamówień publicznych lub trudności z jego właściwą interpretacją                                                                                                                                                                                                                                                            | ogólne           | wysoki        |
| <b>Grupa 2 - Ryzyka wynikające z niedostatecznej kompetencji oraz jakości pracy wszystkich stron odpowiedzialnych za wdrażanie</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                  |               |
| 6                                                                                                                                  | Niedostateczna jakość dokumentacji przetargowej                                                                                                                                                                                                                                                                                             | indywidualne     | średni        |
| 7                                                                                                                                  | Niedostateczna jakość projektów technicznych przygotowanych przez Wykonawcę                                                                                                                                                                                                                                                                 | ogólne           | średni        |
| 8                                                                                                                                  | Niedostateczna jakość robót i usług świadczonych przez Wykonawców, zarówno co do robót jak usług Inżyniera Kontraktu i Pomocy Technicznej                                                                                                                                                                                                   | ogólne           | wysoki        |
| 9                                                                                                                                  | Opóźnienia w uzyskiwaniu uzgodnień i zatwierdzeń projektów technicznych, pozwoleń na budowę oraz innych niezbędnych decyzji i uzgodnień oraz koordynacji działań                                                                                                                                                                            | indywidualne     | wysoki        |
| 10                                                                                                                                 | Opóźnienia w otrzymywaniu dokumentacji dotyczącej przekazywania robót                                                                                                                                                                                                                                                                       | ogólne           | średni        |
| <b>Grupa 3 - Ryzyka wynikające z natury technicznej i technologicznej Programu lub najważniejszych projektów</b>                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                  |               |
| 11                                                                                                                                 | Przekroczenie harmonogramu skutkujące niedokończeniem realizacji w terminie, a spowodowane błędami w projektowaniu, uzgodnieniach, niedotrzymaniem terminów oraz wykryciem kolizji, a także niedotrzymaniem innych ustaleń w kontraktach, w tym wymagających interwencji Inżyniera Kontraktu. Przekroczenie czasu na rozliczenie inwestycji | ogólne           | wysoki        |
| 12                                                                                                                                 | Utrudnienia w pozyskiwaniu praw do dysponowania nieruchomościami                                                                                                                                                                                                                                                                            | indywidualne     | wysoki        |
| 13                                                                                                                                 | Konieczność modyfikacji przyjętych założeń technicznych w trakcie realizacji, rozszerzenie zakresu                                                                                                                                                                                                                                          | ogólne           | średni        |

<sup>20</sup> „Wytyczne JASPERS Wsparcie metodologiczne w opracowaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020”, Wersja 3 Czerwiec 2014

|                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |              |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------|
| 14                                                                                               | Zagrożenie dla osiągnięcia zakładanych wskaźników                                                                                                                                                                                                                                                       | ogólne       | średni  |
| 15                                                                                               | Czas trwania procedur administracyjnych przekracza umownie albo ustawowo ustalone terminy                                                                                                                                                                                                               | indywidualne | średni  |
| <b>Grupa 4 - Ryzyka wynikające z siły wyższej i warunków atmosferycznych</b>                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |              |         |
| 16                                                                                               | Utrzymujące się długotrwałe okresy deszczu lub mrozu w okresie przewidzianym na intensywne prace ziemne, montażowe i/lub betonowe                                                                                                                                                                       | ogólne       | niski   |
| 17                                                                                               | Zagrożenie powodziowe                                                                                                                                                                                                                                                                                   | indywidualne | średni  |
| 18                                                                                               | Inne zagrożenia wynikające z siły wyższej                                                                                                                                                                                                                                                               | ogólne       | średni  |
| <b>Grupa 6 - Ryzyka wynikające z braku płynności finansowania i innych problemów finansowych</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |              |         |
| 19                                                                                               | Przekroczenie budżetu w trakcie realizacji projektu                                                                                                                                                                                                                                                     | ogólne       | średni  |
| 20                                                                                               | Wzrost kosztów utrzymania zrealizowanych zadań                                                                                                                                                                                                                                                          | ogólne       | niski   |
| 21                                                                                               | Nieuzyskanie przewidywanych rezultatów, brak popytu                                                                                                                                                                                                                                                     | indywidualne | średni  |
| 22                                                                                               | Zaniżone ceny w ofertach Wykonawców, skutkujące późniejszymi trudnościami w realizacji kontraktów                                                                                                                                                                                                       | ogólne       | średni  |
| 23                                                                                               | Problemy z płynnością finansową Wykonawców i podwykonawców, nieodpowiednie zabezpieczenia wykonania, gwarancje, ubezpieczenia i inne                                                                                                                                                                    | ogólne       | średni  |
| 24                                                                                               | Zmienność cen materiałów potrzebnych do realizacji zadań, w szczególności wzrost cen materiałów i urządzeń (w przypadku kontraktów długoterminowych jako czynnik generujący straty Wykonawców i skłaniający do odstępowania od wykonywania umów)                                                        | ogólne       | niski   |
| <b>Grupa 7 - Ryzyka związane z lokalizacją</b>                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |              |         |
| 25                                                                                               | Konflikty społeczne związane z prowadzeniem inwestycji                                                                                                                                                                                                                                                  | ogólne       | średnie |
| 26                                                                                               | Nieaktualne materiały geodezyjne i katastralne, spory właścicieli nieruchomości i z właścicielami, skutkujące trudnościami w pozyskaniu prawa do nieruchomości                                                                                                                                          | indywidualne | niskie  |
| <b>Grupa 8 - Ryzyka wynikające z rodzaju kontraktu na Roboty</b>                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |              |         |
| 27                                                                                               | Komplet ryzyk związanych z brakiem doświadczeń Beneficjentów i Wykonawców Robót wyłonionych w postępowaniach na rynku polskim. Konieczność organizacji i mobilizacji potencjału konsultingowego, prawnego oraz projektowo-wykonawczego. Brak znajomości realiów rynkowych i administracyjnych w Polsce. | indywidualne | średnie |

Spośród wymienionych wyżej rodzajów ryzyk niektóre dotyczą w zasadzie wszystkich przedsięwzięć i są objęte zarządzaniem ryzykiem na zasadach ogólnych. W warunkach województwa małopolskiego i organizacji służb podległych samorządowi województwa poniżej przedstawiono ocenę tych ryzyk w sposób uogólniony:

| L.P. | Istota ryzyka ogólnego                                                          | Działania beneficjentów                                                                                                                       |
|------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1    | Opóźnienia w przygotowaniu dokumentów programowych oraz instrukcji postępowania | UMWM – wysoka jakość dokumentów, szkolenia i warsztaty                                                                                        |
| 3    | Zmiany przepisów lub ich interpretacji                                          | Rząd RP – wysoka jakość dokumentów i ich trwałość                                                                                             |
| 4    | Zmiany przepisów lub ich interpretacji                                          | Rząd RP – wysoka jakość dokumentów i ich trwałość; Beneficjent – utrzymywanie rezerw na te zagrożenia                                         |
| 5    | Zmiany przepisów lub ich interpretacji                                          | Rząd RP – wypracowanie stabilnych przepisów, Beneficjenci – staranne śledzenie zmian                                                          |
| 7    | Brak doświadczenia, walka konkurencyjna w przetargach                           | Beneficjent – kontrola ofert i oferentów                                                                                                      |
| 8    | Niska jakość robót i usług                                                      | Beneficjenci – wysoka jakość nadzoru i inżyniera kontraktu                                                                                    |
| 10   | Opóźnienia w otrzymywaniu dokumentacji                                          | Beneficjenci – wysoka jakość nadzoru i inżyniera kontraktu                                                                                    |
| 11   | Nieskuteczne zarządzanie realizacją inwestycji                                  | Beneficjent – fachowość zarządców i inżynierów kontraktów                                                                                     |
| 13   | Niska jakość prac przygotowawczych                                              | Beneficjenci i administracja publiczna – fachowość służb planistycznych oraz właściwy dobór konsultantów opracowujących dokumenty aplikacyjne |
| 14   | Nieosiągnięcie zakładanych (deklarowanych) rezultatów                           | Beneficjenci – fachowość planistów oraz zarządców i inżynierów kontraktów                                                                     |
| 16   | Siła wyższa                                                                     | Brak możliwości reakcji, ew. doświadczenie                                                                                                    |
| 18   | Inne zagrożenia wynikające z siły wyższej                                       | j.w.                                                                                                                                          |
| 19   | Przekroczenie budżetu w trakcie realizacji projektu                             | Beneficjenci – fachowość planistów oraz zarządców i inżynierów kontraktów                                                                     |
| 20   | Wzrost kosztów utrzymania zrealizowanych zadań                                  | j.w.                                                                                                                                          |
| 22   | Zaniżone ceny w ofertach Wykonawców                                             | j.w.                                                                                                                                          |
| 23   | Problemy z płynnością finansową Wykonawców                                      | Beneficjenci - Właściwy dobór wykonawców, kontrola ich wiarygodności                                                                          |
| 24   | Zmienność cen materiałów potrzebnych do realizacji zadań,                       | Beneficjenci - Właściwy dobór wykonawców, kontrola ich wiarygodności                                                                          |
| 25   | Konflikty społeczne związane z prowadzeniem inwestycji                          | Beneficjenci – właściwe rozpoznanie w trakcie starannych konsultacji społecznych; rzetelna reakcja na pojawiające się problemy                |

**TABELA 12: OCEN RYZYKA DLA DZIAŁAŃ PROGRAMU TIK**

| Priorytet                                                        | Identyfikacja kluczowego ryzyka             |                                  |                    | Analiza kluczowego ryzyka                                                             |                                                                      |               | Ewaluacja ryzyka                                                                                                                      | Postępowanie z ryzykiem                                      |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|                                                                  | Rodzaj                                      | Następstwo                       | Prawdopodobieństwo | Ocena następstw                                                                       | Ocena prawdopodobieństwa                                             | Poziom ryzyka |                                                                                                                                       |                                                              |
| 1. Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej | Niedotrzymanie terminów i zakresu projektów | Brak rezultatów pełnego Programu | Wysokie            | Utrzymywanie się wąskich gardeł<br>Niskie bezpieczeństwo<br>Uciążliwość dla otoczenia | Liczne grono partnerów – sumowanie się prawdopodobieństw częściowych | Wysoki        | Monitoring procesów przygotowawczych i realizacji projektów – część zadań w początkowej fazie przygotowań, brak dokumentów formalnych | Procedury prawne                                             |
| 2. Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych             | Niedotrzymanie terminów i zakresu projektów | Brak rezultatów pełnego Programu | Średnie            | Utrzymywanie się wąskich gardeł<br>Niskie bezpieczeństwo<br>Uciążliwość dla otoczenia | Liczne grono partnerów – sumowanie się prawdopodobieństw częściowych | Niski         | Monitoring procesów przygotowawczych i realizacji projektów – zadania w zaawansowanej fazie przygotowań lub w realizacji              | Procedury prawne, wsparcie Zarządu Województwa dla partnerów |
| 3. Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o              | Niedotrzymanie terminów                     | Brak rezultatów                  | Średnie            | Utrzymywanie się wąskich                                                              | Liczne grono partnerów –                                             | Średni        | Niedotrzymanie terminów i                                                                                                             | Procedury prawne,                                            |

|                                                                              |                                      |                                  |         |                                                                                      |                                                         |        |                                                        |                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| najniższej dostępności w regionie                                            | i zakresu projektów                  | pełnego Programu                 |         | gareł<br>Niskie bezpieczeństwo<br>Uciążliwość dla otoczenia                          | sumowanie się prawdopodobieństw częściowych             |        | zakresu projektów (gr. 1 poz. 2)                       | wsparcie Zarządu Województwa dla partnerów                   |
| 4. Wsparcie instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportowymi | Brak uzgodnień i koordynacji działań | Brak rezultatów pełnego Programu | Wysokie | Utrzymywanie się wąskich gareł<br>Niskie bezpieczeństwo<br>Uciążliwość dla otoczenia | Braki kadrowe i doświadczenia w działaniu zintegrowanym | Wysoki | Niska jakość przygotowanych koncepcji, słabe wdrożenie | Procedury prawne, wsparcie Zarządu Województwa dla partnerów |

## 12. SYSTEM WDRAŻANIA I MONITOROWANIA PROGRAMU STRATEGICZNEGO

System przygotowywania, aktualizacji i monitorowania programów strategicznych opisany został szczegółowo w dokumencie Plan Zarządzania Strategią Rozwoju Województwa Małopolskiego 2011-2020, który stanowi załącznik do Uchwały nr 904/18 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 29 maja 2018 roku.

System planowania i wdrażania poszczególnych przedsięwzięć oparty jest na zasadzie przydziału poszczególnych zadań komórkom organizacyjnym lub jednostkom samorządu województwa i nadzoru (z monitorowaniem) we wdrożeniach ze strony urzędu marszałkowskiego i Zarządu Województwa. Prace planistyczne rzeczowe są ściśle powiązane z planowaniem budżetowym.

Pozycja ustrojowa samorządu województwa wymaga ścisłej współpracy z liczebnymi instytucjami administracji publicznej w województwie i na szczeblu krajowym. Dotyczy to zarówno naboru potencjalnych projektów jak i uzgodnień w zakresie planowania przestrzennego (będącego domeną gmin), opinii i decyzji środowiskowych oraz i planowania specjalistycznego (koleje, drogi krajowe, energetyka, telekomunikacji, itp.). Prace te realizują wspomniane jednostki samorządu województwa, odpowiedzialne za poszczególne przedsięwzięcia.

System monitorowania programu strategicznego będzie przebiegał dwutorowo, poprzez:

1. **Roczne i w trakcie danego roku monitorowanie** przedsięwzięć programu, ujętych w Małopolskim Planie Inwestycyjnym na lata 2015 – 2023;
2. **okresową ocenę realizacji działań SRWM** przeprowadzaną w cyklu trzyletnim, w formie raportu, którego elementem będą cząstkowe raporty z realizacji poszczególnych programów strategicznych z wykorzystaniem danych pochodzących z systemu informatycznego.

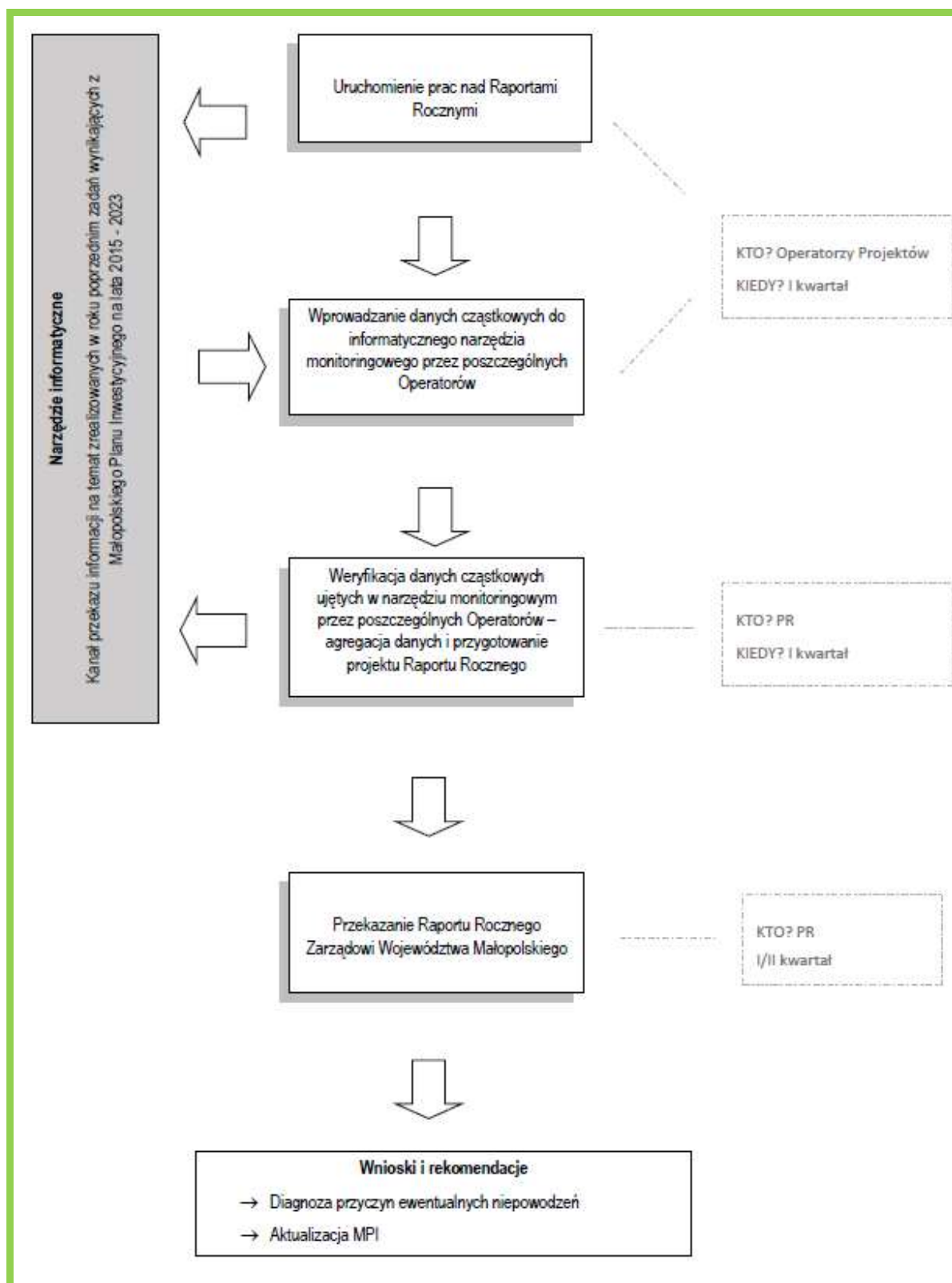
Za przeprowadzenie procesu monitorowania programu strategicznego odpowiedzialny jest Operator Zadania, tj. właściwy merytorycznie Departament UMWM/Jednostka WM, odpowiedzialne za przygotowanie i realizację programu.

**W cyklu rocznym** monitorowane będą przedsięwzięcia wynikające z programu strategicznego i ujęte w Małopolskim Planie Inwestycyjnym na lata 2015 – 2023. **Roczny monitoring będzie miał charakter operacyjny odnoszący się w pierwszym rzędzie do stopnia realizacji przedsięwzięć (infrastrukturalnych i nieinfrastrukturalnych) i prowadzony będzie w oparciu o analizę wykonania rzeczowego i finansowego oraz harmonogramów (tzw. „kamieni milowych”)**. Poprzez oparcie rocznych raportów na analizie postępów w realizacji strategicznych dla rozwoju Małopolski zadań, uzyskana zostanie informacja o wkładzie działań podejmowanych przez Samorząd Województwa Małopolskiego w osiąganie celów SRWM. Efektem procesu rocznego monitorowania będzie raport przekazywany na przełomie I i II kwartału Zarządowi WM.

Coroczny, powtarzalny charakter procesu, ściśle powiązany będzie ze sprawozdawczością budżetową, a monitorowanie postępów we wdrażaniu zadań inwestycyjnych stworzy warunki do ukierunkowania procesów decyzyjnych i korygowania ścieżki postępowania w bieżącej realizacji celów opisanych

w SRWM i programie strategicznym, przy uwzględnieniu stanu realizacji poszczególnych zadań wraz z identyfikacją bieżących problemów i ryzyk.

**Wykres13. ROCZNE MONITOROWANIE I OCENA REALIZACJI ZADAŃ WYNIKAJĄCYCH Z MAŁOPOLSKIEGO PLANU INWESTYCYJNEGO NA LATA 2015-2023**



*Źródło: Plan Zarządzania SRWM 2011-2020 [Załącznik do Uchwały nr 904/18 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 29 maja 2018 roku]*

Okresowa ocena realizacji Działań SRWM przeprowadzana jest **w cyklu trzyletnim**, zaś jej produktem są strategiczne raporty przygotowywane w latach: 2014, 2017 i 2020. Elementem raportu okresowego będą również cząstkowe raporty z realizacji poszczególnych programów strategicznych w perspektywie trzyletniej (przygotowywane z wykorzystaniem danych agregowanych za pomocą narzędzia informatycznego). Operacyjny, trzyletni charakter procesu stworzy warunki do ukierunkowania procesów decyzyjnych i korygowania ścieżki postępowania w realizacji SRWM i programu strategicznego.

Strategiczny raport okresowy o rozwoju województwa w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym zawierać będzie informacje na temat postępów w realizacji programu strategicznego. W jego opracowaniu wykorzystywane będą roczne raporty o realizacji zadań wynikających z Małopolskiego Planu Inwestycyjnego na lata 2015 – 2023, cząstkowe raporty okresowe zawierające sprawozdanie o realizacji w minionych trzech latach przedsięwzięć wynikających z programu strategicznego, wyniki badań i analiz przygotowywanych przez Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego oraz ewentualne cząstkowe opracowania przekazane przez właściwe merytorycznie Departamenty UMWM / Jednostki WM.

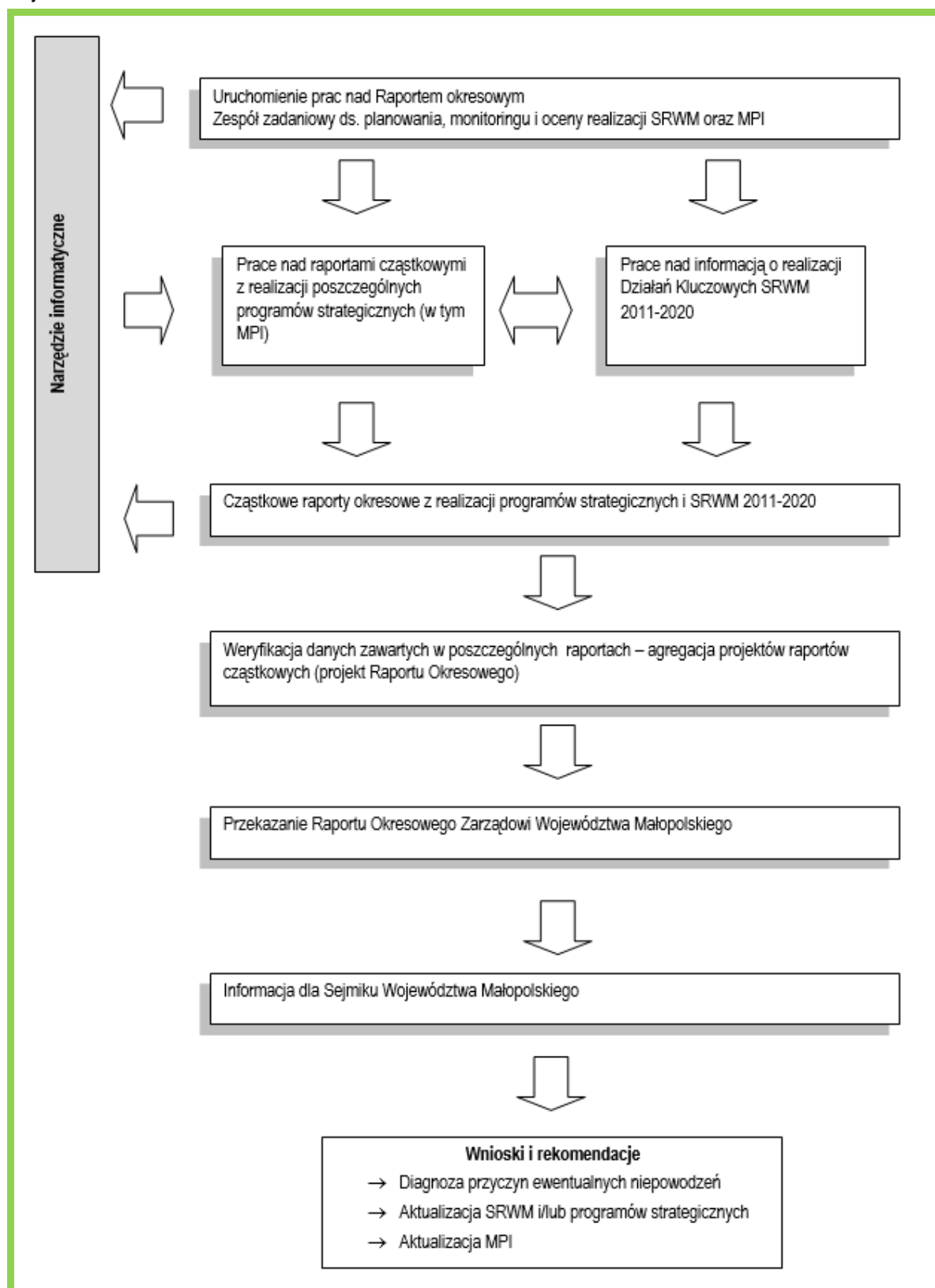
Okresowa ocena realizacji Działań SRWM stanowić będzie okazję do decyzji o ewentualnej aktualizacji strategii rozwoju województwa, programów strategicznych oraz Małopolskiego Planu Inwestycyjnego na lata 2015-2023.

Monitoring realizacji SRWM nie będzie ograniczał się wyłącznie do aktywności Samorządu Województwa Małopolskiego, ale również będzie uwzględniał działania podejmowane przez pozostałe podmioty działające w przestrzeni regionalnej. Dlatego też raporty okresowe będą zawierały dwojakiego rodzaju informacje:

- 1) informacja (w formie raportu) o aktywności podejmowanych przez Samorząd Województwa oraz jednostki mu podległe w realizację celów SRWM, których zasadniczą częścią będzie w szczególności sprawozdanie z realizacji programów strategicznych (w tym zwłaszcza zadań wynikających z MPI) w horyzoncie trzech lat, przygotowywane z wykorzystaniem danych pochodzących z systemu informatycznego;
- 2) ocena działalności podejmowanej przez podmioty niezależne od administracji regionalnej na rzecz realizacji celów SRWM.

Całość procesu koordynowana będzie przez Departament Polityki Regionalnej, działający za pomocą powołanego przez Marszałka Województwa Małopolskiego, Zespołu zadaniowego ds. planowania, monitoringu i oceny realizacji Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020 oraz Małopolskiego Planu Inwestycyjnego na lata 2015-2023.

**Wykres14. PRZYGOTOWANIE RAPORTU OKRESOWEGO Z REALIZACJI SRWM 2011-2020**



Źródło: Plan Zarządzania SRWM 2011-2020 [Załącznik do Uchwały nr 904/18 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 29 maja 2018 roku]

## **13. PODSUMOWANIE OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

### ***13.1. Zasady ogólne i procedury***

Program Strategiczny Transport i Komunikacja jest dokumentem mającym na celu realizację przyjętej Uchwałą Nr XII/183/11 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 września 2011r. „Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020” (SRWM) z września 2011r, „Programu strategicznego ochrony środowiska dla województwa małopolskiego” z października 2014 r. oraz przyjętej przez Zarząd Województwa Małopolskiego „Strategii rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030” z listopada 2010 r. Ponadto dokument Program Strategiczny TiK związany jest bezpośrednio ze „Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego” z sierpnia 2015 r., przyjętą przez organizację Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego i zaakceptowaną przez Zarząd Województwa Małopolskiego.

Dla tych dokumentów została przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko wraz z prognozami tego oddziaływania, których wyniki opisano poniżej.

Program Strategiczny Transport i Komunikacja jest dokumentem wykonawczym dla tych strategii, który uszczegóławia zapisy w nich zawarte. Przedstawia cele strategiczne, sposoby ich osiągania, a w tym listy planowanych inwestycji a zawartych w w/w dokumentach oraz określa harmonogram ich realizacji oraz zasady finansowania i model zarządzania wdrażaniem.

Według zapisów art. 49 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2013r. poz.1235 z późn. zm.) Program Strategiczny Transport i Komunikacja nie wyznacza innych ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących generować oddziaływania na środowisko niż te, jakie zostały określone we wspomnianych dokumentach. Ze względu na strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko dla w/w strategii organy za to odpowiedzialne uznały: „Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny stwierdza, że dla projektu dokumentu Program Strategiczny Transport i Komunikacja nie jest wymagane przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko” oraz „Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie stwierdza, iż istnieją podstawy do uzgodnienia odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu Program Strategiczny Transport i Komunikacja”. PS TiK jest dokumentem, który realizuje postanowienia „Strategii rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030”. Ponadto, dla poszczególnych zadań zawartych w programie zgodnie z ustawą wymagane będzie przeprowadzenie szczegółowych analiz wpływu na środowisko z uwzględnieniem wszystkich cech obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko.

#### **Zgłoszone uwagi i wnioski w trakcie konsultacji społecznych**

Proces konsultacji społecznych prowadzony był zgodnie z art. 19a ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r. poz. 1649, z późn. zm.). W okresie konsultacji społecznych, tj. od dn. 4 kwietnia do 10 maja 2013 roku, projekt Programu Strategicznego

Transport i Komunikacja dostępny był na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego.

Odpowiednie ogłoszenia o procesie konsultacji umieszczono także na stronie internetowej Województwa Małopolskiego. W wyniku konsultacji zgłoszono 188 uwag. Większość z nich dotyczyła uwzględnienia nowych inwestycji w programie oraz urealnienia terminów i kosztów inwestycji. W szczególności zgłoszono:

- Postulat dotyczący rozwoju żeglugi śródlądowej na Górnej Wiśle – postulat pozostawiono nierozpatrzone z powodu braku planów w tym zakresie ze strony administracji drogi wodnej (Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, jednostka rządowa)
- Urealnienie kosztów, terminów i zakresu inwestycji dot. transportu drogowego – uwzględniono większość wniosków,
- Wprowadzenie nowych zadań inwestycyjnych - uwzględniono większość wniosków,
- Uwagi dotyczące terenów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi i innych stref zalewowych – uwagi zostały uwzględnione.

Zgłoszone w ramach konsultacji społecznych wnioski i uwagi przedstawione zostały Zarządowi Województwa Małopolskiego, który ostatecznie decydował o ich uwzględnieniu na podstawie rozeznania priorytetów, potrzeb lokalnych oraz możliwości organizacyjnych i finansowych, zgodnie z kryteriami, właściwymi dla poszczególnych grup przedsięwzięć.

Aktualizacja dokumentu została przeprowadzona w roku 2018. Prowadzona korespondencja w kontekście przedmiotowych zadań z podmiotami odpowiedzialnymi za ich realizację ujawniła potrzebę wprowadzenia niewielkich modyfikacji, związanych z korektą zakresu nazewnictwa, zadań i ich wartości. Nie wpływały one na logikę dokumentu, nie ingerowały w podstawę diagnostyczną, nie dotyczyły ustaleń analitycznych, nie modyfikowały założeń projekcyjnych ani treści przedsięwzięć strategicznych. W porównaniu do poprzedniej wersji, w obecnie przyjętym dokumencie wprowadzone korekty wynikają z ujęcia zmian dot. niektórych inwestycji transportowych (głównie wielkość przewidywanych nakładów, korekta zakresu, itp.). Wprowadzone korekty obejmują głównie aktualizację projektów kluczowych w sferze nazw, budżetów i zakresu zadań. Stanowią też wyraz zmodyfikowanych działań w wyniku realizacji programów strategicznych szczebla krajowego (np. Krajowego Programu Kolejowego i modyfikacji harmonogramu przedsięwzięć po stronie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.). Istotniejszą zmianą tego typu jest poprawka zgłoszona przez PKP PLK S.A. w zakresie przekształcenia uprzednio założonego zakresu prac na linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna, uwytatniająca się w zmianie nazwy projektu na: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska - Lanckorona – Wadowice – granica województwa – etap I” (uprzednio: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Wadowice – granica województwa”). Implikuje to skutki po stronie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020. Pozostałe zmiany dotyczą głównie zadań realizowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie i związane są z udoskonaleniem rozwiązań dla przyjętego planu rozwoju sieci dróg regionalnych. Celem usprawnienia realizacji celu publicznego zdecydowano się na niewielkie rozszerzenie zakresu zaangażowania, poprzez uwzględnienie zadań o lokalnym charakterze, ale istotnych dla lokalnej społeczności. Zmiany te były przedmiotem wniosków

i uzgodnień również po stronie GDDKiA i interesariuszy samorządowych jeszcze w czerwcu 2018r. W/w korekty nie miały zatem wpływu na charakter interwencji i są w przeważającej mierze zmianami porządkowymi. W dniu 10 lipca 2018r. Zarząd Województwa Małopolskiego podjął uchwałę Nr 1237/18 w sprawie przyjęcia projektu Programu Strategicznego „Transport i Komunikacja” (aktualizacja), rozpoczynając przewidziany prawem proces uzgodnień i konsultacji przedmiotowego dokumentu (zgodnie z zapisami ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2018 poz. 1307 z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r. poz.1235 z późn.zm.)).

Realizując powyższe, przeprowadzono konsultacje społeczne (ogłoszenie o konsultacjach społecznych zamieszczono na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Województwa Małopolskiego wraz z projektem PS TIK oraz formularzem zgłaszania uwag, opublikowano w dzienniku regionalnym (Gazeta Krakowska) oraz uruchomiono adres: [ptz\\_malopolska@umwm.pl](mailto:ptz_malopolska@umwm.pl), na który można było przysyłać uwagi, uzyskano pozytywne stanowisko Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego (przesłane w dniu 02.10.2018r. a Ministerstwa Infrastruktury w dniu 03.10.2018r.), odstąpiono od realizacji raportu ewaluacji ex ante PS TIK, po uzyskaniu zgody Ministra Inwestycji i Rozwoju (pismo DSR-III.6211.19.2018DSRIII.6211.19.2018.PS z dnia 23.08.2018r.).

Zgłoszone w ramach konsultacji społecznych wnioski i uwagi przedstawione zostały Zarządowi Województwa Małopolskiego, który ostatecznie zdecydował o ich uwzględnieniu na podstawie rozeznania priorytetów, potrzeb lokalnych oraz możliwości organizacyjnych i finansowych, zgodnie z kryteriami, właściwymi dla poszczególnych grup przedsięwzięć.

### ***13.2. Przegląd wyników strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla dokumentów strategicznych***

#### **„Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020” (SRWM)**

Prognoza OŚ zawiera rekomendacje, które w istotnej części znalazły swoje odzwierciedlenie w ostatecznej wersji Strategii, dzięki czemu w sposób pełniejszy uwzględnione zostały kwestie odnoszące się do problematyki środowiska i jego ochrony.

W ramach rozdziału pn. System realizacji uszczegółowione i rozszerzone zostały zapisy dotyczące jednej z czterech kluczowych zasad realizacji Strategii – zasady ochrony środowiska. Uwzględnione zostały w niej wymogi, określone w głównych dokumentach krajowych i unijnych, regulujące politykę w dziedzinie środowiska, których respektowanie gwarantować będzie zachowanie zasad zrównoważonego rozwoju – w procesie realizacji Strategii.

Zalecenia przedstawione w Prognozie dotyczyły (w odniesieniu do systemu transportu) m.in.:

- zachowania spójności i integralności obszarów Natura 2000,
- ograniczenia presji inwestycyjnej na tereny najcenniejsze pod względem przyrodniczym,
- inwestowanie w pierwszej kolejności na terenach przekształconych przez człowieka,
- ograniczenia fragmentacji środowiska do niezbędnego minimum,

- zapewnienia drożności korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracyjnych zwierząt,
- przeprowadzenia szczegółowej analizy w regionie w odniesieniu do planowanego rozwoju infrastruktury transportowej (drogowej, kolejowej, lotniczej, wodnej) w zakresie: potrzeb, lokalizacji, rozwiązań technicznych,
- wzmocnienia działań na rzecz wzrostu wykorzystania odnawialnych źródeł energii,
- poszerzenia listy zasad, na których będzie się opierać wdrażanie Strategii o zasady polityki ekologicznej, w tym poszerzenia listy wskaźników monitoringu,

Uwagi wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko obejmowały głównie rekomendacje wprowadzenia dodatkowych zapisów do treści Strategii w celu uniknięcia i minimalizacji potencjalnie negatywnych oddziaływań jej realizacji. Nie stwierdzono konieczności wprowadzenia zmian w celach, kierunkach polityki rozwoju oraz działaniach. Należy jednak podkreślić, że proponowane dodatkowe zapisy miały nazbyt szczegółowy charakter, odpowiadający raczej specyfice programów wojewódzkich, strategii sektorowych (np. regionalna strategia rozwoju transportu, wojewódzki program ochrony zabytków). Część rekomendowanych zapisów wynika bezpośrednio z innych aktów prawnych i są one obligatoryjne do stosowania (np. analiza wpływu inwestycji na środowisko, wpływ na reżim hydrologiczny zlewni). Względnie duży nacisk położono na rozwiązanie problemów w zakresie ochrony dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, przy czym zagadnienia te powinny zostać uregulowane odpowiednimi zapisami planów zagospodarowania przestrzennego (np. wytyczanie tras komunikacyjnych w pobliżu zabytków, przez tereny rolnicze).

### **„Program strategiczny ochrony środowiska”**

Program Strategiczny Ochrona Środowiska jest dokumentem wyznaczającym kierunki działań mające na celu poprawę stanu środowiska. Wynika z tego pewien obszar ryzyka i niepewności w zakresie prognozowania ich oddziaływań. Istotnym jest, aby planując i realizując przedsięwzięcia, zachować priorytety ochrony środowiska. Należy podkreślić, iż zaproponowane w PSOŚ zadania, które można uznać za wymagające lub mogące wymagać raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (według rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko), powinny zostać poddane szczegółowej analizie na etapie uzyskania decyzji środowiskowych. Wśród zadań służących poprawie jakości wód powierzchniowych i podziemnych znajdują się m.in. budowa oczyszczalni ścieków oraz systemów kanalizacji, których wpływ na środowisko powinien być oceniany na etapie poszczególnych inwestycji. Ponadto w celu ochrony zasobów wód podziemnych dla wszystkich GZWP powinny zostać wyznaczone strefy ochronne ograniczające lokalizację na ich terenie inwestycji mogących znacząco wpływać na jakość wód. W związku z tym podczas realizacji poszczególnych zadań zaplanowanych w Programie należy zwracać szczególną uwagę na to jak dane zadania będą wpływały na środowisko, a w szczególności ochronę przyrody. Przystępując do planowania realizacji zadań inwestycyjnych należy zawsze mieć na uwadze ich wpływ na wartości przyrodnicze. W szczególności należy zwrócić uwagę na pomniki przyrody, chronione gatunki roślin i zwierząt, korytarze ekologiczne, tereny cenne przyrodniczo oraz obszary Natura 2000 a także ograniczenie negatywnych zmian stosunków wodnych

i ich wpływu na ekosystemy zależne od wód powierzchniowych. Z analizy celów i zadań zawartych w Prognozie wynika, że realizacja Programu Strategicznego

Ochrona Środowiska może nieść ze sobą nie tylko wyłącznie pozytywne skutki, ale i takie, które w praktyce mogą być źródłem zagrożenia dla środowiska. Konieczne są zatem działania zapobiegające i ograniczające prawdopodobne negatywne oddziaływania, które zostały przedstawione w Prognozie oddziaływania na środowisko.

Podczas realizacji zadań wymienionych w PSOŚ należy zwrócić szczególną uwagę na zadania inwestycyjne związane z budową lub przebudową różnego typu obiektów, gdyż to one najczęściej będą wiązały się z największą ingerencją w środowisko naturalne. Możliwe, że realizacja niektórych zadań wymagać będzie wykonania raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej.

Zarówno w przypadku działań wskazanych w Prognozie jak i tych, które mogą zaistnieć w trakcie realizacji PSOŚ, należy podjąć przede wszystkim następujące środki zapobiegające oraz ograniczające prawdopodobnie negatywne oddziaływanie na środowisko:

- zapewnienie wysokiego poziomu przebiegu procedur oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych przedsięwzięć stanowiących praktyczny wymiar realizacji PSOŚ,
- ściśły nadzór merytoryczny nad prawidłową realizacją PSOŚ oraz miarodajny monitoring stanu środowiska, analiza wyników monitoringu oraz podejmowanie działań adekwatnych do otrzymanych wyników,
- zapewnienie zgodności wydawanych decyzji administracyjnych z PSOŚ oraz zasadami ochrony środowiska – m.in. poprzez włączanie się do postępowań administracyjnych różnych kompetentnych podmiotów, ścisła egzekucja zapisów określonych w decyzjach administracyjnych, regulaminach utrzymania czystości i porządku w gminach oraz w przepisach prawnych, analiza informacji o stanie i ochronie środowiska,
- cykl działań edukacyjnych dla społeczeństwa.

### **„Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030”**

Kluczową częścią oceny strategicznej SRT WM jest ocena spójności projektu Strategii z zasadami zrównoważonego rozwoju i wymogami ochrony środowiska. W tej kwestii Prognoza oddziaływania wskazuje na następujące kwestie, które mają być uwzględniane w fazie programowania branżowego (TiK) i fazy wdrażania projektów (odniesiono je do obszarów Strategii, związanych z systemem transportu):

- W obszarze 2. „Kierunki polityki rozwoju” stwierdzono, iż działania przewidziane w kierunku 2.1, mające na celu ochronę znacznej powierzchni terenu województwa małopolskiego, mogą być niespójne z celami zawartymi w priorytetach w zakresie poprawy efektywności funkcjonowania systemu transportowego. Działania dotyczące ochrony krajobrazu kulturowego i przyrodniczego mogą utrudniać rozwój i modernizację infrastruktury transportowej, która jako jeden z wielu czynników może wpływać na poprawę jakości życia ludzkiego oraz efektywność energetyczną.

Działania podejmowane w kierunku 2.1 mogą utrudniać, ale nie koniecznie będą wykluczać realizację nowych inwestycji infrastrukturalnych.

- W odniesieniu do obszaru 3. „Infrastruktura dla dostępności komunikacyjnej i planowanych w nim kierunków polityki rozwoju” stwierdzono największą liczbę obszarów, których cele i działania określone w projekcie Strategii są niespójne z celami ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju. Inwestycje infrastrukturalne transportu z uwagi na swój charakter mogą uniemożliwiać lub utrudniać osiągnięcie celów ochrony środowiska, w szczególności dotyczących ochrony krajobrazu kulturowego i przyrodniczego oraz wartości przyrodniczych w tym zapewnienia ciągłości korytarzy ekologicznych oraz przeciwdziałania fragmentaryzacji siedlisk, osiągnięcia założonego stopnia lesistości czy też ograniczenia zdolności retencyjnych zlewni. W związku z powyższym w Prognozie przedstawiono działania mitygujące oraz kompensujące.

Oba wskazane czynniki niespójności we wdrażaniu idei zrównoważonego rozwoju mogą być opanowane w dalszych fazach planowania strategicznego i zarządzaniu wdrażaniem postanowień Strategii.

Patrząc przez pryzmat celu, w jakim została opracowana Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030, można by uznać, że środkami zapobiegającymi negatywnemu oddziaływaniu na środowisko są, w niektórych przypadkach, rozwiązania zaproponowane w tymże dokumencie, np. budowa obwodnic czy modernizacja już istniejących odcinków. Niemniej należy pamiętać, iż w wyniku realizacji celów strategii mogą powstać negatywne oddziaływania, głównie o charakterze lokalnym.

Przewiduje się przede wszystkim następujące środki zapobiegające, minimalizujące lub kompensujące negatywne oddziaływania na środowisko:

- zagwarantowanie wysokiego poziomu przebiegu procedur oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych przedsięwzięć, w które powinni być zaangażowani projektanci, przedstawiciele administracji samorządowej, ale także służby ochrony przyrody, środowisko naukowe oraz organizacje społeczne;
- nadzór poprawności merytorycznej realizacji zapisów Strategii Rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030 oraz stały monitoring stanu środowiska;
- podnoszenie świadomości ekologicznej lokalnego społeczeństwa;
- wzmocnienie funkcji kontrolnej służb ochrony środowiska;
- zapewnienie mieszkańcom oraz zainteresowanym podmiotom łatwego dostępu do informacji o stanie środowiska i jego ochronie.;

a w zakresie sektora transportu w szczególności:

- w przypadku inwestycji drogowych zapobieganie przecięciu korytarzy ekologicznych, zapewnienie zwierzętom możliwości poruszania się w poprzek drogi oraz minimalizacja zagrożeń kolizji zwierząt i pojazdów;
- zapewnienie właściwego odwodnienia dróg;

- rzetelne wykonanie procedury oceny oddziaływania na środowisko z wykorzystaniem najlepszych dostępnych technik,
- Biorąc pod uwagę ochronę akustyczną, pierwszym środkiem zaradczym powinna być właściwa lokalizacja przebiegu trasy. Właściwe przygotowanie wariantów lokalizacyjnych przy wsparciu nie tylko projektantów, ale również ekspertów środowiskowych zapewni ograniczenia ryzyka zakłóceń klimatu akustycznego na danym obszarze.

### **„Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego”**

Do głównych wniosków Prognozy oddziaływania na środowisko należą:

- Strategia ZIT jest odpowiedzią na zidentyfikowany na terenie Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego zły stan środowiska. Głównym problemem jest stan jakości powietrza, wód oraz niektóre z elementów gospodarki odpadami.
- Działania zawarte w Strategii ZIT KrOF odpowiadają na potrzeby środowiskowe, a brak ich realizacji pociągnąłby za sobą negatywne skutki w środowisku.
- W zakresie oddziaływań na powietrze:
- Na jakość powietrza pozytywnie wpływa rozwój odnawialnych źródeł energii (OZE) jak również rozsądne i oszczędne gospodarowanie energią. Aby ograniczyć emisję ładunku substancji wprowadzanych do powietrza, co jest głównym celem, podejmuje się odpowiednie działania. Jednym z nich jest rozwój transportu publicznego, a co za tym idzie zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego na drogach. Ograniczenie emisji wtórnej, która powodowana jest przez unoszenie zanieczyszczeń z nawierzchni dróg osiąga się poprzez poprawę stanu technicznego infrastruktury drogowej.
- Oddziaływania negatywne w każdym wypadku mają charakter przejściowy i krótkotrwały najczęściej związany z etapem realizacji inwestycji (spaliny z maszyn budowlanych, pylenie z placów budów).
- W zakresie oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne znaczące oddziaływanie pozytywne na jakość i ilość wód będzie mieć budowa i modernizacja sieci kanalizacyjnych i oczyszczalni ścieków oraz budowa i modernizacja systemów zaopatrzenia w wodę.
- Działania obejmujące rewitalizację obszarów, mogą się przyczyniać do przywracania lub podnoszenia wartości przyrodniczych tych terenów. Największe zagrożenie wiąże się z rozwojem sieci drogowej ponieważ prowadzić to będzie do przecinania struktur przyrodniczych. Również wzrost ilości inwestycji w KrOF wiązać się będzie z zajmowaniem nowych powierzchni, a tym samym zmniejszaniem powierzchni biologicznie czynnych.
- Działania inwestycyjne, które prowadzą do zajmowania przestrzeni mogą mieć negatywny wpływ na krajobraz. Dzieje się tak, gdy nie uwzględnia się aspektów krajobrazowych podczas planowania inwestycji jak również jej realizacji. Przypadek ten występuje głównie w przestrzeni pozamiejskiej,

wiejskiej, gdzie nowopowstałe budynki nie wpisują się w lokalną przestrzeń. Wszelkie projekty infrastrukturalne powinny być przeprowadzone z dbałością o tradycyjną kompozycję krajobrazu, w której się znajdują (identyfikacja wizualna nie dominująca w krajobrazie).

- W zakresie oddziaływań na ludzi cele i priorytety Strategii ZIT KrOF niosą ze sobą poprawę jakości życia mieszkańców poprzez uzdrowienie sytuacji społeczno-gospodarczej.
- Przez szereg działań nastąpi obniżenie bezrobocia, poprawi się dostępność do edukacji i opieki zdrowotnej mieszkańców jak również usług socjalnych (dla starszych i niepełnosprawnych). Pozytywne oddziaływanie na ludzi będzie mieć rozwój sieci drogowej (poprawa komfortu jazdy i mobilności).
- Negatywne oddziaływania występować będą głównie na etapie realizacji inwestycji (roboty budowlane i związane z nimi utrudnienia w ruchu, emisja spalin i pyłów) i będą mieć charakter krótkotrwały.
- W fazie eksploatacji uciążliwość będzie wynikała z emisji hałasu i wibracji (drogi, linie tramwajowe).
- W zakresie oddziaływań na powierzchnię ziemi i zasoby naturalne przez rozwój technologii niskoemisyjnych oraz zmniejszenie ładunku zanieczyszczeń emitowanych do powietrza z transportu nastąpi ograniczenie emisji i deponowania zanieczyszczeń w glebie. Rozwój sieci kanalizacyjnej zapobiegnie niewłaściwemu gospodarowaniu ściekami, które zagrażają jakości gleb.
- Niemniej działania inwestycyjne wpłyną negatywnie na ilość i jakość gleb poprzez zajmowanie powierzchni terenu (często rolnych czy leśnych), usuwanie warstwy humusowej pod inwestycje oraz zmiany w rzeźbie terenu oraz wzrost powierzchni uszczelnionych.
- W zakresie oddziaływań na zabytki i dobra materialne większość negatywnych oddziaływań związana będzie z pracami modernizacyjnymi, podczas których może dojść do bezpośrednich mechanicznych uszkodzeń obiektów.

W Prognozie przedstawiono także rekomendacje działań minimalizujących i kompensujących oddziaływanie negatywne, przedstawiając kierunki tych działań, które będą podlegać uszczegółowieniu podczas realizacji konkretnych przedsięwzięć.

Prognoza zawiera także informację o monitoringu skutków realizacji Strategii ZIT – wskazując, iż głównymi podmiotami monitorowania są Walne Zebranie oraz Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Krakowska z Biurem Stowarzyszenia. Zadaniem tych podmiotów jest również dokonywanie ocen osiągania założonych wskaźników. Monitorowanie rzeczowe i finansowe odbywać się powinno na podstawie dostarczanych sprawozdań z realizacji: rocznych i końcowych.

### ***13.3. Główne wnioski ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Programu TiK***

Prezentowany wyżej przegląd ocen oddziaływania na środowisko na poziomie najważniejszych dokumentów strategicznych województwa zawiera przede wszystkim zapisy dotyczące rozwiązań infrastrukturalnych i ich oddziaływań „fizycznych” na środowisko. Niemniej w obecnej fazie rozwoju

systemu transportowego zwraca się uwagę także na rozwiązania „miękkie”, czyli organizację systemu, oddziaływanie na popyt (zachowania użytkowników), a także elementy z zakresu sterowania i zarządzania ruchem oraz integracji podsystemów.

Z punktu widzenia funkcjonowania systemu transportowego województwa jako całości kluczowe jest zmniejszenie transportochłonności systemu osadniczego i gospodarczego. Jest to możliwe przez działania z zakresu planowania przestrzennego, ale także w zakresie organizacji i sterowania ruchem pojazdów. Podstawowym instrumentem w tym zakresie jest promowanie transportu zbiorowego (w tym głównie kolei) w podróżach pasażerskich, oraz minimalizacja przewozów ładunków w procesach produkcji i logistyki (ten czynnik jest poza wpływem samorządu województwa).

Inwestycje i modernizacje infrastruktury mogą przynieść lokalnie zwiększenie emisji u źródła, lecz te nowe przedsięwzięcia skutkują zmniejszeniem oddziaływań w innych częściach sieci. Trzeba zaznaczyć, że w okresie realizacji Programu udział ruchu samochodowego nieco spadnie, ale warto zauważyć, że podnosi się średnia prędkość w ruchu samochodowym, a to dzięki kilku znacznym inwestycjom drogowym w rejonie Krakowa (droga ekspresowa S7 w relacji północ – południe) oraz na drogach na południu regionu.

Poprawa warunków ruchu powoduje znaczne oszczędności w czasach podróżowania w transporcie zbiorowym – średnie prędkości i czasy poprawiają się o 18%, w tym dzięki linii Podłęże – Piekietko o 5 punktów %. Oznacza to oszczędność około 2,1 mln godzin rocznie.

Ważna jest tendencja do zmniejszania się transportochłonności województwa. Szacunki wskazują, że w transporcie drogowym ten spadek wynosi 7% w badanym okresie, przy wzroście pracy przewozowej w ruchu pasażerów transportem zbiorowym o 10%. Ta tendencja wskazuje na zmniejszenie obciążenia środowiska uciążliwościami generowanymi przez transport.

## **ZAŁĄCZNIK DO PROGRAMU STRATEGICZNEGO TRANSPORT I KOMUNIKACJA**

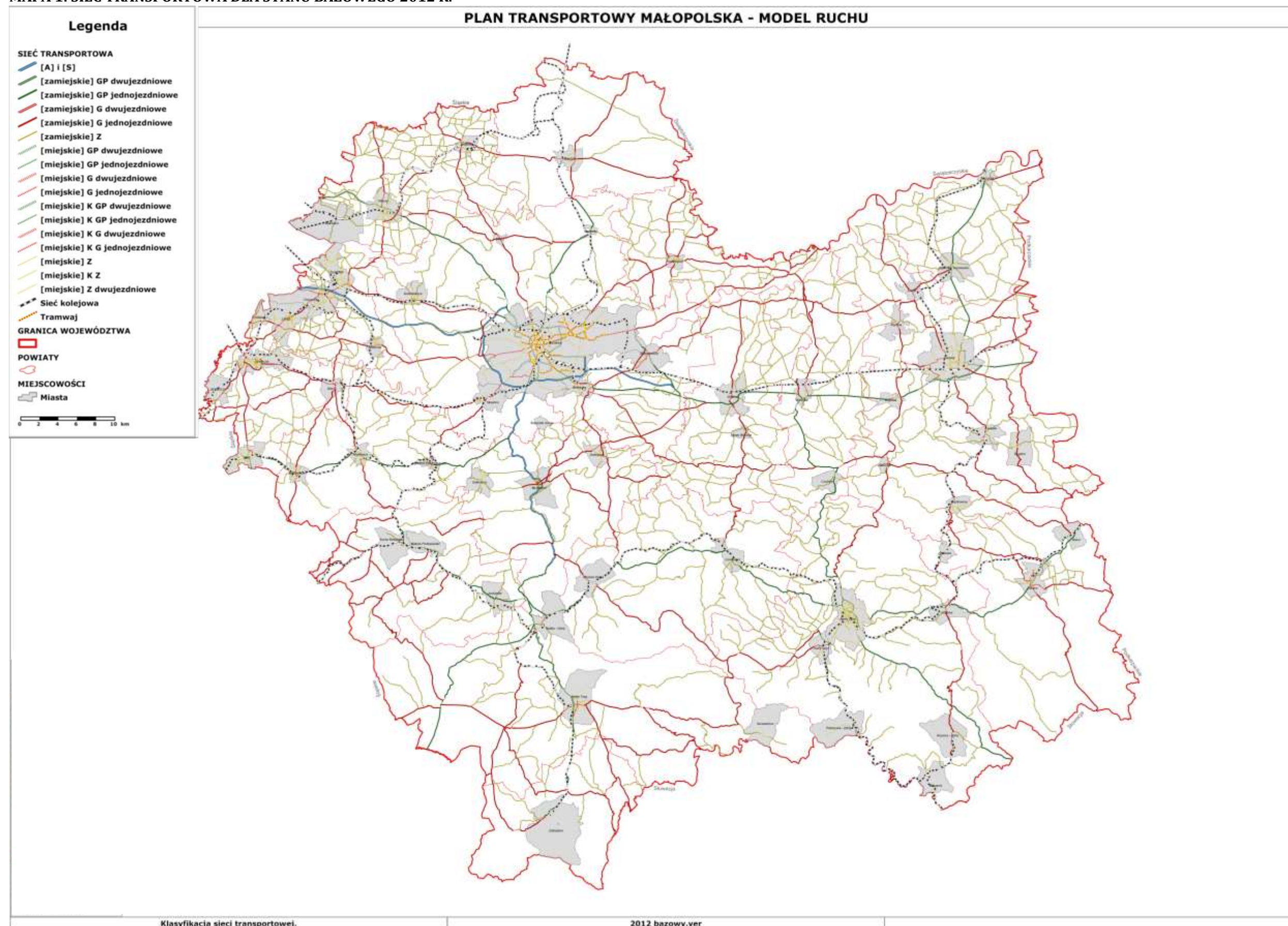
### **Mapy sieci transportowej i rozkładów ruchu**

#### **Spis map**

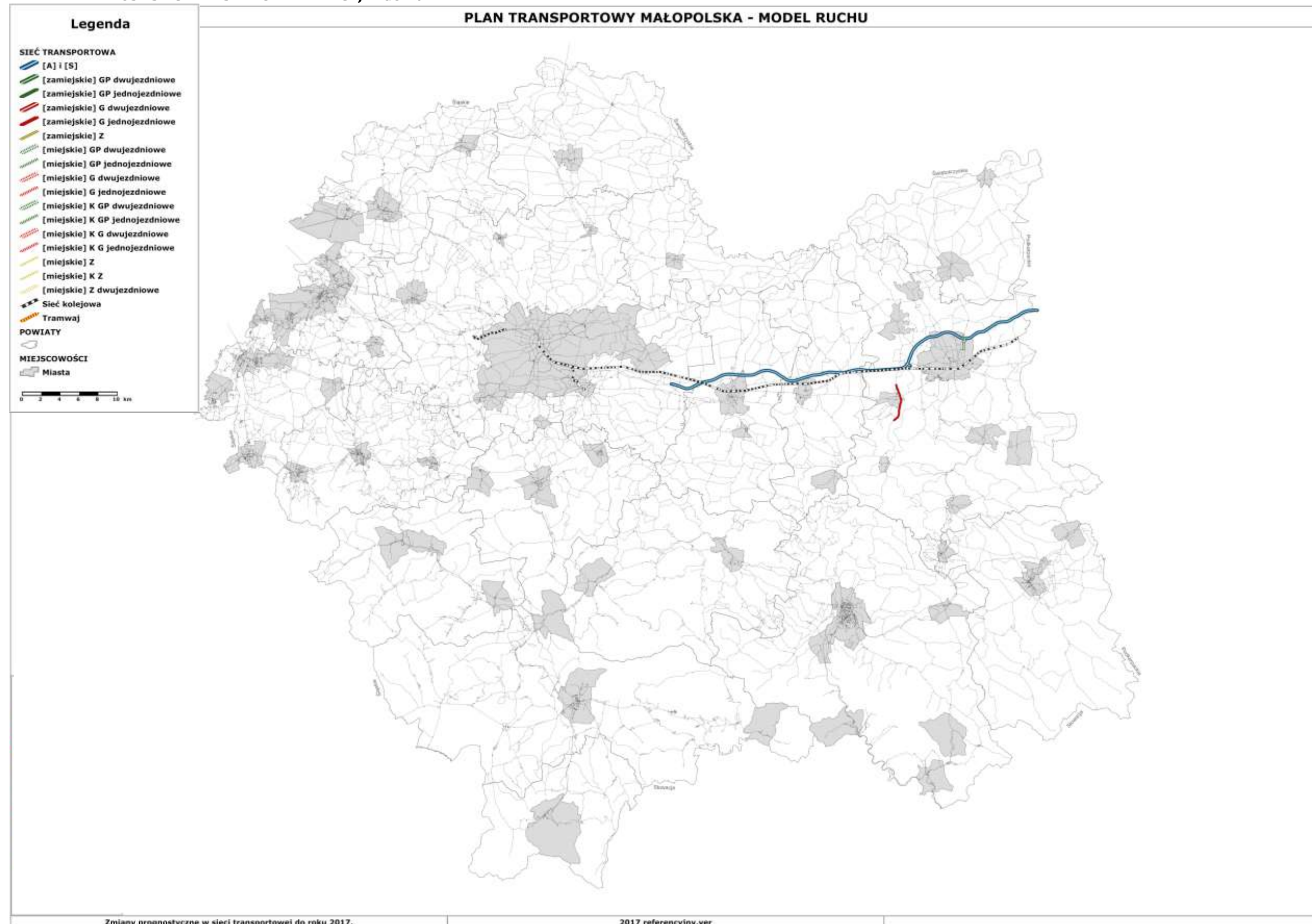
|                                                                                                                                    |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Mapa 1: Sieć transportowa dla stanu bazowego 2012 r. ....                                                                          | 188 |
| Mapa 2: Przyrost sieci dla stanu referencyjnego 2017 r. ....                                                                       | 189 |
| Mapa 3: Przyrost sieci dla stanu inwestycyjnego z koleją podłężę - piekielko 2023 r. ....                                          | 190 |
| Mapa 4: Rozkład potoków ruchu samochodowego dla stanu bazowego 2012 r. ....                                                        | 191 |
| Mapa 5: Rozkład potoków ruchu samochodowego dla stanu referencyjnego 2017 r. ....                                                  | 192 |
| Mapa 6: Rozkład potoków ruchu samochodowego dla stanu bezinwestycyjnego 2023 r. ....                                               | 193 |
| Mapa 7: Rozkład potoków ruchu samochodowego dla stanu inwestycyjnego bez linii Podłężę – Piekielko 2023 r. ....                    | 194 |
| Mapa 8: Rozkład potoków ruchu samochodowego dla stanu inwestycyjnego z linią Podłężę – Piekielko 2023 r. ....                      | 195 |
| Mapa 9: Rozkład potoków ruchu pasażerów transportu zbiorowego dla stanu bazowego 2012 r. ....                                      | 196 |
| Mapa 10: Rozkład potoków ruchu pasażerów transportu zbiorowego dla stanu referencyjnego 2017 r. ....                               | 197 |
| Mapa 11: Rozkład potoków pasażerów transportu zbiorowego dla stanu bezinwestycyjnego 2023 r. ....                                  | 198 |
| Mapa 12: Rozkład potoków pasażerów transportu zbiorowego dla stanu inwestycyjnego bez linii Podłężę – Piekielko 2023 r. ....       | 199 |
| Mapa 13: Rozkład potoków ruchu pasażerów transportu zbiorowego dla stanu inwestycyjnego z linią Podłężę – piekielko 2023 r. ....   | 200 |
| Mapa 14: Poziom swobody ruchu drogowego dla stanu bazowego 2012 r. ....                                                            | 201 |
| Mapa 15: Poziom swobody ruchu drogowego dla stanu referencyjnego 2017 r. ....                                                      | 202 |
| Mapa 16: Poziom swobody ruchu drogowego dla stanu inwestycyjnego bez linii Podłężę – Piekielko 2023 r. ....                        | 203 |
| Mapa 17: Poziom swobody ruchu drogowego dla stanu inwestycyjnego z linią Podłężę – Piekielko 2023 r. ....                          | 204 |
| Mapa 18: Inwestycje prognostyczne zawarte w Programie Strategicznym Transport i Komunikacja 205                                    |     |
| Mapa 19: Warunki ruchu w sieci drogowej – inwestycje prognostyczne zawarte w Programie Strategicznym Transport i Komunikacja ..... | 206 |



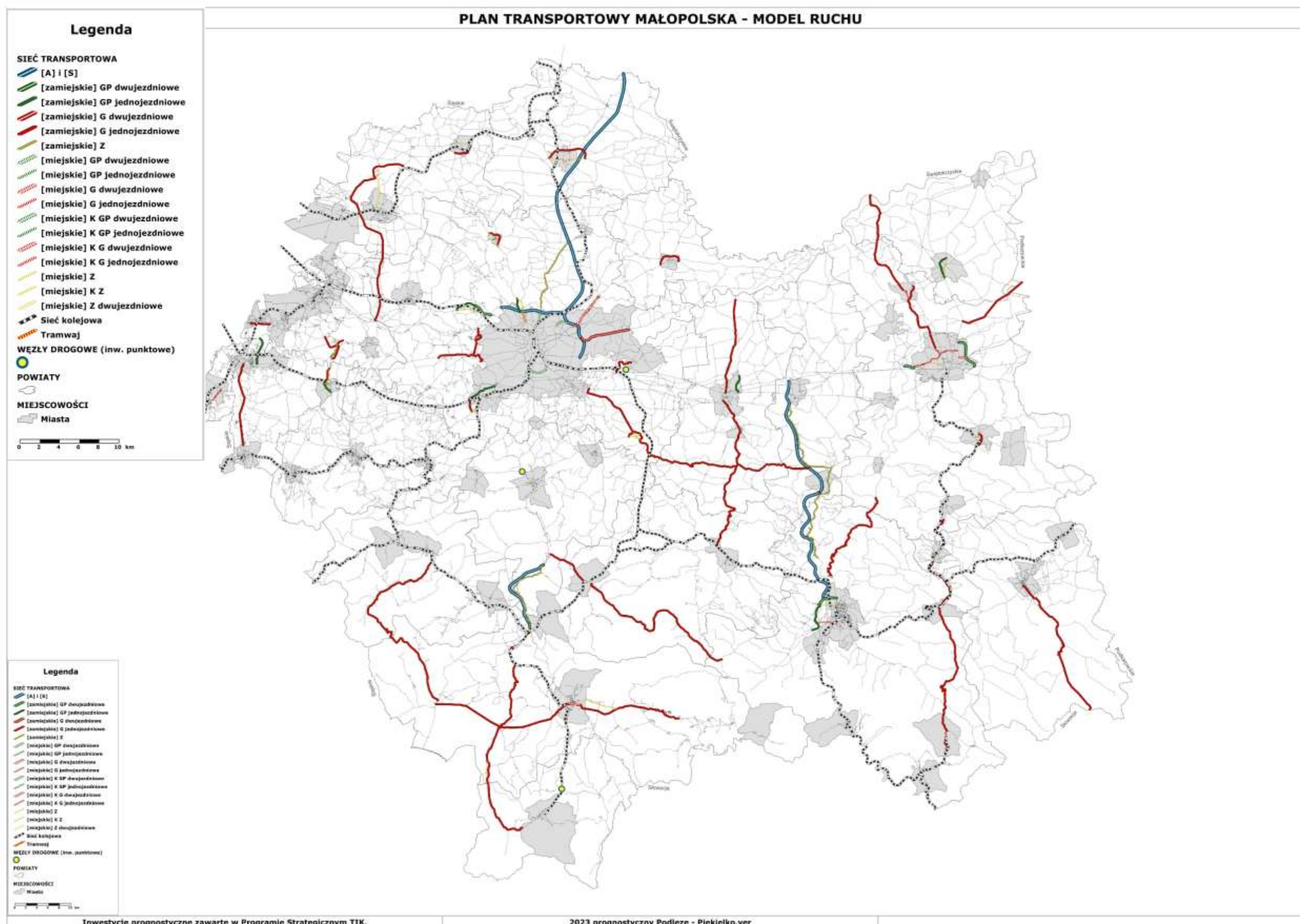
MAPA 1: SIEĆ TRANSPORTOWA DLA STANU BAZOWEGO 2012 R.



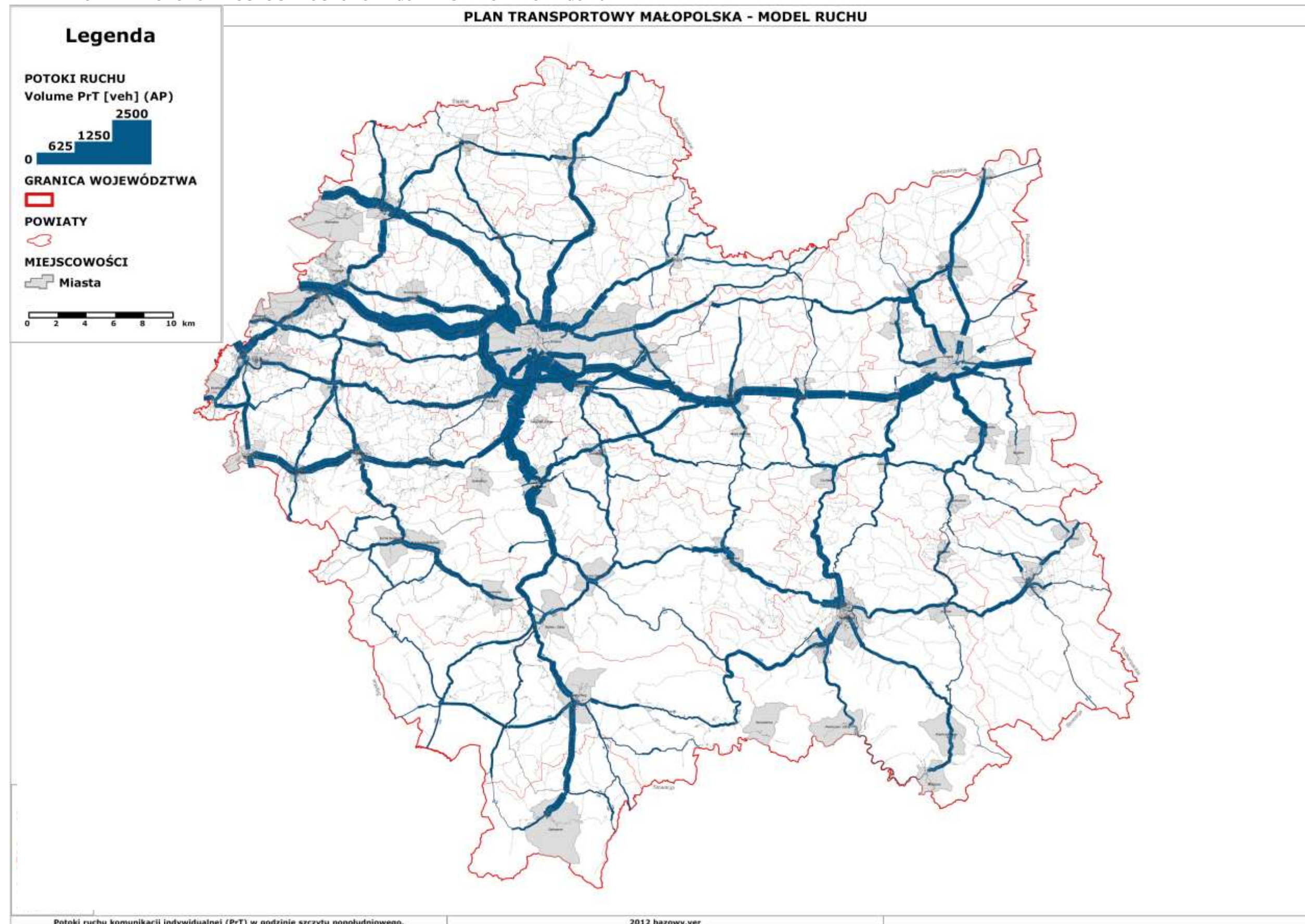
MAPA 2: PRZYROST SIECI DLA STANU REFERENCYJNEGO 2017 R.



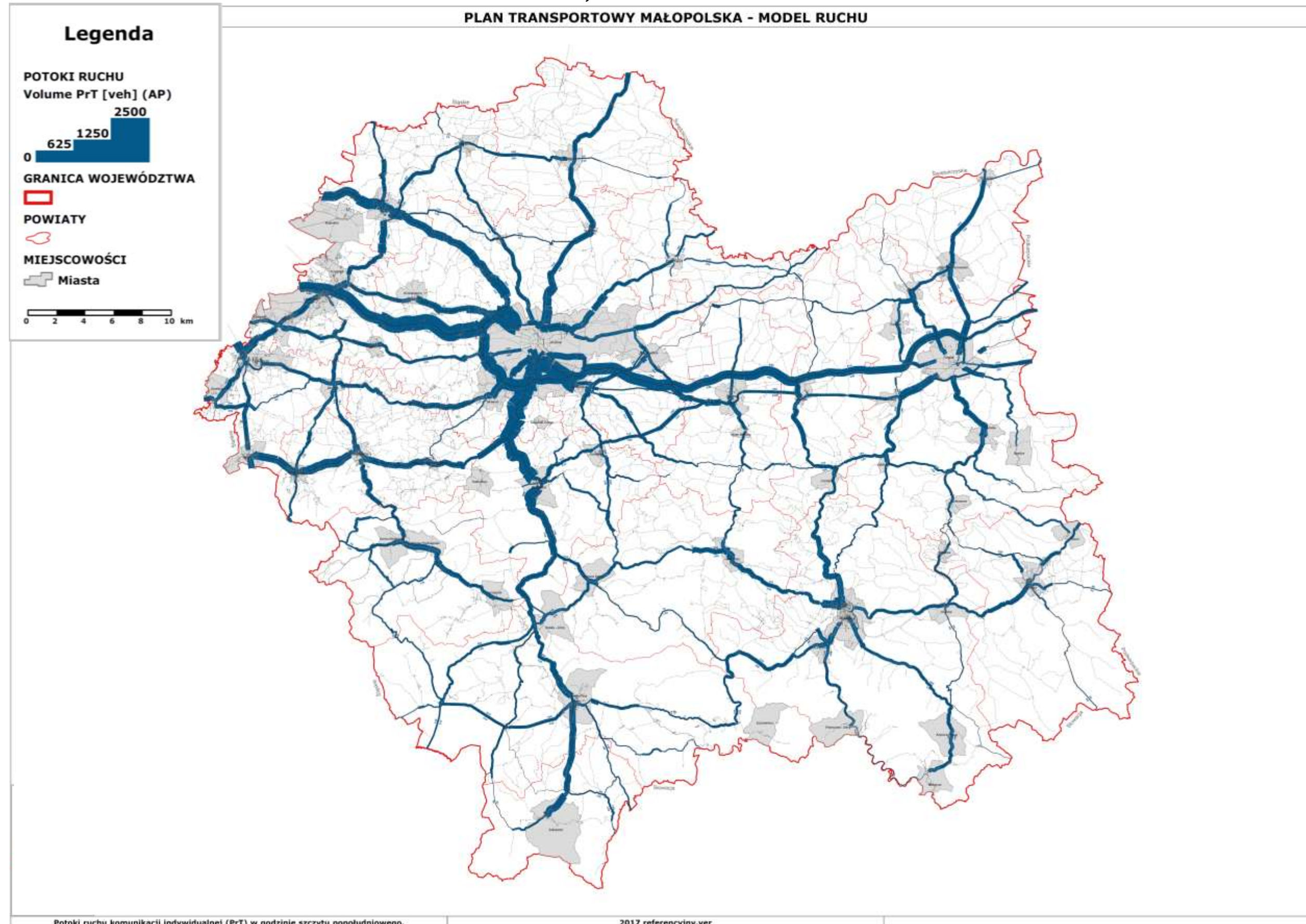
MAPA 3: PRZYROST SIECI DLA STANU INWESTYCYJNEGO Z KOLEJĄ PODŁĘŻE - PIEKIELKO 2023 R.



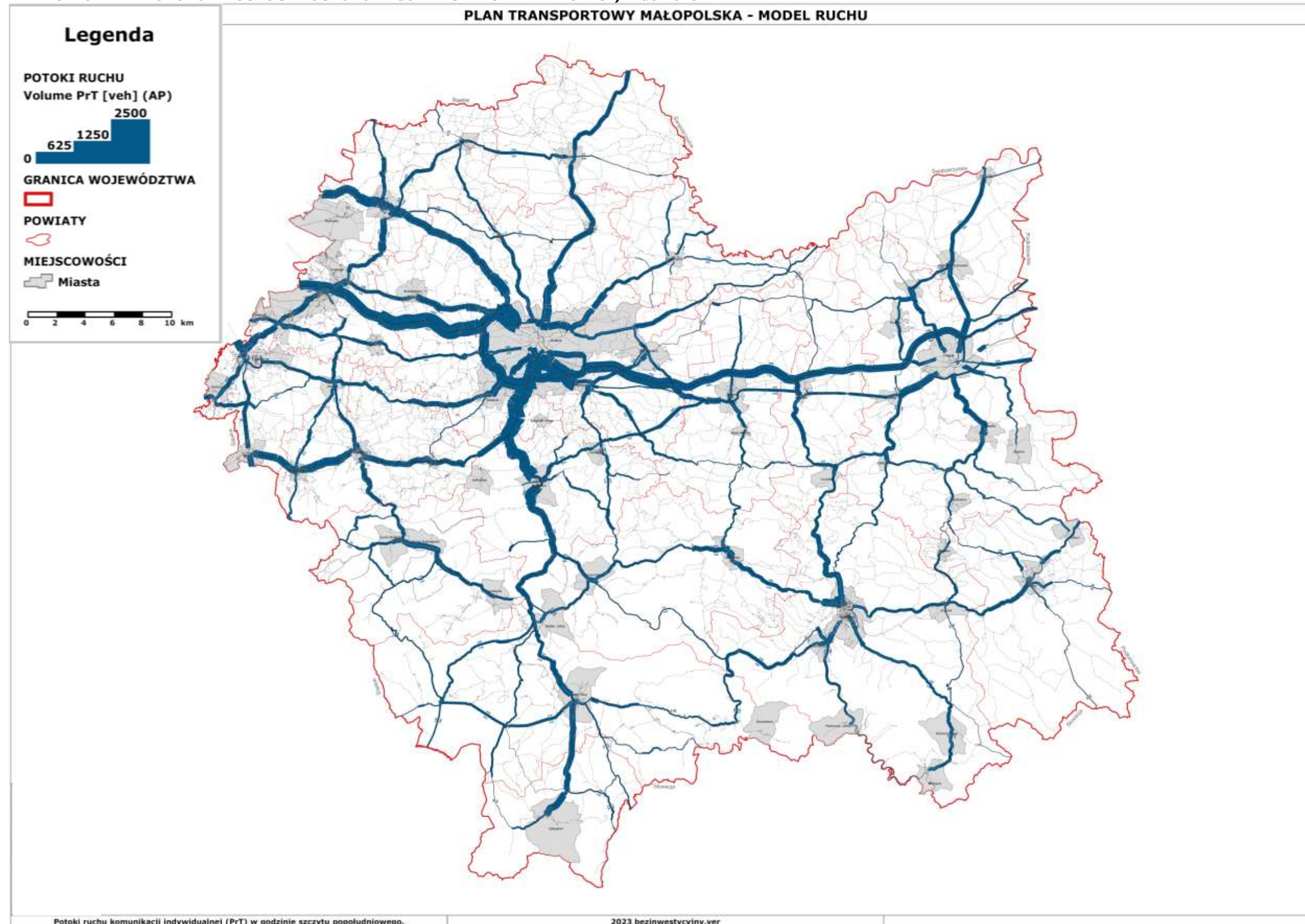
MAPA 4: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU SAMOCHODOWEGO DLA STANU BAZOWEGO 2012 R.



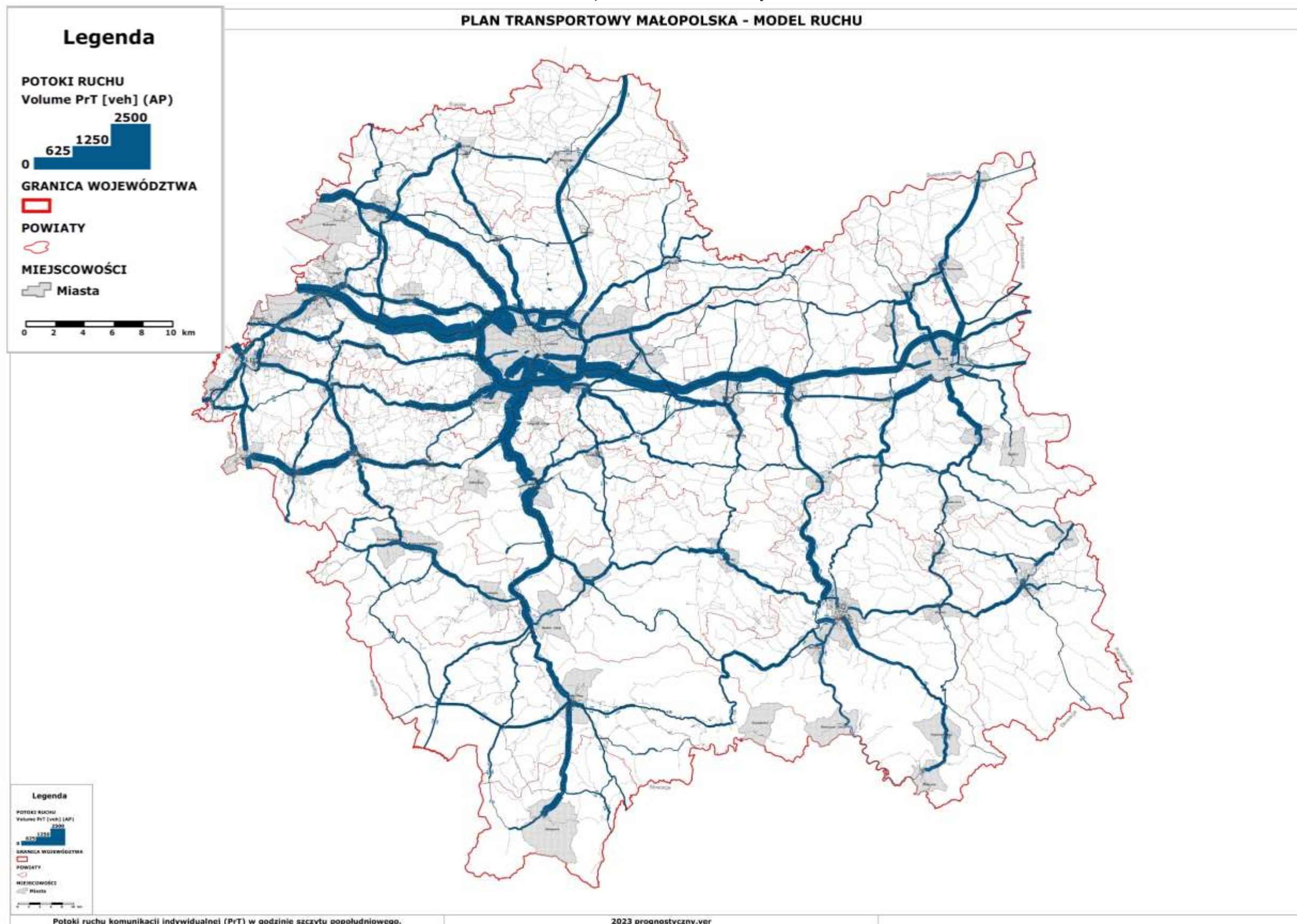
MAPA 5: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU SAMOCHODOWEGO DLA STANU REFERENCYJNEGO 2017 R.



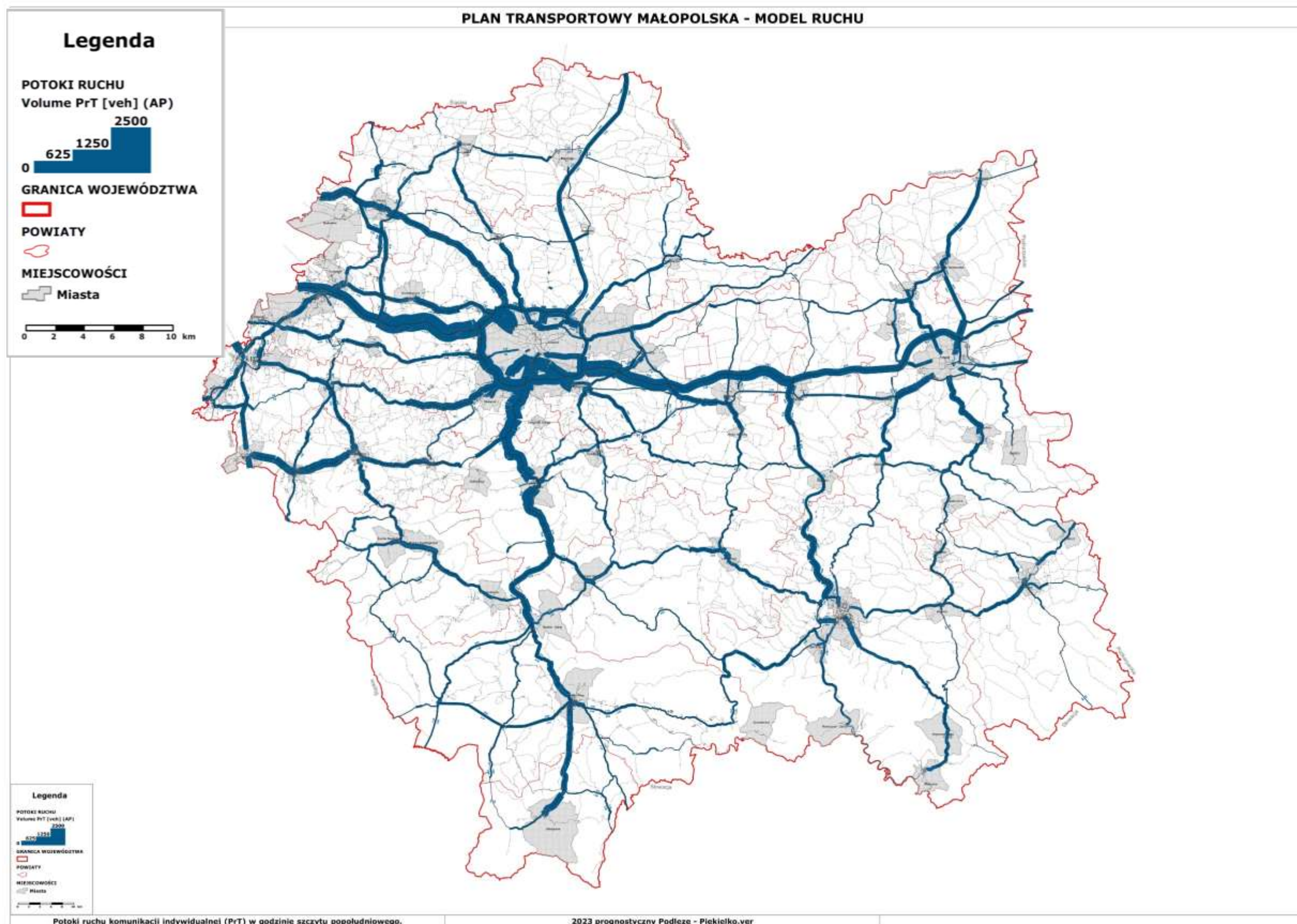
MAPA 6: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU SAMOCHODOWEGO DLA STANU BEZINWESTYCYJNEGO 2023 R.



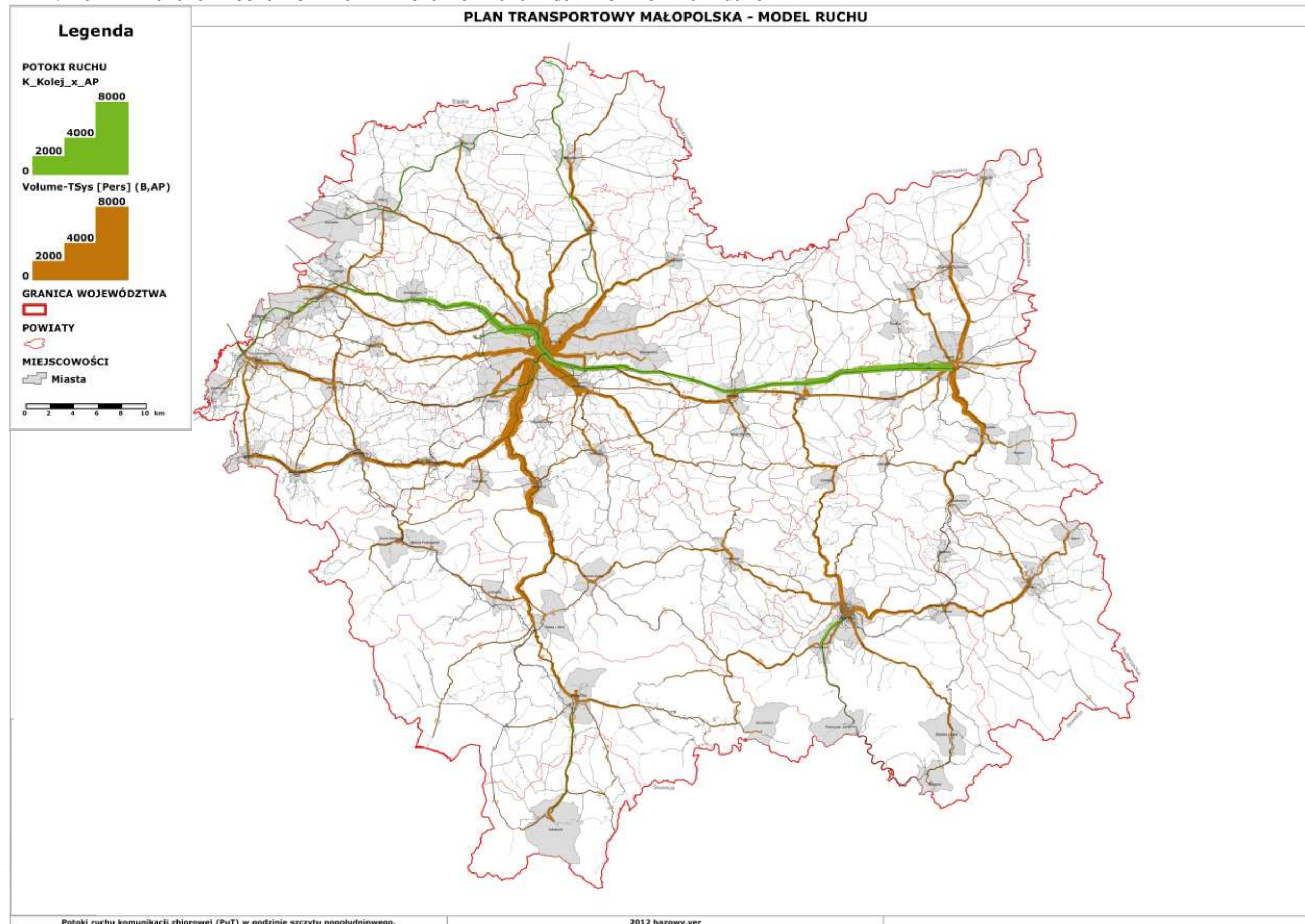
MAPA 7: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU SAMOCHODOWEGO DLA STANU INWESTYCYJNEGO BEZ LINII PODŁĘŻE - PIEKIELKO 2023 R.



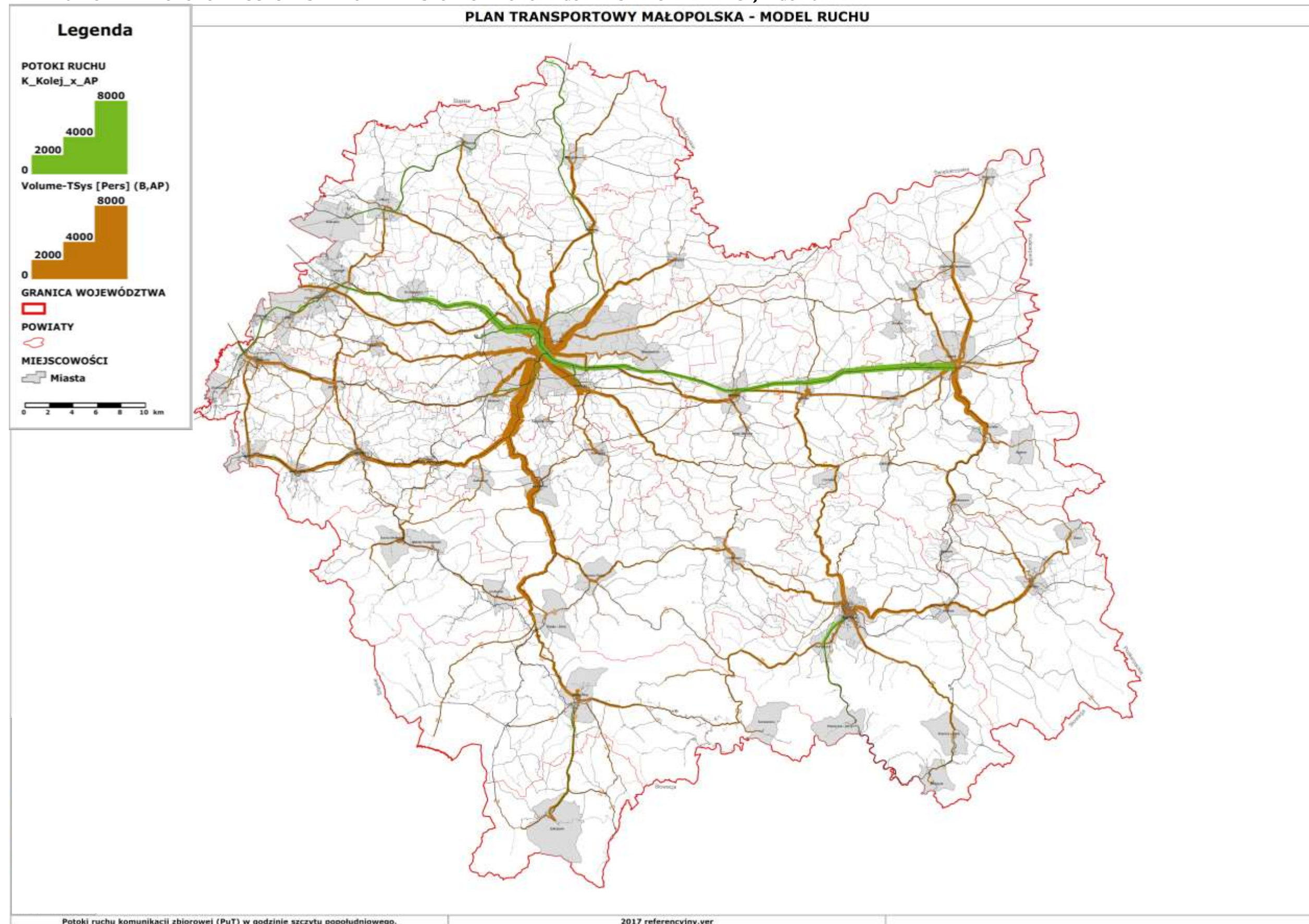
MAPA 8: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU SAMOCHODOWEGO DLA STANU INWESTYCYJNEGO Z LINIĄ PODŁĘŻE – PIEKIEŁKO 2023 R.



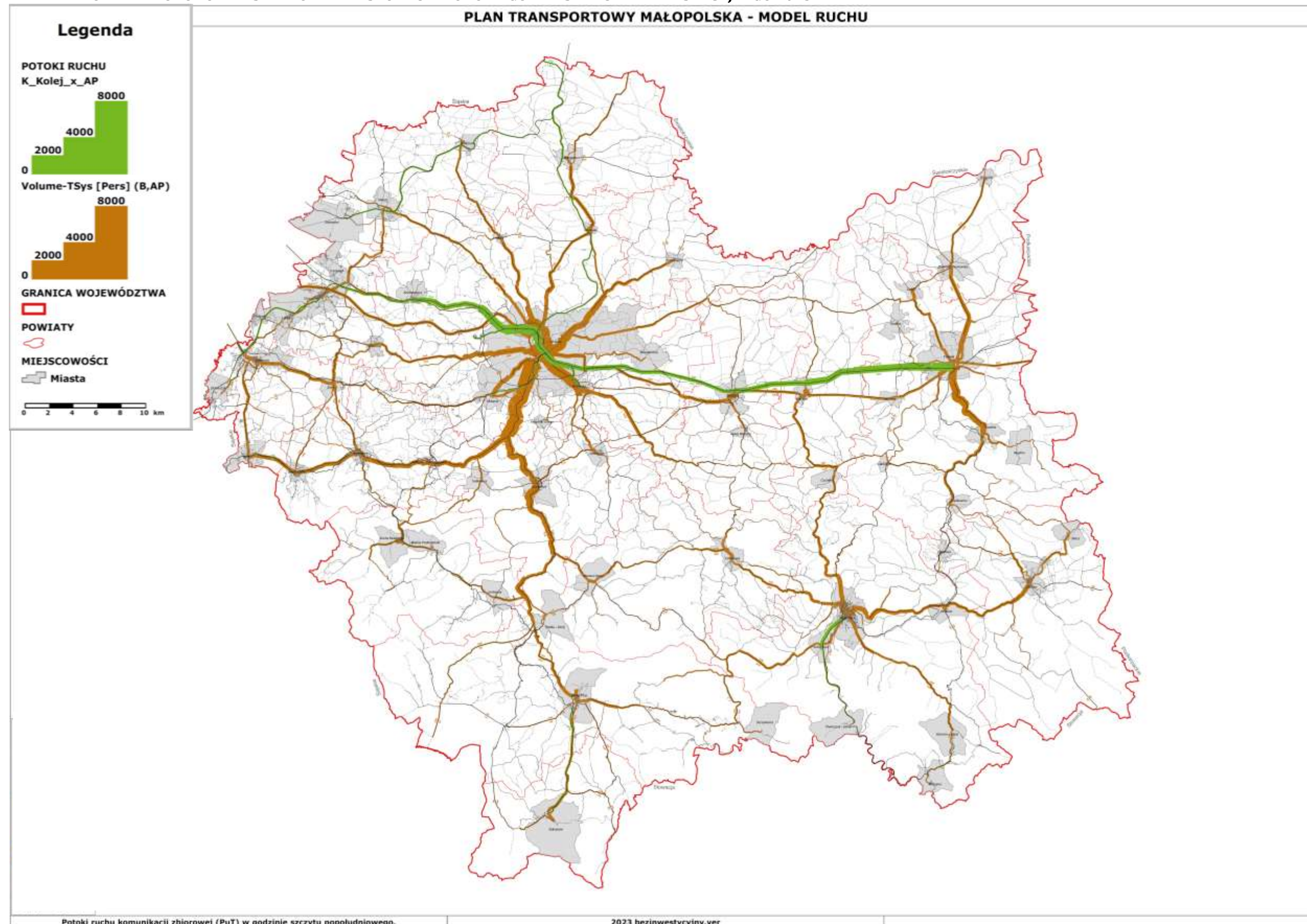
MAPA 9: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU PASAŻERÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA STANU BAZOWEGO 2012 R.



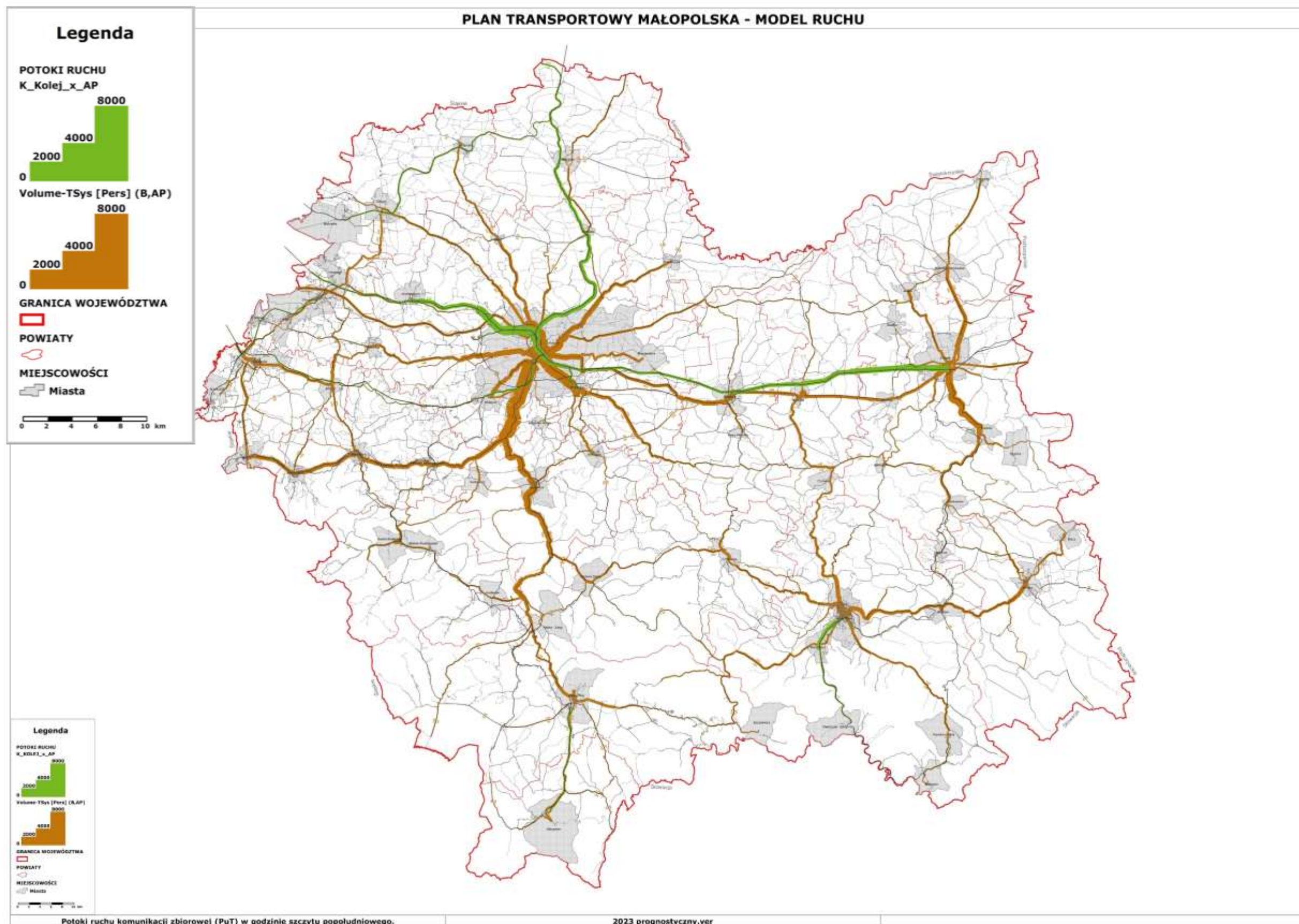
MAPA 10: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU PASAŻERÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA STANU REFERENCYJNEGO 2017 R.



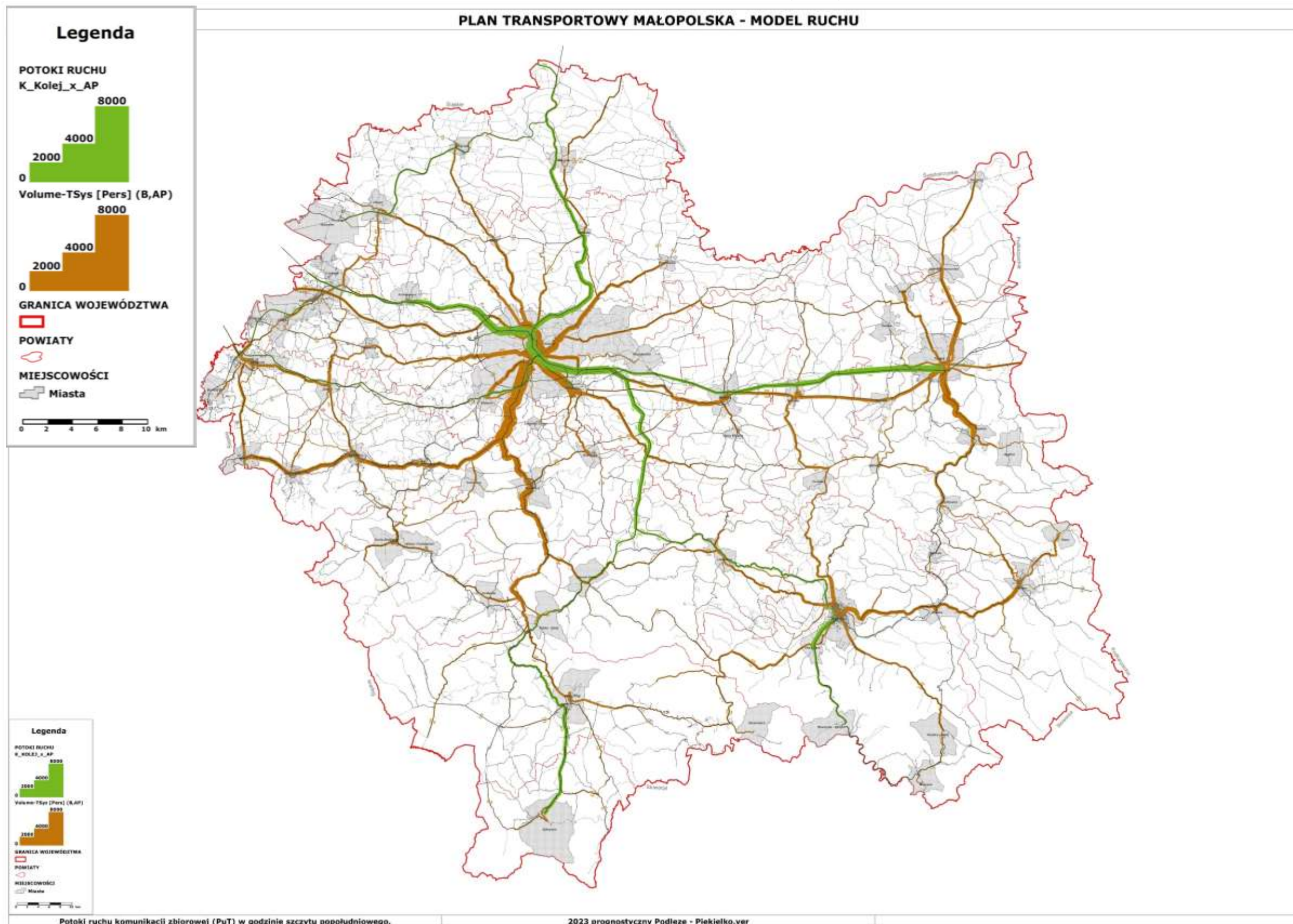
MAPA 11: ROZKŁAD POTOKÓW PASAŻERÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA STANU BEZINWESTYCYJNEGO 2023 R.



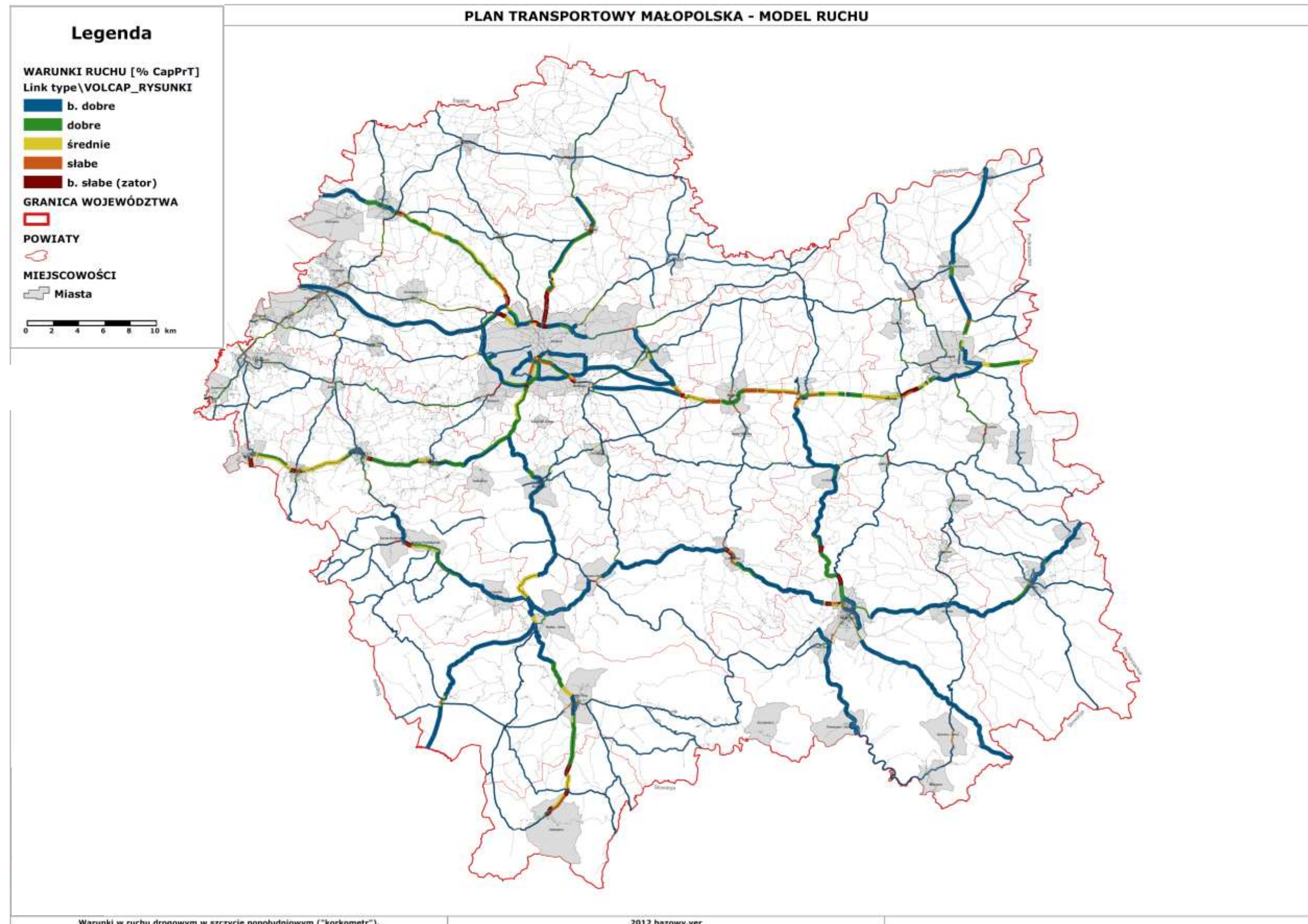
MAPA 12: ROZKŁAD POTOKÓW PASAŻERÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA STANU INWESTYCYJNEGO BEZ LINII PODŁĘŻE – PIEKIEŁKO 2023 R.



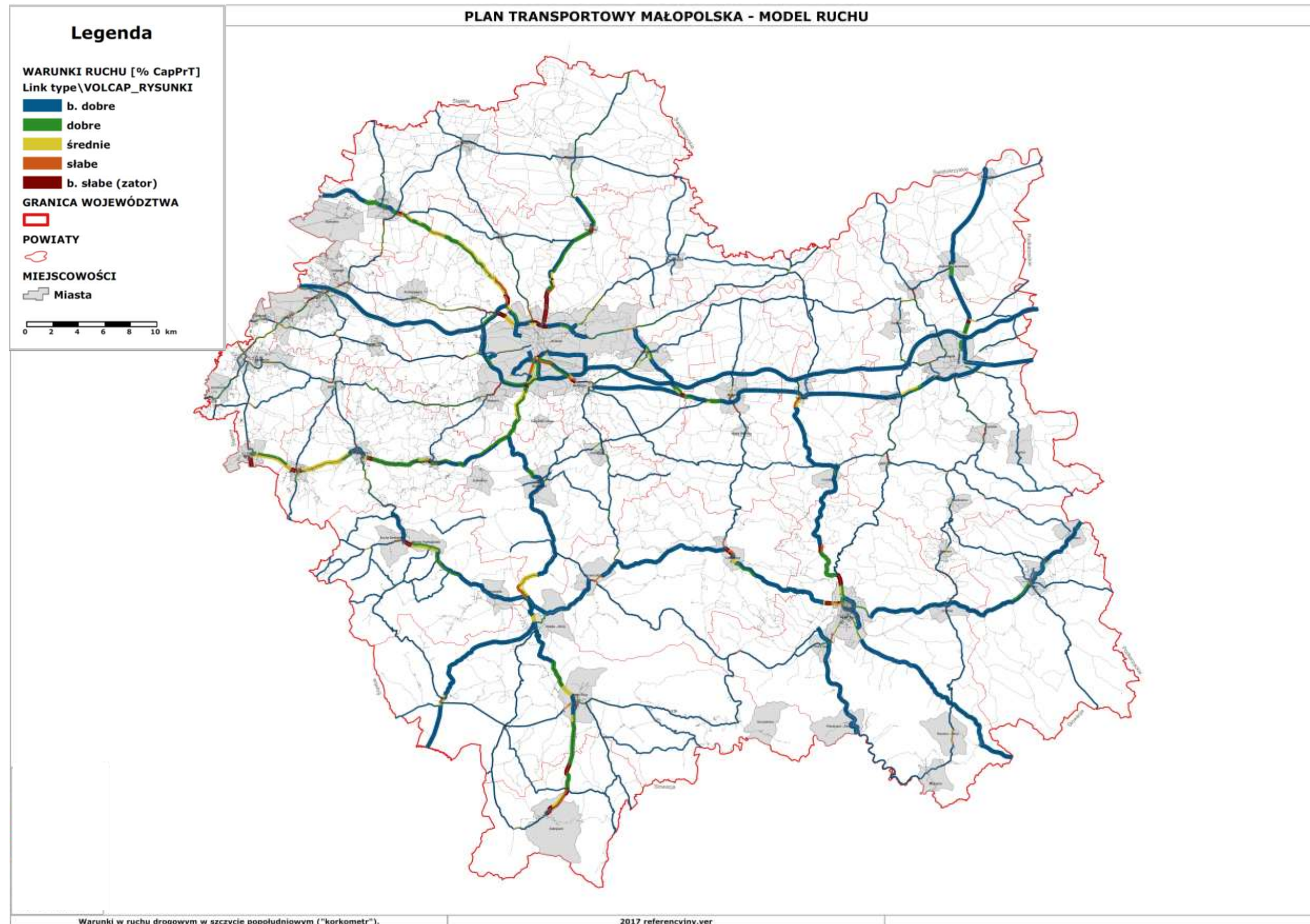
MAPA 13: ROZKŁAD POTOKÓW RUCHU PASAŻERÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA STANU INWESTYCYJNEGO Z LINIĄ PODŁĘŻE – PIEKIELKO 2023 R.



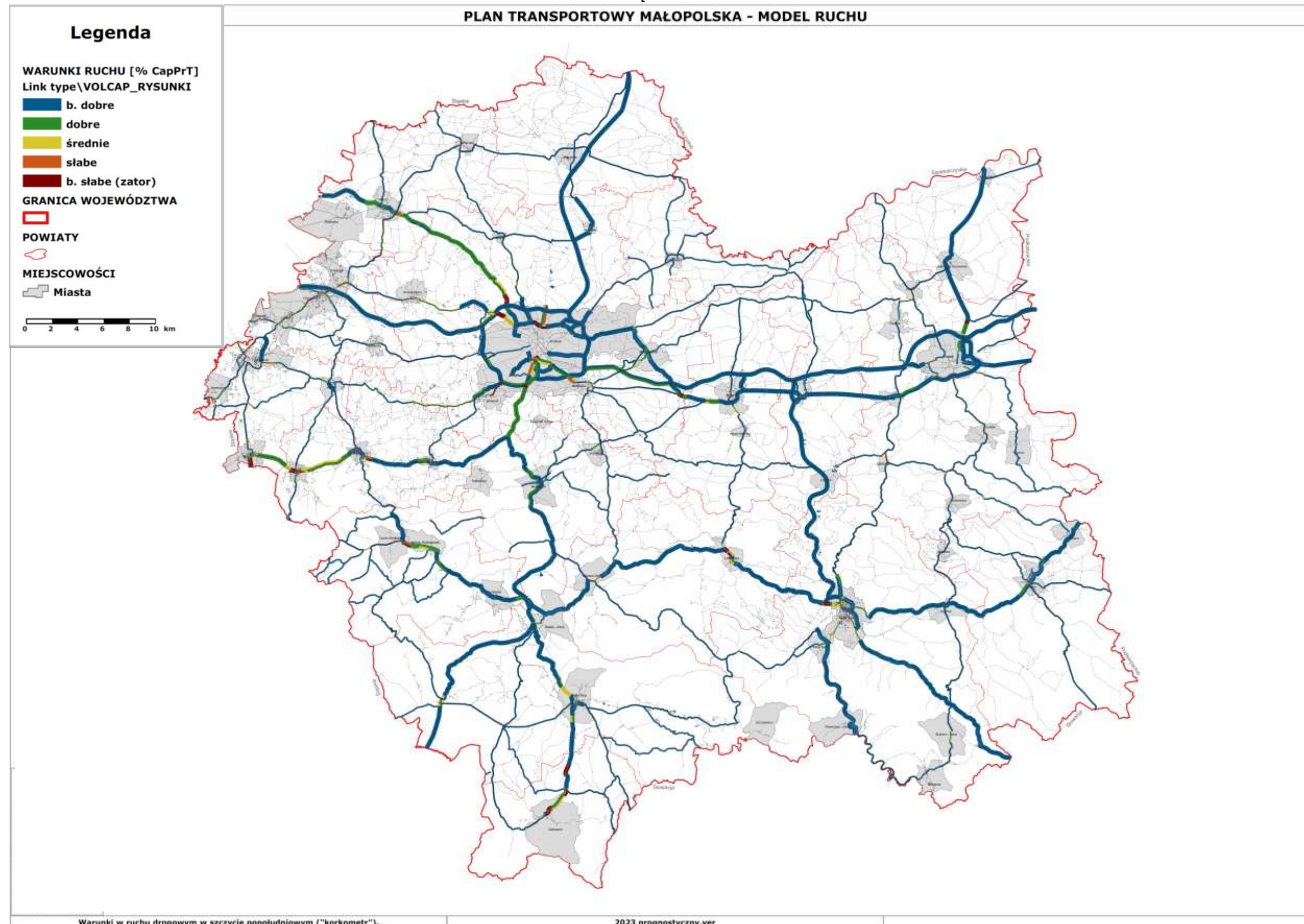
MAPA 14: POZIOM SWOBODY RUCHU DROGOWEGO DLA STANU BAZOWEGO 2012 R.



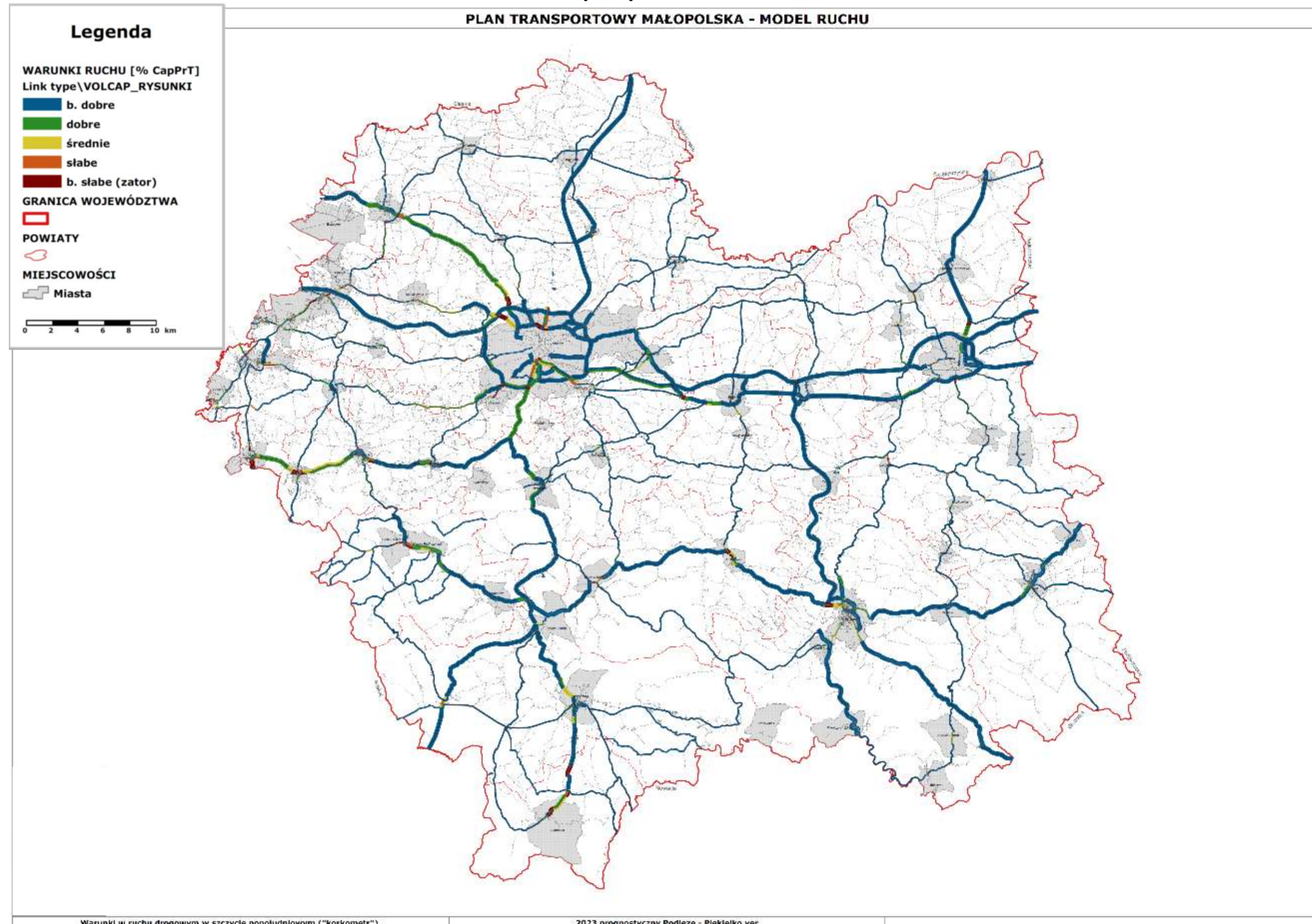
MAPA 15: POZIOM SWOBODY RUCHU DROGOWEGO DLA STANU REFERENCYJNEGO 2017 R.



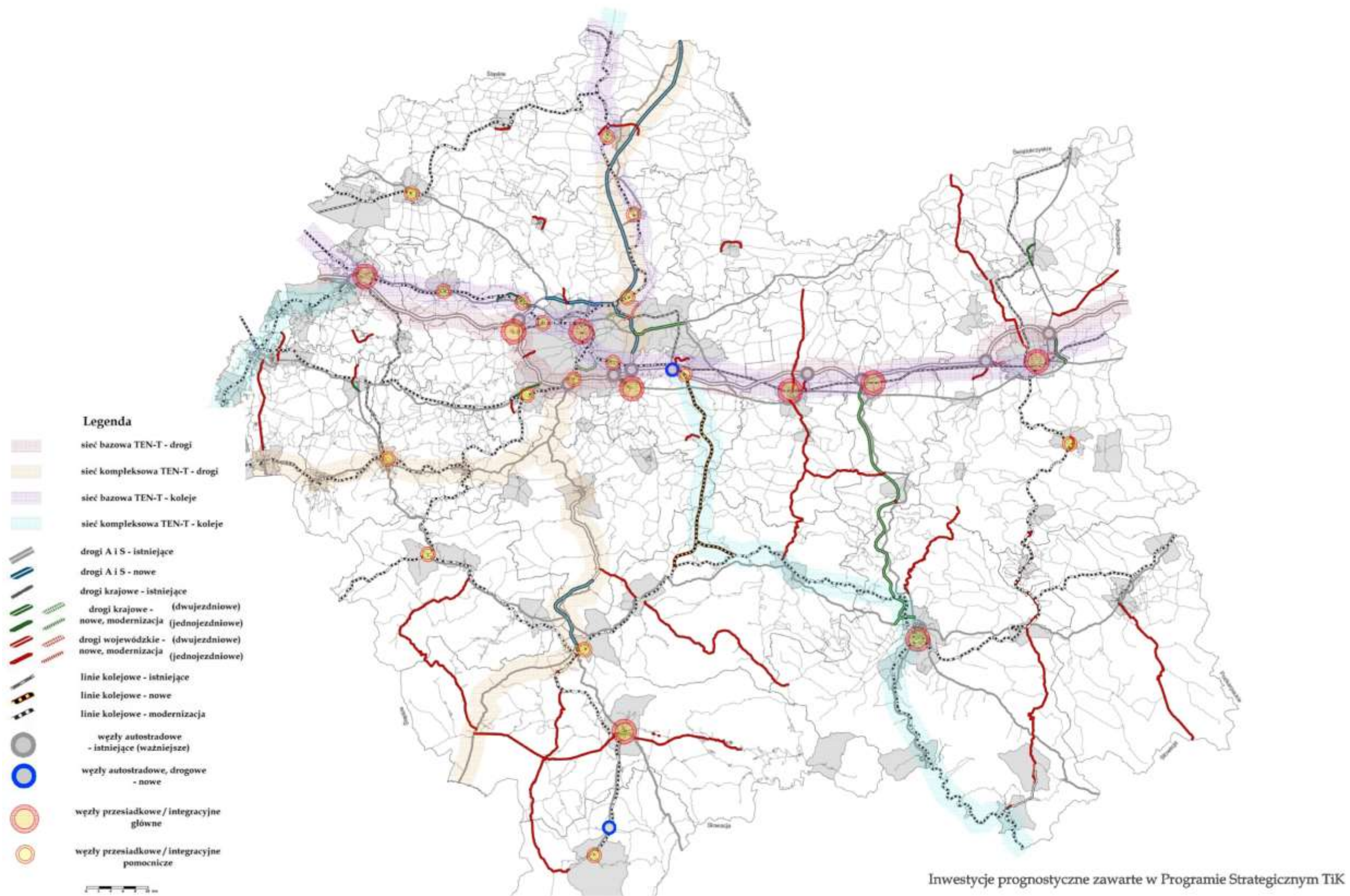
MAPA 16: POZIOM SWOBODY RUCHU DROGOWEGO DLA STANU INWESTYCYJNEGO BEZ LINII PODŁĘŻE – PIEKIEŁKO 2023 R.



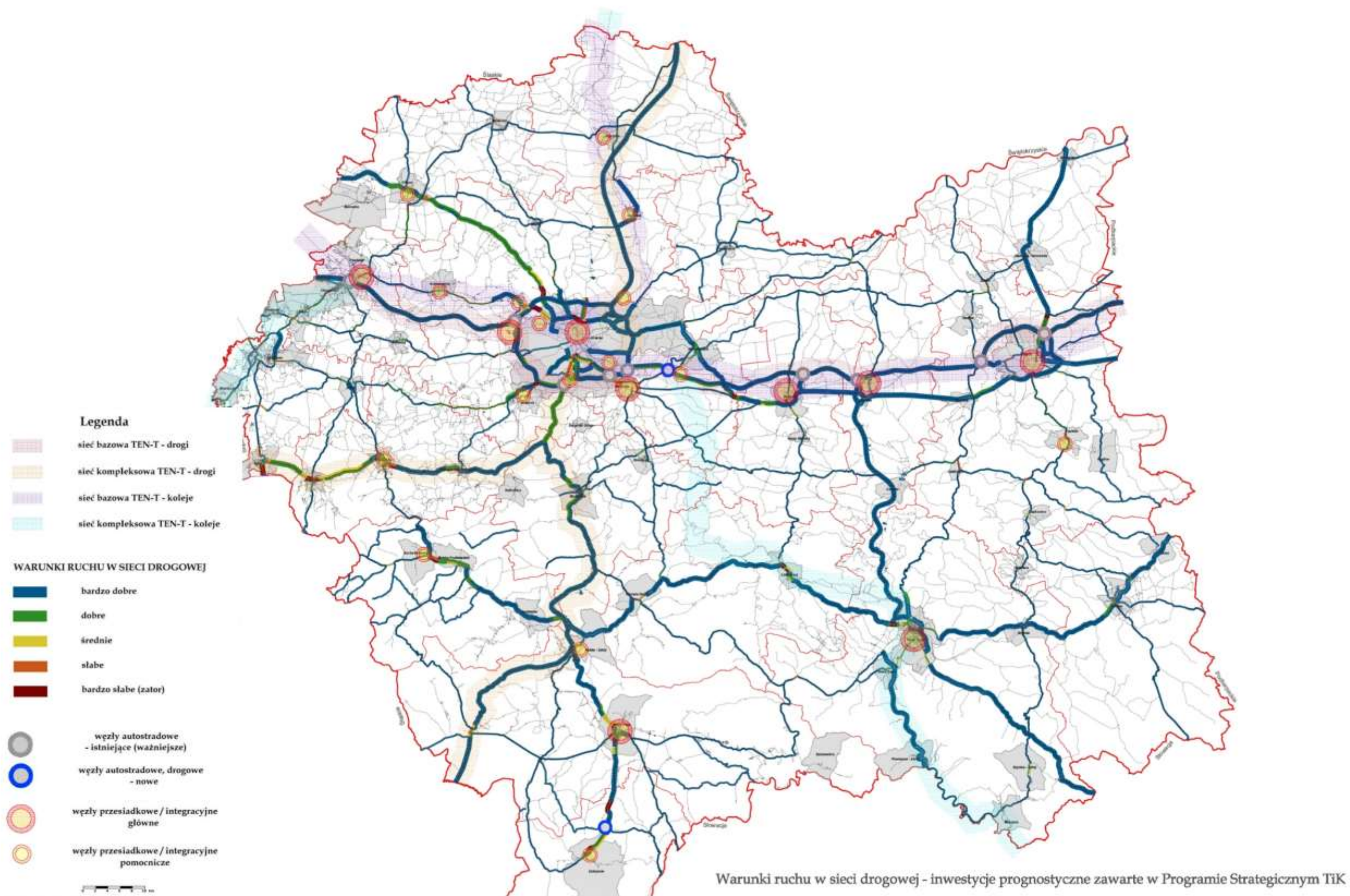
MAPA 17: POZIOM SWOBODY RUCHU DROGOWEGO DLA STANU INWESTYCYJNEGO Z LINIĄ PODŁĘŻE – PIEKIEŁKO 2023 R.



MAPA 18: INWESTYCJE PROGNOSTYCZNE ZAWARTE W PROGRAMIE STRATEGICZNYM TRANSPORT I KOMUNIKACJA



MAPA 19: WARUNKI RUCHU W SIECI DROGOWEJ – INWESTYCJE PROGNOSTYCZNE ZAWARTE W PROGRAMIE STRATEGICZNYM TRANSPORT I KOMUNIKACJA



## Tabele zadań inwestycyjnych

### Spis tabel

|                                                                                                                                                                               |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabela 1: Lista zadań z zakresu infrastruktury drogowej planowanych do realizacji w ramach RPO Województwa Małopolskiego w latach 2014-2020 uszeregowana według obszarów..... | 208 |
| Tabela 2: Lista zadań w zakresie infrastruktury drogowej uszeregowana według punktacji przyznanej na podstawie kryteriów (z podziałem na listę podstawowa i rezerwową) .....  | 219 |
| Tabela 3: Lista zadań drogowych objętych mechanizmem ZIT .....                                                                                                                | 227 |
| Tabela 4: Lista zadań z zakresu infrastruktury kolejowej planowanych do realizacji w ramach RPO WM w latach 2014-2020 .....                                                   | 228 |
| Tabela 5: Integracja transportu kolejowego z innymi środkami transportu - małopolska karta aglomeracyjna .....                                                                | 228 |
| Tabela 6: Budowa i wyposażenia zaplecza technicznego do obsługi taboru kolejowego.....                                                                                        | 229 |
| Tabela 7: Zakup taboru kolejowego do obsługi SKA .....                                                                                                                        | 229 |

TABELA 1: LISTA ZADAŃ Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ PLANOWANYCH DO REALIZACJI W RAMACH RPO WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO W LATACH 2014-2020 USZERELOWANA WEDŁUG OBSZARÓW

| Lp                       | Charakterystyka inwestycji                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                |                 |                            |                           |            |                                                  |                                         |                     | Harmonogram realizacji                      |                                 |                               |                              |                                                | Kryteria wyboru projektów    |               |                        |                                     |                                        |              | Wskaźniki                |                        | Rodzaje ryzyk                  |         |        |  |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------------------|---------------------------|------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------|---------------|------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|--------------|--------------------------|------------------------|--------------------------------|---------|--------|--|
|                          | Nazwa zadania (nr drogi; typ inwestycji: budowa/Rozbudowa/zmiana przebiegu; nazwa odcinka)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Zakres rzeczowy inwestycji                                                                     | Koszt całkowity | środki budżetu województwa | środki UE w ramach RPO WM | środki JST | środki Budżetu Państwa w ramach RPO WM oraz OSPR | Planowany poziom współfinansowania [zł] | Źródło finansowania | Studium wykonalności i - analizy, koncepcje | Uzyskanie decyzji środowiskowej | Pozwolenie na budowę          | Przetarg na roboty budowlane | Planowany termin zakończenia robót budowlanych | Rejestrowane natężenie ruchu | Funkcja drogi | Gotowość do realizacji | Współfinansowanie/ współpraca z JST | Uzyskanie dofinansowania ze środków UE | Suma punktów | Budowa nowej drogi ( km) | Przebudowa drogi ( km) |                                |         |        |  |
| 1                        | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 3                                                                                              | 4               | 5                          | 6                         | 7          | 8                                                | 9                                       | 10                  | 11                                          | 12                              | 13                            | 14                           | 15                                             | 16                           | 17            | 18                     | 19                                  |                                        | 20           | 21                       | 22                     | 23                             |         |        |  |
| WĘZŁY AUTOSTRADOWE       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                |                 |                            |                           |            |                                                  |                                         |                     |                                             |                                 |                               |                              |                                                |                              |               |                        |                                     |                                        |              |                          |                        |                                |         |        |  |
| 1                        | Połączenie ul.Księcia Józefa z południową autostradą obwodnicą Krakowa poprzez Węzeł Mirowski, DW 780                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 1,22 km                                                                                        | 23 096 256      | 4 554 115                  | 13 764 526                | 4 777 615  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2013                                        | 2013                            | 2015                          | 2015                         | 2016                                           | 3                            | 5             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 23           | 1,2                      |                        | grupa 2, nr 9                  |         |        |  |
| 2                        | Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie<br>zadanie 1 Budowa połączenia węzła autostrady A4 z SAG w Tarnowie<br>zadanie 2 Przebudowa DW 973 w obszarze Miasta Tarnów wraz z infrastrukturą                                                                                                                                                                                                                               | zad.1 3 km, w tym budowa 1 mostu<br>zad.2 1,5 km                                               | 155 000 000     | 4 175 000                  | 130 475 000               | 5 000 000  | 15 350 000                                       | 95%                                     | BW, RPO, JST, BP    | zad. 1 - 2017<br>zad.2 - 2014               | zad. 1 - 2017<br>zad.2 - 2015   | zad. 1 - 2019<br>zad.2 - 2017 | zad.1 - 2018<br>zad.2 - 2017 | 2021                                           | 3                            | 5             | 4                      | 3                                   | 5                                      | 20           | 3,0                      | 1,5                    | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2 |         |        |  |
| 3                        | Połączenie drogowe węzła autostradowego A4 Bochnia z KD nr 94(4)<br>I etap - od węzła autostrady A4 do ul. Krzeczowskiej - 2,1 km<br>II etap - od ul. Krzeczowskiej do DK 94 - 2,2 km                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 4,3 km                                                                                         | 94 000 000      | 5 979 200                  | 76 436 250                | 2 592 050  | 8 992 500                                        | 95%                                     | BW, RPO, JST, BP    | 2013                                        | 2016                            | etap I - 2018                 | etap I - 2019                | etap I - 2020                                  | 3                            | 5             | 5                      | 5                                   | 0                                      | 18           | 4,3                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2 |         |        |  |
| 4                        | Budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 47 z drogą wojewódzką nr 961 w Poroninie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1,5 km, w tym obiekty inżynierskie                                                             | 47 476 200      | 2 699 975                  | 0                         | 199 975    | 44 576 250                                       | 0%                                      | BP, BW, JST         | 2015                                        | 2014                            | 2016                          | 2016                         | 2018                                           | 5                            | 3             | 4                      | 5                                   | 0                                      | 17           | 1,5                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2 |         |        |  |
| 5                        | Budowa nowego węzła na autostradzie A4 w Podłężu oraz połączenie Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych:<br>zadanie 1 Budowa dodatkowego węzła drogowego (węzeł Niepołomice) w ciągu autostrady A4 Kraków – Tarnów na odcinku Węzeł Kraków Wieliczka – Węzeł Targowisko<br>zadanie 2 Budowa obwodnic Podłęża i Niepołomice w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej 964 wraz z połączeniem Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych | zad.1. 0,7 km drogi+2 ronda<br>zad.2. 2,1 km wybudowanych dróg oraz 5,5 km przebudowanych dróg | 97 000 000      | 7 000 000                  | 57 800 000                | 10 900 000 | 21 300 000                                       | 95%                                     | RPO, JST, BP, BW    | 2014                                        | zad.1 2015<br>zad.2 2018        | zad.1. 2017<br>zad.2. 2019    | 2018                         | zad.1 2019<br>zad.2 2021                       | 3                            | 5             | 4                      | 5                                   | 0                                      | 17           | 2,8                      | 5,5                    | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2 |         |        |  |
| 6                        | Usprawnienie dojazdu do Węzła Tarnów Północ poprzez rozbudowę DW 973 w obszarze miasta Tarnów                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 6 km                                                                                           | 38 000 000      | 0                          | 32 300 000                | 5 700 000  | 0                                                | 85%                                     | JST, RPO            | 2017                                        | 2015                            | 2017                          | 2017                         | 2019                                           | 4                            | 6             | 4                      | 0                                   | 0                                      | 14           | 6,0                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2 |         |        |  |
| 7                        | Budowa skrzyżowania DK 7 z DW 955 w m. Jawornik                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 1,4 km, w tym estakada, 2 ronda                                                                | 49 000 000      | 0                          | 24 833 333                | 5 666 667  | 18 500 000                                       | 85%                                     | BW, RPO, JST, BP    | 2016                                        | 2016                            | 2018                          | 2018                         | 2020                                           | 3                            | 6             | 4                      | 0                                   | 0                                      | 13           | 1,4                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2 |         |        |  |
| 8                        | Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierchosławicach z DW 975 wraz z budową obwodnicy Lętowic                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 5 km                                                                                           | 34 000 000      | 1 700 000                  | 28 900 000                | 0          | 3 400 000                                        | 95%                                     | BW, RPO, BP         | 2018                                        | 2019                            | 2020                          | 2019                         | 2022                                           | 3                            | 3             | 2                      | 3                                   | 0                                      | 11           | 5,0                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2 |         |        |  |
| 9                        | Budowa połączenia drogowego węzła autostrady A4 Brzesko z DW 768 - etap II                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 6,7 km                                                                                         | 94 000 000      | 14 100 000                 | 79 900 000                | 0          | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO             | 2019                                        | 2019                            | 2020                          | 2020                         | 2022                                           | 3                            | 4             | 2                      | 0                                   | 0                                      | 9            | 6,7                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2 |         |        |  |
| 10                       | Budowa połączenia drogowego na odcinku od A4 (węzeł Rudno) do DK 79                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 5,5 km                                                                                         | 75 000 000      | 11 250 000                 | 63 750 000                | 0          | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO             | 2018                                        | 2018                            | 2020                          | 2020                         | 2022                                           | 2                            | 2             | 2                      | 3                                   | 0                                      | 9            | 5,5                      |                        | grupa 2, nr 9                  |         |        |  |
| RAZEM WĘZŁY AUTOSTRADOWE |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                | 706 572 456     | 51 458 290                 | 508 159 109               | 34 836 307 | 112 118 750                                      |                                         |                     |                                             |                                 |                               |                              |                                                |                              |               |                        |                                     |                                        |              |                          |                        |                                | 37,4 km | 7,0 km |  |

| OBWOZNICE        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                         |               |             |               |            |            |     |                  |      |                          |                          |                          |                          |   |   |   |   |   |    |     |          |                                                       |  |                                      |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|---------------|------------|------------|-----|------------------|------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---|---|---|---|---|----|-----|----------|-------------------------------------------------------|--|--------------------------------------|
| 1                | Obwodnica Babic, DW 780 i DW 781                                                                                                                                                                                                                                                               | 4,8 km<br>2 mosty                                                                       | 30 119 300    | 7 565 000   | 16 554 300    | 6 000 000  | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2014 | 2014                     | 2018                     | 2016                     | 2018                     | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 24 | 4,8 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 2                | Obwodnica Oświęcimia od ronda ul. Chemików i ul. Fabrycznej w Oświęcimiu do DW nr 933 w m. Bobrek                                                                                                                                                                                              | 5 km, obiekt inż. Wisła/PKP                                                             | 104 322 466   | 6 580 750   | 84 448 202    | 1 077 774  | 12 215 740 | 95% | BW, RPO, JST, BP | 2015 | 2014                     | 2015, 2016               | 2014                     | 2017                     | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 23 | 5,0 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15<br>grupa 1, nr 2 |  |                                      |
| 3                | Obwodnica Skały, DW 794                                                                                                                                                                                                                                                                        | 4,6 km<br>4 ronda                                                                       | 22 559 471    | 3 591 680   | 16 250 637    | 2 717 154  | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2012 | 2012                     | 2016                     | 2016                     | 2017                     | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 23 | 4,6 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 4                | Obwodnica Tuchowa, DW 977                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2,7 km<br>3 wiadukty                                                                    | 61 033 247    | 8 793 147   | 48 766 752    | 3 473 348  | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2014 | 2014                     | 2018                     | 2017                     | 2019                     | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 | 23 | 2,7 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 5                | Obwodnica Miechowa, DW 783                                                                                                                                                                                                                                                                     | 8,4 km                                                                                  | 65 942 915    | 12 408 200  | 50 142 915    | 3 391 800  | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2012 | 2014                     | 2016                     | 2015                     | 2018                     | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 22 | 8,4 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 6                | Obwodnica Skawiny<br>etap 1 Budowa obwodnicy na odcinku od ul. Energetyków do DK 44<br>etap 2 Budowa obwodnicy na odcinku od DK 44 do DW 953                                                                                                                                                   | 4,5 km                                                                                  | 81 847 690    | 5 576 850   | 31 602 150    | 0          | 44 668 690 | 85% | BW, RPO          | 2014 | 2015                     | zad.1 2017<br>zad.2 2018 | zad.1 2016<br>zad.2 2018 | zad.1 2018<br>zad.2 2020 | 4 | 5 | 5 | 3 | 5 | 22 | 4,5 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15<br>grupa 1, nr 2 |  |                                      |
| 7                | Obwodnica Wolbromia - od ul. Miechowskiej do ul. Skalskiej, DW 794                                                                                                                                                                                                                             | 3,7 km                                                                                  | 31 192 805    | 9 870 012   | 19 267 850    | 2 054 943  | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2014 | 2012                     | 2016                     | 2017                     | 2018                     | 4 | 2 | 5 | 5 | 5 | 21 | 3,7 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 8                | Obwodnica Zatora, Podolsza DW 781                                                                                                                                                                                                                                                              | 3,1 km                                                                                  | 19 806 175    | 3 040 486   | 15 744 975    | 1 020 714  | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2013 | 2014                     | 2018                     | 2016                     | 2018                     | 3 | 3 | 5 | 5 | 5 | 21 | 3,1 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 9                | Obwodnica Gdowa Etap II, DW 967                                                                                                                                                                                                                                                                | 2,0 km<br>most                                                                          | 29 086 326    | 5 390 115   | 21 407 385    | 2 288 826  | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2014 | 2015                     | 2017                     | 2016                     | 2018                     | 2 | 3 | 5 | 5 | 5 | 20 | 2,0 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 10               | Obwodnica Waksmund-Ostrowsko-Łopuszna, DW 969                                                                                                                                                                                                                                                  | 6,84 km                                                                                 | 34 665 726    | 6 960 069   | 23 929 259    | 3 776 398  | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2014 | 2015                     | 2018                     | 2016                     | 2019                     | 2 | 2 | 5 | 5 | 5 | 19 | 6,8 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 11               | Obwodnica Proszowic - etap II ( północno-wschodnia), DW 776                                                                                                                                                                                                                                    | 1,7 km                                                                                  | 15 000 000    | 2 316 250   | 12 325 000    | 358 750    | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2017 | 2018                     | 2019                     | 2019                     | 2021                     | 5 | 4 | 2 | 3 | 0 | 14 | 1,7 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 12               | Obwodnica Chelma, DW 780                                                                                                                                                                                                                                                                       | 4 km                                                                                    | 40 000 000    | 6 000 000   | 34 000 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2018 | 2018                     | 2020                     | 2020                     | 2021                     | 4 | 4 | 2 | 3 | 0 | 13 | 4,0 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 13               | Obwodnica Szczurowej, Etap II ( południowa), DW 964                                                                                                                                                                                                                                            | 4,4 km                                                                                  | 48 000 000    | 7 200 000   | 40 800 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2019 | 2009                     | 2019                     | 2019                     | 2020                     | 2 | 2 | 4 | 3 | 0 | 11 | 4,4 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 14               | Obwodnica Muszyny Etap II, DW 971                                                                                                                                                                                                                                                              | 8,4 km                                                                                  | 62 500 000    | 4 125 000   | 46 750 000    | 11 625 000 | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2015 | 2017                     | 2019                     | 2020                     | 2021                     | 3 | 2 | 3 | 3 | 0 | 11 | 8,4 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 15               | Zachodnia obwodnica Zielonek, DW 794<br>zadanie 1 - w granicach miasta Krakowa( od ul. Pachoskiego do granicy m. Krakowa)<br>zadanie 2 - od granicy m. Kraków do zakresu węzła drogowego POK "Zielonki" oraz od północnego zakresu węzła POK "Zielonki" do połączenia z DW 974 w Trojanowicach | 5 km                                                                                    | 170 000 000   | 25 500 000  | 144 500 000   | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2015 | zad.1 2018<br>zad.2 2018 | zad.1 2020<br>zad.2 2020 | zad.12020<br>zad.2 2020  | zad.1 2022<br>zad.2 2022 | 2 | 2 | 3 | 3 | 0 | 10 | 5,0 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 16               | Obwodnica Chocholowa, DW 958                                                                                                                                                                                                                                                                   | 5,5 km                                                                                  | 65 000 000    | 7 850 000   | 55 250 000    | 1 900 000  | 0          | 85% | BW, PRO, JST     | 2018 | 2018                     | 2019                     | 2019                     | 2021                     | 3 | 2 | 2 | 3 | 0 | 10 | 5,5 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 17               | Obwodnica Liszek, DW 780                                                                                                                                                                                                                                                                       | 8,5 km                                                                                  | 85 000 000    | 12 750 000  | 72 250 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2019 | 2020                     | 2021                     | 2021                     | 2022                     | 5 | 4 | 1 | 0 | 0 | 10 | 8,5 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 18               | Obwodnica Koszyc, DW 768                                                                                                                                                                                                                                                                       | 3 km                                                                                    | 23 000 000    | 3 450 000   | 19 550 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2015 | 2015                     | 2019                     | 2019                     | 2020                     | 2 | 3 | 2 | 3 | 0 | 10 | 3,0 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 19               | Obwodnica Wolbromia - od ul. Skalskiej do ul. Olkuska Szosa, DW 794                                                                                                                                                                                                                            | 1 km                                                                                    | 12 000 000    | 1 800 000   | 10 200 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2014 | 2012                     | 2019                     | 2019                     | 2020                     | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 9  | 1,0 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 20               | Obwodnica Gorlic, DW 977                                                                                                                                                                                                                                                                       | 2,4 km + most                                                                           | 30 000 000    | 4 500 000   | 25 500 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2015 | 2018                     | 2019                     | 2020                     | 2020                     | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 9  | 2,4 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 21               | Obwodnica Lisiej Góry, DW 984                                                                                                                                                                                                                                                                  | 4,6 km                                                                                  | 50 000 000    | 7 500 000   | 42 500 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2014 | 2018                     | 2020                     | 2019                     | 2021                     | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 9  | 4,6 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 22               | Obwodnica Brzeszcz, DW 933                                                                                                                                                                                                                                                                     | 4,7 km                                                                                  | 47 000 000    | 7 050 000   | 39 950 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2019 | 2019                     | 2020                     | 2021                     | 2022                     | 4 | 4 | 1 | 0 | 0 | 9  | 4,7 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 23               | Zachodnia obwodnica Nowego Targu, łącząca DW 957 ( ul. Ludzmińska) z DK 47                                                                                                                                                                                                                     | 3 km, w tym wiadukt nad torami                                                          | 30 000 000    | 4 500 000   | 25 500 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2020 | 2020                     | 2021                     | 2021                     | 2022                     | 5 | 2 | 2 | 0 | 0 | 9  | 3,0 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 24               | Obwodnica Grybowa, DW 981                                                                                                                                                                                                                                                                      | 9 km                                                                                    | 100 000 000   | 15 000 000  | 85 000 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2015 | 2020                     | 2021                     | 2021                     | 2022                     | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 9  | 9,0 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 25               | Obwodnica Żabna, DW 975 i DW 973                                                                                                                                                                                                                                                               | 5,5 km ( 2,8 km w ciągu DW 975 i 2,7 km w ciągu DW 973 po otwarciu mostu w m. Borusowa) | 55 000 000    | 8 250 000   | 46 750 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2020 | 2020                     | 2021                     | 2021                     | 2022                     | 3 | 4 | 1 | 0 | 0 | 8  | 5,5 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 26               | Obwodnica Wierzbosławic                                                                                                                                                                                                                                                                        | 4,1 km                                                                                  | 34 000 000    | 5 100 000   | 28 900 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2018 | 2019                     | 2020                     | 2019                     | 2022                     | 3 | 3 | 1 | 0 | 0 | 7  | 4,1 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 27               | Obwodnica Kęt, DW 948                                                                                                                                                                                                                                                                          | 2 km                                                                                    | 25 000 000    | 3 750 000   | 21 250 000    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2020 | 2020                     | 2021                     | 2021                     | 2022                     | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 7  | 2,0 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 28               | Budowa połączeń planowanej obwodnicy Podolsza z planowanym obejściem Babic dla miejscowości Olszyny i Janowice w kontekście budowy węzła w Rudnie                                                                                                                                              | 2,9 km                                                                                  | 22 185 000    | 3 327 750   | 18 857 250    | 0          | 0          | 85% | BW, RPO          | 2017 | 2019                     | 2020                     | 2021                     | 2022                     | 2 | 4 | 1 | 0 | 0 | 7  | 2,9 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| 29               | Obwodnica Zakopanego, DW 958                                                                                                                                                                                                                                                                   | 0,9 km<br>3 estakady                                                                    | 93 570 000    | 9 145 500   | 51 824 500    | 32 600 000 | 0          | 85% | BW, RPO, JST     | 2014 | 2017                     | 2020                     | 2021                     | 2022                     | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 6  | 0,9 |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |  |                                      |
| Obwodnice razem: |                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                         | 1 487 831 121 | 208 890 809 | 1 149 771 175 | 72 284 707 | 56 884 430 |     |                  |      |                          |                          |                          |                          |   |   |   |   |   |    |     | 126,2 km | 0,0 km                                                |  | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |

| ROZBUDOWY DRÓG WOJEWÓDZKICH |                                                                                                                                                                                                                                                           |                           |             |             |             |            |   |     |                    |                                 |                                 |                                 |                                 |                                 |   |   |   |   |   |    |        |          |                                 |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|---|-----|--------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|---|---|---|---|----|--------|----------|---------------------------------|
| 1                           | Przebudowa DW 776 w obszarze Miasta Kraków - ul. Kocmyrzowska wraz z infrastrukturą<br><i>(Rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 776 od skrzyżowania ul. Darwina i Poległych w Krzesławicach w Krakowie do granic administracyjnych miasta Krakowa)</i> | 4,9 km                    | 50 000 000  | 0           | 30 000 000  | 20 000 000 | 0 | 85% | RPO, JST           | 2012                            | 2012                            | 2017                            | 2017                            | 2019                            | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 24 |        | 4,9      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 2                           | Rozbudowa DW 776 w miejscowości Prusy                                                                                                                                                                                                                     | 0,2 km                    | 4 000 000   | 600 000     | 3 400 000   | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2012                            | 2012                            | 2018                            | 2018                            | 2020                            | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 24 |        | 0,2      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 3                           | Rozbudowa DW 958 Chabówka-Zakopane                                                                                                                                                                                                                        | 42 km (w tym 11 obiektów) | 59 040 694  | 7 290 301   | 50 176 748  | 1 573 645  | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2014                            | 2016                            | 2018                            | 2016                            | 2018                            | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 22 |        | 42,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 4                           | Rozbudowa DW 969 Nowy Targ-Stary Sącz                                                                                                                                                                                                                     | 21 km                     | 80 000 000  | 11 250 000  | 68 000 000  | 750 000    | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2014                            | 2016                            | 2018                            | 2016                            | 2018                            | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 22 |        | 21,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 5                           | Rozbudowa DW 973 Borusowa Tarnów<br>etap I -rozbudowa DW 973 na odcinku Tarnów-Żabno<br>etap II -rozbudowa DW 973 na odcinku Żabno-Borusowa                                                                                                               | 33,5 km                   | 50 000 000  | 5 100 000   | 42 500 000  | 2 400 000  | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2015                            | 2016                            | zad.1 2018<br>zad.2 2019        | zad.1 2016<br>zad.2 2018        | zad.1 2018<br>zad.2 2020        | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 22 |        | 33,5     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 6                           | Rozbudowa DW 948 Oświęcim-Kęty i DW 949 Brzeszcze-Osiek                                                                                                                                                                                                   | 8,1 km                    | 33 461 665  | 4 360 243   | 28 436 665  | 664 757    | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2014                            | 2016                            | 2018                            | 2016, 2017                      | 2019                            | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 22 |        | 8,1      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 7                           | Rozbudowa DW 971 w m.Krynica - Zdrój                                                                                                                                                                                                                      | 3,3 km                    | 14 619 619  | 2 160 000   | 11 959 619  | 500 000    | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2014                            | 2014                            | 2018                            | 2016                            | 2018                            | 4 | 2 | 5 | 5 | 5 | 21 |        | 3,3      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 8                           | Budowa mostu na Wiśle w m. Borusowa wraz z dojazdami                                                                                                                                                                                                      | most na rz. Wiśle         | 70 000 000  | 10 500 000  | 59 500 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2015                            | 2016                            | 2018                            | 2018                            | 2021                            | 4 | 3 | 4 | 5 | 5 | 21 | 0,2    | 0,3      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 9                           | Rozbudowa DW 957 Krowiarki-Nowy Targ                                                                                                                                                                                                                      | 14 km                     | 25 960 000  | 3 348 660   | 22 066 000  | 545 340    | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2014                            | 2016                            | 2018                            | 2016                            | 2018                            | 3 | 2 | 5 | 5 | 5 | 20 |        | 14,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 10                          | Rozbudowa DW 965 Zielona-Limanowa ETAP I i II                                                                                                                                                                                                             | 26 km                     | 43 522 030  | 5 290 190   | 36 993 725  | 1 238 115  | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2015                            | 2016                            | 2018                            | 2017                            | 2018                            | 3 | 2 | 5 | 5 | 5 | 20 |        | 26,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 11                          | Rozbudowa DW 977 Tarnów- Gorlice- granica państwa                                                                                                                                                                                                         | 38 km<br>most             | 82 500 000  | 9 675 000   | 70 125 000  | 2 700 000  | 0 | 85% | BW, EWT PL-SK, RPO | etap I - 2015<br>etap II - 2016 | etap I - 2016<br>etap II - 2017 | etap I - 2017<br>etap II - 2018 | etap I - 2017<br>etap II - 2018 | etap I - 2018<br>etap II - 2019 | 4 | 3 | 5 | 3 | 5 | 20 |        | 38,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 12                          | Rozbudowa DW 984 Lisia Góra-Nowa Jastrzębka                                                                                                                                                                                                               | 10 km                     | 14 937 208  | 1 971 948   | 12 673 708  | 291 552    | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2014                            | 2015                            | 2018                            | 2016                            | 2018                            | 2 | 2 | 5 | 5 | 5 | 19 |        | 10,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 13                          | Rozbudowa DW 968 Lubień-Zabrzeż                                                                                                                                                                                                                           | 43,5 km                   | 61 500 000  | 7 380 000   | 52 275 000  | 1 845 000  | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2014                            | 2016                            | 2018                            | 2018                            | 2020                            | 2 | 2 | 4 | 3 | 5 | 16 |        | 43,5     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 14                          | Rozbudowa DW 975 Pałenica - Bartkowa Posadowa - Dąbrowa                                                                                                                                                                                                   | 27 km                     | 60 000 000  | 7 200 000   | 51 000 000  | 1 800 000  | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2015                            | 2016                            | 2018                            | 2018                            | 2020                            | 2 | 5 | 4 | 3 | 0 | 14 |        | 27,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 15                          | Rozbudowa DW 981 Zborowice-Krynica                                                                                                                                                                                                                        | 20 km                     | 42 500 000  | 5 100 000   | 36 125 000  | 1 275 000  | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2017                            | 2018                            | 2019                            | 2019                            | 2020                            | 4 | 5 | 1 | 3 | 0 | 13 |        | 20,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 16                          | Rozbudowa DW 966 Wieliczka - Tymowa                                                                                                                                                                                                                       | 30 km                     | 32 500 000  | 4 425 000   | 27 625 000  | 450 000    | 0 | 85% | BW, RPO, JST       | 2014                            | 2016                            | 2018                            | 2018                            | 2019                            | 2 | 2 | 4 | 3 | 0 | 11 |        | 30,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 17                          | Rozbudowa mostu w ciągu DW 969 w m. Dębno wraz z dojazdami                                                                                                                                                                                                | most na Dunajcu           | 25 000 000  | 3 750 000   | 21 250 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2017                            | 2018                            | 2019                            | 2019                            | 2021                            | 4 | 4 | 2 | 0 | 0 | 10 | 0,9    |          | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 18                          | Rozbudowa DW 781 Chrzanów-Targanice                                                                                                                                                                                                                       | 15 km                     | 30 000 000  | 4 500 000   | 25 500 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2017                            | 2018                            | 2020                            | 2021                            | 2022                            | 3 | 4 | 3 | 0 | 0 | 10 |        | 15,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 19                          | Rozbudowa DW 964 Kasina Wielka-Biskupice Radłowskie                                                                                                                                                                                                       | 12 km                     | 24 000 000  | 3 600 000   | 20 400 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2019                            | 2020                            | 2020                            | 2021                            | 2021                            | 3 | 4 | 3 | 0 | 0 | 10 |        | 12,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 20                          | Rozbudowa DW 791 Rodaki-Trzebinia                                                                                                                                                                                                                         | 11 km                     | 22 000 000  | 3 300 000   | 18 700 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2017                            | 2017                            | 2019                            | 2021                            | 2022                            | 3 | 3 | 3 | 0 | 0 | 9  |        | 11,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 21                          | Rozbudowa DW 946 Kuków-Sucha Beskidzka                                                                                                                                                                                                                    | 11 km                     | 22 000 000  | 3 300 000   | 18 700 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2019                            | 2020                            | 2020                            | 2021                            | 2022                            | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6  |        | 11,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 22                          | Rozbudowa DW 956 Biertowice-Zembrzyce                                                                                                                                                                                                                     | 10,5 km                   | 21 000 000  | 3 150 000   | 17 850 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2019                            | 2020                            | 2020                            | 2021                            | 2022                            | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 5  |        | 10,5     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 23                          | Rozbudowa DW 971 Krynica-Piwniczna                                                                                                                                                                                                                        | 9 km                      | 18 000 000  | 2 700 000   | 15 300 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2019                            | 2020                            | 2020                            | 2021                            | 2022                            | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4  |        | 9,0      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 24                          | Rozbudowa DW 960 Bukowina Tatrzańska-Brzegi                                                                                                                                                                                                               | 7 km                      | 14 000 000  | 2 100 000   | 11 900 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2019                            | 2020                            | 2020                            | 2021                            | 2022                            | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4  |        | 7,0      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 25                          | Rozbudowa DW 953 Skawina-Kalwaria Zebrzydowska                                                                                                                                                                                                            | 9 km                      | 18 000 000  | 2 700 000   | 15 300 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2019                            | 2020                            | 2020                            | 2021                            | 2021                            | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4  |        | 9,0      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 26                          | Rozbudowa DW 949 Brzeszcze-Przeciszów                                                                                                                                                                                                                     | 6 km                      | 12 000 000  | 1 800 000   | 10 200 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2019                            | 2020                            | 2020                            | 2021                            | 2022                            | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4  |        | 6,0      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 27                          | Rozbudowa DW 979 Moszczenica - Zagórzany                                                                                                                                                                                                                  | 5 km                      | 10 000 000  | 1 500 000   | 8 500 000   | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2019                            | 2020                            | 2020                            | 2021                            | 2022                            | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4  |        | 5,0      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 28                          | Rozbudowa DW 993 Gorlice-Bednarka                                                                                                                                                                                                                         | 8 km                      | 16 000 000  | 2 400 000   | 13 600 000  | 0          | 0 | 85% | BW, RPO            | 2019                            | 2020                            | 2020                            | 2021                            | 2022                            | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4  |        | 8,0      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| Rozbudowy razem:            |                                                                                                                                                                                                                                                           |                           | 956 541 216 | 120 451 342 | 800 056 465 | 36 033 409 | 0 |     |                    |                                 |                                 |                                 |                                 |                                 |   |   |   |   |   |    | 1,1 km | 425,3 km |                                 |

| BUDOWA DRÓG WOJEWÓDZKICH (PRZEŁOŻENIE DRÓG)            |                                                                                                                                                                |                                                                    |               |             |               |             |             |     |         |                           |      |      |      |      |   |   |   |   |   |    |         |                                 |           |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|---------------|-------------|-------------|-----|---------|---------------------------|------|------|------|------|---|---|---|---|---|----|---------|---------------------------------|-----------|
| 1                                                      | Przełożenie drogi wojewódzkiej nr 967 stanowiące drogowy łącznik pomiędzy miejscowościami Pierzchów - Książnice-Łęzkowice a drogą krajową nr 4 w m. Targowisko | 3,8 km                                                             | 45 000 000    | 6 750 000   | 38 250 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO | 2013                      | 2018 | 2020 | 2019 | 2022 | 2 | 6 | 2 | 3 | 0 | 13 | 3,8     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |           |
| 2                                                      | Przełożenie DW nr 774 w Balicach                                                                                                                               | 5 km                                                               | 60 000 000    | 9 000 000   | 51 000 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO | 2018                      | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 4 | 4 | 1 | 3 | 0 | 12 | 5,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |           |
| 3                                                      | Budowa połączenia drogowego na odcinku od DK 79 do DK 94                                                                                                       | 25 km                                                              | 330 000 000   | 49 500 000  | 280 500 000   | 0           | 0           | 85% | BW, RPO | 2017                      | 2020 | 2021 | 2021 | 2022 | 2 | 4 | 1 | 5 | 0 | 12 | 25,0    | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |           |
| 4                                                      | Budowa połączenia DK 87 z DW 969 w Nowym Sączu wraz z budową mostu na Dunajcu                                                                                  | 3 km<br>w tym most 700 m                                           | 100 000 000   | 15 000 000  | 85 000 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO | 2019                      | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 5 | 4 | 2 | 0 | 0 | 11 | 3,0     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |           |
| 5                                                      | Przełożenie DW 791 Olkusz - Klucze                                                                                                                             | 7,5 km                                                             | 75 000 000    | 11 250 000  | 63 750 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO | 2018                      | 2020 | 2021 | 2021 | 2022 | 3 | 2 | 2 | 3 | 0 | 10 | 7,5     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |           |
| 6                                                      | Budowa nowej drogi od DK 75 w Marcinkowicach do północnej obwodnicy Nowego Sącza (DK 28)                                                                       | 4,4 km w tym most na rz. Dunajec o długości 400 m i estakada 700 m | 170 000 000   | 25 500 000  | 144 500 000   | 0           | 0           | 85% | BW, RPO | 2020                      | 2020 | 2021 | 2021 | 2022 | 5 | 4 | 1 | 0 | 0 | 10 | 4,4     | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |           |
| Budowa (przełożenie dróg) razem:                       |                                                                                                                                                                |                                                                    | 780 000 000   | 117 000 000 | 663 000 000   | 0           | 0           |     |         |                           |      |      |      |      |   |   |   |   |   |    | 48,7 km |                                 |           |
| NOWOCZESNE SYSTEMY ZARZĄDZANIA RUCHEM I INFRASTRUKTURA |                                                                                                                                                                |                                                                    |               |             |               |             |             |     |         |                           |      |      |      |      |   |   |   |   |   |    |         |                                 |           |
| 1                                                      | Systemy ochrony dróg regionalnych przed zniszczeniem wskutek przeciążenia pojazdów.                                                                            |                                                                    | 20 000 000    | 3 000 000   | 17 000 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO | lata realizacji 2018-2020 |      |      |      |      |   |   |   |   |   |    |         | grupa 2, nr 9                   |           |
| 2                                                      | Rozbudowa systemu zarządzania drogami Województwa Małopolskiego                                                                                                |                                                                    | 5 000 000     | 750 000     | 4 250 000     | 0           | 0           | 85% | BW, RPO | lata realizacji 2018-2020 |      |      |      |      |   |   |   |   |   |    |         | grupa 2, nr 9                   |           |
|                                                        |                                                                                                                                                                |                                                                    | 25 000 000    | 3 750 000   | 21 250 000    | 0           | 0           |     |         |                           |      |      |      |      |   |   |   |   |   |    |         |                                 |           |
| ŁĄCZNIE                                                |                                                                                                                                                                |                                                                    | 3 916 558 203 | 503 183 531 | 3 142 236 749 | 146 803 433 | 124 334 490 |     |         |                           |      |      |      |      |   |   |   |   |   |    |         | 211,3 km                        | 432,30 km |

TABELA 2: LISTA ZADAŃ Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ USZERELOWANA WEDŁUG PUNKTACJI PRZYZNANEJ NA PODSTAWIE KRYTERIÓW (Z PODZIAŁEM NA LISTĘ PODSTAWOWĄ I REZERWOWĄ)

| LP | Charakterystyka inwestycji                                                                                                                                                                                                                                |                                                     |                 |                            |                           |            |                                                  |                                         |                     | Harmonogram realizacji                      |                                 |                                 |                                 |                                                | Kryteria wyboru projektów    |               |                        |                                     |                                        |              | Wskaźniki                |                        | Rodzaje ryzyk                                         |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------|----------------------------|---------------------------|------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------|---------------|------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|--------------|--------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------|
|    | Nazwa zadania (nr drogi; typ inwestycji: budowa/Rozbudowa/zmiana przebiegu; nazwa odcinka)                                                                                                                                                                | Zakres rzeczowy inwestycji                          | Koszt całkowity | środki budżetu województwa | środki UE w ramach RPO WM | środki JST | środki Budżetu Państwa w ramach RPO WM oraz OSPR | Planowany poziom współfinansowania [zł] | Źródło finansowania | Studium wykonalności i - analizy, koncepcje | Uzyskanie decyzji środowiskowej | Pozwolenie na budowę            | Przetarg na roboty budowlane    | Planowany termin zakończenia robót budowlanych | Rejestrowane natężenie ruchu | Funkcja drogi | Gotowość do realizacji | Współfinansowanie/ współpraca z JST | Uzyskanie dofinansowania ze środków UE | Suma punktów | Budowa nowej drogi ( km) | Przebudowa drogi ( km) |                                                       |
| 1  | 2                                                                                                                                                                                                                                                         | 3                                                   | 4               | 5                          | 6                         | 7          | 8                                                | 9                                       | 10                  | 11                                          | 12                              | 13                              | 14                              | 15                                             | 16                           | 17            | 18                     | 19                                  | 20                                     | 21           | 22                       | 23                     |                                                       |
| 1  | Obwodnica Babic, DW 780 i DW 781                                                                                                                                                                                                                          | 4,8 km<br>2 mosty                                   | 30 119 300      | 7 565 000                  | 16 554 300                | 6 000 000  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2014                            | 2018                            | 2016                            | 2018                                           | 4                            | 5             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 24           | 3,0                      | 1,5                    | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2                        |
| 2  | Przebudowa DW 776 w obszarze Miasta Kraków - ul. Kocmyrzowska wraz z infrastrukturą<br><i>(Rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 776 od skrzyżowania ul. Darwina i Poległych w Krzesławicach w Krakowie do granic administracyjnych miasta Krakowa)</i> | 4,9 km                                              | 50 000 000      | 0                          | 30 000 000                | 20 000 000 | 0                                                | 85%                                     | RPO, JST            | 2012                                        | 2012                            | 2017                            | 2017                            | 2019                                           | 5                            | 4             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 24           | 4,3                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2                        |
| 3  | Rozbudowa DW 776 w miejscowości Prusy                                                                                                                                                                                                                     | 0,2 km                                              | 4 000 000       | 600 000                    | 3 400 000                 | 0          | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO             | 2012                                        | 2012                            | 2018                            | 2018                            | 2020                                           | 5                            | 4             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 24           | 1,5                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2                        |
| 4  | Połączenie ul.Księcia Józefa z południową autostradą obwodnicą Krakowa poprzez Węzeł Mirowski, DW 780                                                                                                                                                     | 1,22 km                                             | 23 096 256      | 4 554 115                  | 13 764 526                | 4 777 615  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2013                                        | 2013                            | 2015                            | 2015                            | 2016                                           | 3                            | 5             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 23           | 1,2                      |                        | grupa 2, nr 9                                         |
| 5  | Obwodnica Oświęcimia od ronda ul. Chemików i ul. Fabrycznej w Oświęcimiu do DW nr 933 w m. Bobrek                                                                                                                                                         | 5 km, obiekt inż. Wisła/PKP                         | 104 322 466     | 6 580 750                  | 84 448 202                | 1 077 774  | 12 215 740                                       | 95%                                     | BW, RPO, JST, BP    | 2015                                        | 2014                            | 2015, 2016                      | 2014                            | 2017                                           | 4                            | 4             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 23           | 2,8                      | 5,5                    | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2                        |
| 6  | Obwodnica Skąły, DW 794                                                                                                                                                                                                                                   | 4,6 km<br>4 ronda                                   | 22 559 471      | 3 591 680                  | 16 250 637                | 2 717 154  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2012                                        | 2012                            | 2016                            | 2016                            | 2017                                           | 4                            | 4             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 23           | 6,0                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2                        |
| 7  | Obwodnica Tuchowa, DW 977                                                                                                                                                                                                                                 | 2,7 km<br>3 wiadukty                                | 61 033 247      | 8 793 147                  | 48 766 752                | 3 473 348  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2014                            | 2018                            | 2017                            | 2019                                           | 5                            | 3             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 23           | 1,4                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2                        |
| 8  | Obwodnica Miechowa, DW 783                                                                                                                                                                                                                                | 8,4 km                                              | 65 942 915      | 12 408 200                 | 50 142 915                | 3 391 800  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2012                                        | 2014                            | 2016                            | 2015                            | 2018                                           | 4                            | 3             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 22           | 5,0                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2                        |
| 9  | Obwodnica Skawiny Etap II na odcinku od DK 44 do DW 953                                                                                                                                                                                                   | 2,3 km                                              | 42 461 100      | 7 209 940                  | 31 602 150                | 3 649 010  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2015                            | 2019                            | 2018                            | 2020                                           | 4                            | 5             | 5                      | 3                                   | 5                                      | 22           | 2,3                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 1, nr 2                        |
| 10 | Rozbudowa DW 958 Chabówka-Zakopane                                                                                                                                                                                                                        | 42 km (w tym 11 obiektów)                           | 59 040 694      | 7 290 301                  | 50 176 748                | 1 573 645  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2016                            | 2018                            | 2016                            | 2018                                           | 4                            | 3             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 22           | 5,5                      |                        | grupa 2, nr 9                                         |
| 11 | Rozbudowa DW 969 Nowy Targ-Stary Sącz                                                                                                                                                                                                                     | 21 km                                               | 80 000 000      | 11 250 000                 | 68 000 000                | 750 000    | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2016                            | 2018                            | 2016                            | 2018                                           | 4                            | 3             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 22           | 4,8                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |
| 12 | Rozbudowa DW 973 Borusowa Tarnów<br>etap I -rozbudowa DW 973 na odcinku Tarnów-Żabno<br>etap II -rozbudowa DW 973 na odcinku Żabno-Borusowa                                                                                                               | 33,5 km                                             | 50 000 000      | 5 100 000                  | 42 500 000                | 2 400 000  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2015                                        | 2016                            | zad.1 2018<br>zad.2 2019        | zad.1 2016<br>zad.2 2018        | zad.1 2018<br>zad.2 2020                       | 4                            | 3             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 22           | 5,0                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15<br>grupa 1, nr 2 |
| 13 | Rozbudowa DW 948 Oświęcim-Kęty i DW 949 Brzeszcze-Osiek                                                                                                                                                                                                   | 8,1 km                                              | 33 461 665      | 4 360 243                  | 28 436 665                | 664 757    | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2016                            | 2018                            | 2016, 2017                      | 2019                                           | 4                            | 3             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 22           | 4,6                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |
| 14 | Obwodnica Wolbromia - od ul. Miechowskiej do ul. Skalskiej, DW 794                                                                                                                                                                                        | 3,7 km                                              | 31 192 805      | 9 870 012                  | 19 267 850                | 2 054 943  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2012                            | 2016                            | 2017                            | 2018                                           | 4                            | 2             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 21           | 2,7                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |
| 15 | Obwodnica Zatora, Podolsza DW 781                                                                                                                                                                                                                         | 3,1 km                                              | 19 806 175      | 3 040 486                  | 15 744 975                | 1 020 714  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2013                                        | 2014                            | 2018                            | 2016                            | 2018                                           | 3                            | 3             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 21           | 8,4                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |
| 16 | Rozbudowa DW 971 w m.Krynica - Zdrój                                                                                                                                                                                                                      | 3,3 km                                              | 14 619 619      | 2 160 000                  | 11 959 619                | 500 000    | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2014                            | 2018                            | 2016                            | 2018                                           | 4                            | 2             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 21           | 4,5                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15<br>grupa 1, nr 2 |
| 17 | Budowa mostu na Wiśle w m. Borusowa wraz z dojazdami                                                                                                                                                                                                      | most na rz. Wiśle                                   | 70 000 000      | 10 500 000                 | 59 500 000                | 0          | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO             | 2015                                        | 2016                            | 2018                            | 2018                            | 2021                                           | 4                            | 3             | 4                      | 5                                   | 5                                      | 21           | 3,7                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |
| 18 | Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie<br>zadanie 1 Budowa połączenia węzła autostrady A4 z SAG w Tarnowie<br>zadanie 2 Przebudowa DW 973 w obszarze Miasta Tarnów wraz z infrastrukturą   | 3 km, w tym budowa 1 mostu<br>zad.1<br>zad.2 1,5 km | 155 000 000     | 4 175 000                  | 130 475 000               | 5 000 000  | 15 350 000                                       | 95%                                     | BW, RPO, JST, BP    | zad. 1 - 2017<br>zad.2 - 2014               | zad. 1 - 2017<br>zad.2 - 2015   | zad. 1 - 2019<br>zad.2 - 2017   | zad.1 - 2018<br>zad.2 - 2017    | 2021                                           | 3                            | 5             | 4                      | 3                                   | 5                                      | 20           | 3,1                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |
| 19 | Obwodnica Gdowa Etap II, DW 967                                                                                                                                                                                                                           | 2,0 km<br>most                                      | 29 086 326      | 5 390 115                  | 21 407 385                | 2 288 826  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2015                            | 2017                            | 2016                            | 2018                                           | 2                            | 3             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 20           | 2,0                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |
| 20 | Rozbudowa DW 957 Krowiarki-Nowy Targ                                                                                                                                                                                                                      | 14 km                                               | 25 960 000      | 3 348 660                  | 22 066 000                | 545 340    | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2016                            | 2018                            | 2016                            | 2018                                           | 3                            | 2             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 20           | 6,8                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |
| 21 | Rozbudowa DW 965 Zielona-Limanowa ETAP I i II                                                                                                                                                                                                             | 26 km                                               | 43 522 030      | 5 290 190                  | 36 993 725                | 1 238 115  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2015                                        | 2016                            | 2018                            | 2017                            | 2018                                           | 3                            | 2             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 20           | 1,7                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |
| 22 | Rozbudowa DW 977 Tarnów- Gorlice- granica państwa                                                                                                                                                                                                         | 38 km<br>most                                       | 82 500 000      | 9 675 000                  | 70 125 000                | 2 700 000  | 0                                                | 85%                                     | BW, EWT PL-SK, RPO  | etap I - 2015<br>etap II - 2016             | etap I - 2016<br>etap II - 2017 | etap I - 2017<br>etap II - 2018 | etap I - 2017<br>etap II - 2018 | etap I - 2018<br>etap II - 2019                | 4                            | 3             | 5                      | 3                                   | 5                                      | 20           | 4,0                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |
| 23 | Obwodnica Waksmund-Ostrowsko-Łopuszna, DW 969                                                                                                                                                                                                             | 6,84 km                                             | 34 665 726      | 6 960 069                  | 23 929 259                | 3 776 398  | 0                                                | 85%                                     | BW, RPO, JST        | 2014                                        | 2015                            | 2018                            | 2016                            | 2019                                           | 2                            | 2             | 5                      | 5                                   | 5                                      | 19           | 4,4                      |                        | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15                  |

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                |               |             |               |             |             |     |                  |      |                          |                            |                         |                          |   |   |   |   |   |    |     |      |                                      |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|---------------|-------------|-------------|-----|------------------|------|--------------------------|----------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|---|---|----|-----|------|--------------------------------------|
| 24                | Rozbudowa DW 984 Lisia Góra-Nowa Jastrzębka                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 10 km                                                                                          | 14 937 208    | 1 971 948   | 12 673 708    | 291 552     | 0           | 85% | BW, RPO, JST     | 2014 | 2015                     | 2018                       | 2016                    | 2018                     | 2 | 2 | 5 | 5 | 5 | 19 | 8,4 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 25                | Połączenie drogowe węzła autostradowego A4 Bochnia z KD nr 94(4)<br>I etap - od węzła autostrady A4 do ul. Krzeczowskiej - 2,1 km<br>II etap - od ul. Krzeczowskiej do DK 94 - 2,2 km                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 4,3 km                                                                                         | 94 000 000    | 5 979 200   | 76 436 250    | 2 592 050   | 8 992 500   | 95% | BW, RPO, JST, BP | 2013 | 2016                     | etap I - 2018              | etap I - 2019           | etap I - 2020            | 3 | 5 | 5 | 5 | 0 | 18 | 5,0 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 26                | Budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 47 z drogą wojewódzką nr 961 w Poroninie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1,5 km, w tym obiekty inżynierskie                                                             | 47 476 200    | 2 699 975   | 0             | 199 975     | 44 576 250  | 0%  | BP, BW, JST      | 2015 | 2014                     | 2016                       | 2016                    | 2018                     | 5 | 3 | 4 | 5 | 0 | 17 | 5,5 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 27                | Budowa nowego węzła na autostradzie A4 w Podlężu oraz połączenie Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych:<br>zadanie 1 Budowa dodatkowego węzła drogowego (węzeł Niepołomice) w ciągu autostrady A4 Kraków – Tarnów na odcinku Węzeł Kraków Wieliczka – Węzeł Targowisko<br>zadanie 2 Budowa obwodnic Podlęża i Niepołomic w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej 964 wraz z połączeniem Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych | zad.1. 0,7 km drogi+2 ronda<br>zad.2. 2,1 km wybudowanych dróg oraz 5,5 km przebudowanych dróg | 97 000 000    | 7 000 000   | 57 800 000    | 10 900 000  | 21 300 000  | 95% | RPO, JST, BP, BW | 2014 | zad.1 2015<br>zad.2 2018 | zad.1. 2017<br>zad.2. 2019 | 2018                    | zad.1 2019<br>zad.2 2021 | 3 | 5 | 4 | 5 | 0 | 17 | 8,5 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 28                | Rozbudowa DW 968 Lubień-Zabrzeż                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 43,5 km                                                                                        | 61 500 000    | 7 380 000   | 52 275 000    | 1 845 000   | 0           | 85% | BW, RPO, JST     | 2014 | 2016                     | 2018                       | 2018                    | 2020                     | 2 | 2 | 4 | 3 | 5 | 16 | 3,0 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 29                | Usprawnienie dojazdu do Węzła Tarnów Północ poprzez rozbudowę DW 973 w obszarze miasta Tarnów                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 6 km                                                                                           | 38 000 000    | 0           | 32 300 000    | 5 700 000   | 0           | 85% | JST, RPO         | 2017 | 2015                     | 2017                       | 2017                    | 2019                     | 4 | 6 | 4 | 0 | 0 | 14 | 1,0 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 30                | Obwodnica Proszowic - etap II ( północno-wschodnia), DW 776                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 1,7 km                                                                                         | 15 000 000    | 2 316 250   | 12 325 000    | 358 750     | 0           | 85% | BW, RPO, JST     | 2017 | 2018                     | 2019                       | 2019                    | 2021                     | 5 | 4 | 2 | 3 | 0 | 14 | 2,4 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 31                | Rozbudowa DW 975 Paleńnica - Bartkowa Posadowa - Dąbrowa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 27 km                                                                                          | 60 000 000    | 7 200 000   | 51 000 000    | 1 800 000   | 0           | 85% | BW, RPO, JST     | 2015 | 2016                     | 2018                       | 2018                    | 2020                     | 2 | 5 | 4 | 3 | 0 | 14 | 4,6 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 32                | Budowa skrzyżowania DK 7 z DW 955 w m. Jawornik                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1,4 km, w tym estakada, 2 ronda                                                                | 49 000 000    | 0           | 24 833 333    | 5 666 667   | 18 500 000  | 85% | BW, RPO, JST, BP | 2016 | 2016                     | 2018                       | 2018                    | 2020                     | 3 | 6 | 4 | 0 | 0 | 13 | 4,7 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 33                | Obwodnica Chelmka, DW 780                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 4 km                                                                                           | 40 000 000    | 6 000 000   | 34 000 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2018 | 2018                     | 2020                       | 2020                    | 2021                     | 4 | 4 | 2 | 3 | 0 | 13 | 3,0 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 34                | Rozbudowa DW 981 Zborowice-Krynica                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 20 km                                                                                          | 42 500 000    | 5 100 000   | 36 125 000    | 1 275 000   | 0           | 85% | BW, RPO, JST     | 2017 | 2018                     | 2019                       | 2019                    | 2020                     | 4 | 5 | 1 | 3 | 0 | 13 | 9,0 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 35                | Przełożenie drogi wojewódzkiej nr 967 stanowiące drogowy łącznik pomiędzy miejscowościami Pierzchów - Książnica-Lążkowiec a drogą krajową nr 4 w m. Targowisko                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 3,8 km                                                                                         | 45 000 000    | 6 750 000   | 38 250 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2013 | 2018                     | 2020                       | 2019                    | 2022                     | 2 | 6 | 2 | 3 | 0 | 13 | 5,5 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 36                | Przełożenie DW nr 774 w Balicach                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 5 km                                                                                           | 60 000 000    | 9 000 000   | 51 000 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2018 | 2019                     | 2020                       | 2021                    | 2022                     | 4 | 4 | 1 | 3 | 0 | 12 | 4,1 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 37                | Budowa połączenia drogowego na odcinku od DK 79 do DK 94                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 25 km                                                                                          | 330 000 000   | 49 500 000  | 280 500 000   | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2017 | 2020                     | 2021                       | 2021                    | 2022                     | 2 | 4 | 1 | 5 | 0 | 12 | 2,0 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 38                | Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierchosławicach z DW 975 wraz z budową obwodnicy Łętowic                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 5 km                                                                                           | 34 000 000    | 1 700 000   | 28 900 000    | 0           | 3 400 000   | 95% | BW, RPO, BP      | 2018 | 2019                     | 2020                       | 2019                    | 2022                     | 3 | 3 | 2 | 3 | 0 | 11 | 2,9 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 39                | Obwodnica Szczurowej, Etap II ( południowa), DW 964                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 4,4 km                                                                                         | 48 000 000    | 7 200 000   | 40 800 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2019 | 2009                     | 2019                       | 2019                    | 2020                     | 2 | 2 | 4 | 3 | 0 | 11 | 0,9 |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 3, nr 12 i 15 |
| 40                | Obwodnica Muszyny Etap II, DW 971                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 8,4 km                                                                                         | 62 500 000    | 4 125 000   | 46 750 000    | 11 625 000  | 0           | 85% | BW, RPO, JST     | 2015 | 2017                     | 2019                       | 2020                    | 2021                     | 3 | 2 | 3 | 3 | 0 | 11 |     | 4,9  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 41                | Rozbudowa DW 966 Wieliczka - Tymowa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 30 km                                                                                          | 32 500 000    | 4 425 000   | 27 625 000    | 450 000     | 0           | 85% | BW, RPO, JST     | 2014 | 2016                     | 2018                       | 2018                    | 2019                     | 2 | 2 | 4 | 3 | 0 | 11 |     | 0,2  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 42                | Budowa połączenia DK 87 z DW 969 w Nowym Sączu wraz z budową mostu na Dunajcu                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 3 km<br>w tym most 700 m                                                                       | 100 000 000   | 15 000 000  | 85 000 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2019 | 2019                     | 2020                       | 2021                    | 2022                     | 5 | 4 | 2 | 0 | 0 | 11 |     | 42,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 43                | Zachodnia obwodnica Zielonek, DW 794<br>zadanie 1 - w granicach miasta Krakowa od ul. Pachoskiego do granicy m. Krakowa<br>zadanie 2 - od granicy m. Kraków do zakresu węzła drogowego POK "Zielonki" oraz od północnego zakresu węzła POK "Zielonki" do połączenia z DW 974 w Trojanowicach                                                                                                                                                                                         | 5 km                                                                                           | 170 000 000   | 25 500 000  | 144 500 000   | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2015 | zad.1 2018<br>zad.2 2018 | zad.1 2020<br>zad.2 2020   | zad.12020<br>zad.2 2020 | zad.1 2022<br>zad.2 2022 | 2 | 2 | 3 | 3 | 0 | 10 |     | 21,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 44                | Obwodnica Chochołowa, DW 958                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 5,5 km                                                                                         | 65 000 000    | 7 850 000   | 55 250 000    | 1 900 000   | 0           | 85% | BW, PRO, JST     | 2018 | 2018                     | 2019                       | 2019                    | 2021                     | 3 | 2 | 2 | 3 | 0 | 10 |     | 33,5 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 45                | Obwodnica Liszek, DW 780                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 8,5 km                                                                                         | 85 000 000    | 12 750 000  | 72 250 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2019 | 2020                     | 2021                       | 2021                    | 2022                     | 5 | 4 | 1 | 0 | 0 | 10 |     | 8,1  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 46                | Obwodnica Koszyc, DW 768                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 3 km                                                                                           | 23 000 000    | 3 450 000   | 19 550 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2015 | 2015                     | 2019                       | 2019                    | 2020                     | 2 | 3 | 2 | 3 | 0 | 10 |     | 3,3  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 47                | Rozbudowa mostu w ciągu DW 969 w m. Dębno wraz z dojazdami                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | most na Dunajcu                                                                                | 25 000 000    | 3 750 000   | 21 250 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2017 | 2018                     | 2019                       | 2019                    | 2021                     | 4 | 4 | 2 | 0 | 0 | 10 | 0,2 | 0,3  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 48                | Rozbudowa DW 781 Chrzanów-Targanice                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 15 km                                                                                          | 30 000 000    | 4 500 000   | 25 500 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2017 | 2018                     | 2020                       | 2021                    | 2022                     | 3 | 4 | 3 | 0 | 0 | 10 |     | 14,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 49                | Rozbudowa DW 964 Kasina Wielka-Biskupice Radłowskie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 12 km                                                                                          | 24 000 000    | 3 600 000   | 20 400 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2019 | 2020                     | 2020                       | 2021                    | 2021                     | 3 | 4 | 3 | 0 | 0 | 10 |     | 26,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 50                | Przełożenie DW 791 Olkusz - Klucze                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 7,5 km                                                                                         | 75 000 000    | 11 250 000  | 63 750 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2018 | 2020                     | 2021                       | 2021                    | 2022                     | 3 | 2 | 2 | 3 | 0 | 10 |     | 38,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| 51                | Budowa nowej drogi od DK 75 w Marcinkowicach do północnej obwodnicy Nowego Sącza (DK 28)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 4,4 km w tym most na rz. Dunajec o długości 400 m i estakada 700 m                             | 170 000 000   | 25 500 000  | 144 500 000   | 0           | 0           | 85% | BW, RPO          | 2020 | 2020                     | 2021                       | 2021                    | 2022                     | 5 | 4 | 1 | 0 | 0 | 10 |     | 10,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23      |
| Lista podstawowa: |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                | 3 070 803 203 | 381 210 281 | 2 451 054 999 | 114 203 433 | 124 334 490 |     |                  |      |                          |                            |                         |                          |   |   |   |   |   |    |     |      |                                      |

|                                                       |                                                                                                                                                    |                                                                                         |               |             |               |             |             |     |              |                           |      |      |      |      |   |   |   |   |   |   |         |      |                                 |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|---------------|-------------|-------------|-----|--------------|---------------------------|------|------|------|------|---|---|---|---|---|---|---------|------|---------------------------------|
| 1                                                     | Budowa połączenia drogowego węzła autostrady A4 Brzesko z DW 768 - etap II                                                                         | 6,7 km                                                                                  | 94 000 000    | 14 100 000  | 79 900 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2019                      | 2019 | 2020 | 2020 | 2022 | 3 | 4 | 2 | 0 | 0 | 9 |         | 43,5 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 2                                                     | Budowa połączenia drogowego na odcinku od A4 (węzeł Rudno) do DK 79                                                                                | 5,5 km                                                                                  | 75 000 000    | 11 250 000  | 63 750 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2018                      | 2018 | 2020 | 2020 | 2022 | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 9 |         | 27,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 3                                                     | Obwodnica Wolbromia - od ul. Skalskiej do ul. Olkusa Szosa, DW 794                                                                                 | 1 km                                                                                    | 12 000 000    | 1 800 000   | 10 200 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2014                      | 2012 | 2019 | 2019 | 2020 | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 9 |         | 20,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 4                                                     | Obwodnica Gorlic, DW 977                                                                                                                           | 2,4 km + most                                                                           | 30 000 000    | 4 500 000   | 25 500 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2015                      | 2018 | 2019 | 2020 | 2020 | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 9 |         | 30,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 5                                                     | Obwodnica Lisiej Góry, DW 984                                                                                                                      | 4,6 km                                                                                  | 50 000 000    | 7 500 000   | 42 500 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2014                      | 2018 | 2020 | 2019 | 2021 | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 9 | 0,9     |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 6                                                     | Obwodnica Brzeszcz, DW 933                                                                                                                         | 4,7 km                                                                                  | 47 000 000    | 7 050 000   | 39 950 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2019                      | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 4 | 4 | 1 | 0 | 0 | 9 |         | 15,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 7                                                     | Zachodnia obwodnica Nowego Targu, łącząca DW 957 ( ul. Ludźmierska) z DK 47                                                                        | 3 km,w tym wiadukt nad torami                                                           | 30 000 000    | 4 500 000   | 25 500 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2020                      | 2020 | 2021 | 2021 | 2022 | 5 | 2 | 2 | 0 | 0 | 9 |         | 12,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 8                                                     | Obwodnica Grybowa, DW 981                                                                                                                          | 9 km                                                                                    | 100 000 000   | 15 000 000  | 85 000 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2015                      | 2020 | 2021 | 2021 | 2022 | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 9 |         | 11,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 9                                                     | Rozbudowa DW 791 Rodaki-Trzebinia                                                                                                                  | 11 km                                                                                   | 22 000 000    | 3 300 000   | 18 700 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2017                      | 2017 | 2019 | 2021 | 2022 | 3 | 3 | 3 | 0 | 0 | 9 |         | 11,0 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 10                                                    | Obwodnica Żabna, DW 975 i DW 973                                                                                                                   | 5,5 km ( 2,8 km w ciągu DW 975 i 2,7 km w ciągu DW 973 po otwarciu mostu w m. Borusowa) | 55 000 000    | 8 250 000   | 46 750 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2020                      | 2020 | 2021 | 2021 | 2022 | 3 | 4 | 1 | 0 | 0 | 8 |         | 10,5 | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 11                                                    | Obwodnica Wierchosławic                                                                                                                            | 4,1 km                                                                                  | 34 000 000    | 5 100 000   | 28 900 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2018                      | 2019 | 2020 | 2019 | 2022 | 3 | 3 | 1 | 0 | 0 | 7 |         | 9,0  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 12                                                    | Obwodnica Kęt, DW 948                                                                                                                              | 2 km                                                                                    | 25 000 000    | 3 750 000   | 21 250 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2020                      | 2020 | 2021 | 2021 | 2022 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 7 |         | 7,0  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 13                                                    | Budowa połączeń planowanej obwodnicy Podolsza z planowanym obejściem Babic dla miejscowości Olszyny i Jankowice w kontekście budowy węzła w Rudnie | 2,9 km                                                                                  | 22 185 000    | 3 327 750   | 18 857 250    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2017                      | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2 | 4 | 1 | 0 | 0 | 7 |         | 9,0  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 14                                                    | Obwodnica Zakopanego, DW 958                                                                                                                       | 0,9 km<br>3 estakady                                                                    | 93 570 000    | 9 145 500   | 51 824 500    | 32 600 000  | 0           | 85% | BW, RPO, JST | 2014                      | 2017 | 2020 | 2021 | 2022 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 6 |         | 6,0  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 15                                                    | Rozbudowa DW 946 Kuków-Sucha Beskidzka                                                                                                             | 11 km                                                                                   | 22 000 000    | 3 300 000   | 18 700 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2019                      | 2020 | 2020 | 2021 | 2022 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 |         | 5,0  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 16                                                    | Rozbudowa DW 956 Biertowice-Zembrzyce                                                                                                              | 10,5 km                                                                                 | 21 000 000    | 3 150 000   | 17 850 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2019                      | 2020 | 2020 | 2021 | 2022 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 5 |         | 8,0  | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 17                                                    | Rozbudowa DW 971 Krynica-Piwniczna                                                                                                                 | 9 km                                                                                    | 18 000 000    | 2 700 000   | 15 300 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2019                      | 2020 | 2020 | 2021 | 2022 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3,8     |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 18                                                    | Rozbudowa DW 960 Bukowina Tatrzańska-Brzegi                                                                                                        | 7 km                                                                                    | 14 000 000    | 2 100 000   | 11 900 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2019                      | 2020 | 2020 | 2021 | 2022 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 5,0     |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 19                                                    | Rozbudowa DW 953 Skawina-Kalwaria Zebrzydowska                                                                                                     | 9 km                                                                                    | 18 000 000    | 2 700 000   | 15 300 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2019                      | 2020 | 2020 | 2021 | 2021 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 25,0    |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 20                                                    | Rozbudowa DW 949 Brzeszcze-Przeciszów                                                                                                              | 6 km                                                                                    | 12 000 000    | 1 800 000   | 10 200 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2019                      | 2020 | 2020 | 2021 | 2022 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3,0     |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 21                                                    | Rozbudowa DW 979 Moszczenica - Zagórzany                                                                                                           | 5 km                                                                                    | 10 000 000    | 1 500 000   | 8 500 000     | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2019                      | 2020 | 2020 | 2021 | 2022 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 7,5     |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| 22                                                    | Rozbudowa DW 993 Gorlice-Bednarka                                                                                                                  | 8 km                                                                                    | 16 000 000    | 2 400 000   | 13 600 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | 2019                      | 2020 | 2020 | 2021 | 2022 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4,4     |      | grupa 2, nr 9<br>grupa 6, nr 23 |
| Lista rezerwowa:                                      |                                                                                                                                                    |                                                                                         | 820 755 000   | 118 223 250 | 669 931 750   | 32 600 000  | 0           |     |              |                           |      |      |      |      |   |   |   |   |   |   | 48,7 km |      |                                 |
| NOWOCZESNE SYSTEMY ZARZĄDZANIA RUCHEM I INFRSTRUKTURA |                                                                                                                                                    |                                                                                         |               |             |               |             |             |     |              |                           |      |      |      |      |   |   |   |   |   |   |         |      |                                 |
| 1                                                     | Systemy ochrony dróg regionalnych przed zniszczeniem wskutek przeciążenia pojazdów.                                                                |                                                                                         | 20 000 000    | 3 000 000   | 17 000 000    | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | lata realizacji 2018-2020 |      |      |      |      |   |   |   |   |   |   |         |      | grupa 2, nr 9                   |
| 2                                                     | Rozbudowa systemu zarządzania drogami Województwa Małopolskiego                                                                                    |                                                                                         | 5 000 000     | 750 000     | 4 250 000     | 0           | 0           | 85% | BW, RPO      | lata realizacji 2018-2020 |      |      |      |      |   |   |   |   |   |   |         |      | grupa 2, nr 9                   |
|                                                       |                                                                                                                                                    |                                                                                         | 25 000 000    | 3 750 000   | 21 250 000    | 0           | 0           |     |              |                           |      |      |      |      |   |   |   |   |   |   |         |      |                                 |
| ŁĄCZNIE                                               |                                                                                                                                                    |                                                                                         | 3 916 558 203 | 503 183 531 | 3 142 236 749 | 146 803 433 | 124 334 490 |     |              |                           |      |      |      |      |   |   |   |   |   |   |         |      |                                 |

TABELA 3: LISTA ZADAŃ DROGOWYCH OBJETYCH MECHANIZMEM ZIT

| Lp     | Charakterystyka inwestycji                                                                                                                                                                                 |                                                 |                                 |                                  |                                 |                                |                                                   |                                                               | Kryteria wyboru projektów         |                           |                      |                    |              | Wskaźniki                        |                                | Możliwość wystąpienia ryzyka                              |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|----------------------|--------------------|--------------|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------|
|        | Nazwa zadania                                                                                                                                                                                              | Podmiot odpowiedzialny za realizację inwestycji | Szacunkowy koszt całkowity (zł) | Szacunkowy wkład środków UE (zł) | Szacowny wkład środków JST (zł) | Źródło finansowania środków UE | Planowany termin rozpoczęcia robót (kwartał. rok) | Planowany termin zakończenia robót budowlanych (kwartał. rok) | Poprawa dostępności transportowej | Likwidacja wąskich gardeł | Koncepcja transportu | Stan przygotowania | Suma punktów | Długość przebudowanych dróg w km | Długość wybudowanych dróg w km | Ryzyka:                                                   |
| 1      | 2                                                                                                                                                                                                          | 3                                               | 4                               | 5                                | 6                               | 7                              | 8                                                 | 9                                                             | 10                                | 11                        | 12                   | 13                 | 14           | 15                               |                                |                                                           |
| 1      | Budowa wiaduktu nad torami łączącego ul. Powstańców w Krakowie z droga powiatową 2156K w miejscowości Batowice i Dziekanowice, wraz z przebudową przyległego układu drogowego                              | Gmina Zielonki                                  | 18 246 666,24                   | 5 880 351,57                     | 12 366 314,67                   | RPO WM 2014-2020               | IV.2017                                           | II.2019                                                       | 3                                 | 5                         | 3                    | 5                  | 16           | 0,3                              | 0,7                            | 1, 4, 9, 10, 12, 13, 15, 19, 22, 24, 25                   |
| 2      | Rozbudowa drogi powiatowej na odcinku od granicy miasta Krakowa do skrzyżowania z drogą wojewódzką w Balicach przy autostradzie A4 wraz z budową mostu na rz. Rudawa w Szczyglicach i oświetlenia - etap I | Powiat Krakowski                                | 6 736 595,18                    | 3 219 929,43                     | 3 516 665,75                    | RPO WM 2014-2020               | II.2018                                           | III.2019                                                      | 3                                 | 5                         | 3                    | 2                  | 13           | 2,35                             | -                              | 1, 2, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 22, 24, 25, 27           |
| 3      | Rozbudowa ul. Myślenickiej w Krakowie                                                                                                                                                                      | Gmina Miejska Kraków                            | 37 758 045,93                   | 15 095 460,20                    | 22 662 585,73                   | RPO WM 2014-2020               | III.2017                                          | IV.2019                                                       | 3                                 | 0                         | 3                    | 5                  | 11           | 2,37                             | -                              | 1, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 22, 23, 24, 25 |
| 4      | Rozbudowa ul. Krzyżańskiego w Krakowie                                                                                                                                                                     | Gmina Miejska Kraków                            | 7 498 660,00                    | 4 572 354,00                     | 2 926 306,00                    | RPO WM 2014-2020               | I.2018                                            | IV.2018                                                       | 3                                 | 0                         | 3                    | 5                  | 11           | 0,86                             | -                              | 1, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 22, 23, 24, 25 |
| 5      | Przebudowa drogi powiatowej łączącej Gminę Mogilany z siecią TEN-T                                                                                                                                         | Gmina Mogilany                                  | 8 489 816,02                    | 3 349 232,39                     | 5 140 583,63                    | RPO WM 2014-2020               | IV.2017                                           | IV.2018                                                       | 3                                 | 0                         | 3                    | 5                  | 11           | 3                                | -                              | 1, 6, 9, 10, 15, 22, 24, 25                               |
| 6      | Przebudowa drogi łączącej Gminę Świątniki Górne z siecią TEN-T – etap I                                                                                                                                    | Gmina Świątniki Górne                           | 2 328 067,58                    | 1 290 913,46                     | 1 037 154,12                    | RPO WM 2014-2020               | I.2018                                            | IV.2018                                                       | 3                                 | 0                         | 3                    | 5                  | 11           | 0,18                             | -                              | 1, 2, 6, 9, 10, 11, 14, 15, 22, 24, 25                    |
| 7      | Przebudowa drogi łączącej Gminę Świątniki Górne z siecią TEN-T – etap II                                                                                                                                   | Gmina Świątniki Górne                           | 5 774 171,37                    | 2 778 531,25                     | 2 995 640,12                    | RPO WM 2014-2020               | I.2018                                            | IV.2018                                                       | 3                                 | 0                         | 3                    | 5                  | 11           | 4,84                             | -                              | 1, 2, 6, 9, 10, 11, 14, 15, 22, 24, 25                    |
| 8      | Rozwój infrastruktury drogowej łączącej sieć dróg Gminy Zielonki z siecią TEN-T                                                                                                                            | Gmina Zielonki                                  | 3 898 327,56                    | 2 775 560,86                     | 1 122 766,70                    | RPO WM 2014-2020               | IV.2017                                           | IV.2018                                                       | 3                                 | 0                         | 3                    | 5                  | 11           | 4,9                              | -                              | 1, 2, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 22, 24, 25                   |
| 9      | Budowa, przebudowa dróg lokalnych zapewniających bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi na terenie Gminy Wieliczka                                                                              | Gmina Wieliczka                                 | 9 869 936,16                    | 3 149 496,60                     | 6 720 439,56                    | RPO WM 2014-2020               | II.2017                                           | IV.2018                                                       | 3                                 | 0                         | 3                    | 5                  | 11           | -                                | 1,5                            | 1, 2, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 22, 24, 26            |
| 10     | Przebudowa ul. Powstańców na odcinku od al. 29 Listopada do ul. Piasta Kołodzieja                                                                                                                          | Gmina Miejska Kraków                            | 36 950 000,00                   | 10 509 621,98                    | 26 440 378,02                   | RPO WM 2014-2020               | IV.2018                                           | IV.2020                                                       | 3                                 | 0                         | 3                    | 2                  | 8            | 4,25                             | -                              | 1, 9, 10, 12, 15, 22, 24, 25                              |
| 11     | Przebudowa drogi powiatowej Prusy - Zastów (budowa nakładki, chodników, odwodnienia, oświetlenia i oznakowania pionowego)                                                                                  | Gmina Kocmyrzów-Luborzyca                       | 2 950 000,00                    | 1 890 000,00                     | 1 060 000,00                    | RPO WM 2014-2020               | III.2017                                          | III.2019                                                      | 3                                 | 0                         | 3                    | 2                  | 8            | 2,8                              | -                              | 1, 2, 9, 10, 14, 15, 22, 24, 25                           |
| Razem: |                                                                                                                                                                                                            |                                                 | 140 500 286,04                  | 54 511 451,74                    | 85 988 834,30                   | Razem:                         |                                                   |                                                               |                                   |                           |                      |                    | 25,85        | 2,2                              | -                              |                                                           |

**TABELA 4: LISTA ZADAŃ Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PLANOWANYCH DO REALIZACJI W RAMACH RPO WM W LATACH 2014-2020**

| Uzyskane miejsce w rankingu | Liczba uzyskanych pkt. | Nazwa projektu                                                                                                          | Koszt projektu      | Studium wykonalności – podpisanie umowy | Uzyskanie decyzji środowiskowej                                                                                         | Przetarg na roboty budowlane (w systemie PiB) Ogłoszenie | Pozwolenie na budowę | Planowany termin zakończenia robót budowlanych |
|-----------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------|
| <b>Lista podstawowa</b>     |                        |                                                                                                                         |                     |                                         |                                                                                                                         |                                                          |                      |                                                |
| 1                           | 75                     | Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona - Wadowice – granica województwa – etap I  | 104,8 mln zł***     | 24.04.2017                              | kw. IV 2017 (24.08.2017 została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla łącznicy w Kalwarii Zebrzydowskiej) | kw. III 2018                                             | kw. II 2020          | kw. IV 2021                                    |
| <b>Lista warunkowa</b>      |                        |                                                                                                                         |                     |                                         |                                                                                                                         |                                                          |                      |                                                |
| 2                           | 65                     | Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 na odcinku Sucha Beskidzka – gr. województwa (Żywiec)                               |                     |                                         |                                                                                                                         |                                                          |                      |                                                |
| 3                           |                        | Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona - Wadowice – granica województwa – etap II |                     |                                         |                                                                                                                         |                                                          |                      |                                                |
|                             |                        | <b>Razem</b>                                                                                                            | <b>104,8 mln zł</b> |                                         |                                                                                                                         |                                                          |                      |                                                |

Oznaczenia: \* jeśli na Kartę Informacyjną Projektu \*\* pierwsze pozwolenie \*\*\* wg Krajowego Programu Kolejowego, załącznik 3

TABELA 5: INTEGRACJA TRANSPORTU KOLEJOWEGO Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU - MAŁOPOLSKA KARTA AGLOMERACYJNA

| Lp | Charakterystyka inwestycji                                                                                          |                                                                                              |                    |                                  |            |               |                              |                                                      |                            | Harmonogram realizacji                                      |                                  |                                                    | Rodzaje<br>ryzyk |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------|------------|---------------|------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------|------------------|
|    | Nazwa zadania (nr<br>drogi; typ<br>inwestycji:<br>budowa/Rozbudow<br>a/zmiana przebiegu;<br>nazwa odcinka)          | Zakres rzeczowy<br>inwestycji                                                                | Koszt<br>całkowity |                                  |            |               |                              | Planowany<br>poziom<br>współfinan<br>sowania<br>[zł] | Źródło<br>finansow<br>ania | Studium<br>wykonalności<br>+<br>dokumentacj<br>a techniczna | Przetarg<br>na<br>realizacj<br>ę | Planow<br>any<br>termin<br>zakończ<br>enia<br>prac |                  |
|    |                                                                                                                     |                                                                                              |                    | środki<br>budżetu<br>województwa | środki UE  | środki<br>JST | środki<br>Budżetu<br>Państwa |                                                      |                            |                                                             |                                  |                                                    |                  |
| 1  | 2                                                                                                                   | 3                                                                                            | 4                  | 5                                | 6          | 7             | 8                            | 9                                                    | 10                         | 11                                                          | 14                               | 15                                                 | 16               |
| 1  | Małopolska Karta Aglomeracyjna – budowa systemu zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim cz. II | 2 wybudowane systemy zarządzania transportem + 2 rozbudowane systemy zarządzania transportem | 50 000 000         | 7 500 000                        | 42 500 000 | 0             | 0                            | 85%                                                  | BW, UE                     | 2016                                                        | 2016                             | 2020                                               | grupa 2, nr 9    |

TABELA 6: BUDOWA I WYPOSAŻENIA ZAPLECZA TECHNICZNEGO DO OBSŁUGI TABORU KOLEJOWEGO

| Lp | Charakterystyka inwestycji                                              |                 |                            |               | Harmonogram realizacji                      |                    |                |                                         |                                                         |                              |                                                |                                                                               |
|----|-------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------------------|---------------|---------------------------------------------|--------------------|----------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|    | Nazwa zadania                                                           | Koszt całkowity | Środki budżetu województwa | Środki RPO WM | Opracowanie założeń do zapytania ofertowego | Zapytanie ofertowe | Wybór projektu | Ogłoszenie przetargu na budowę zaplecza | Wybór wykonawcy na budowę zaplecza i rozpoczęcie budowy | Realizacja inwestycji        | Planowany termin zakończenia robót budowlanych | Odbiory techniczne i pozyskanie pozwoleń na użytkowanie wybudowanego zaplecza |
| 1  | 2                                                                       | 3               | 4                          | 5             | 6                                           | 7                  | 8              | 9                                       | 10                                                      | 11                           | 14                                             | 15                                                                            |
| 1  | Budowa i wyposażenie zaplecza technicznego do obsługi taboru kolejowego | 37,647 mln zł   | 5,647 mln zł               | 32 mln zł     | kw. III 2017r.                              | kw. IV 2017r.      | kw. IV 2017r.  | kw. IV 2017r.                           | kw. IV 2017r.                                           | kw. II 2018r. – kw. I 2019r. | kw. I 2019r.                                   | kw. II 2019r.                                                                 |

TABELA 7: ZAKUP TABORU KOLEJOWEGO DO OBSŁUGI SKA

| L.p. | Nazwa projektu                                                          | Koszt projektu | Wartość dofinansowania | Wkład własny    | Otwarcie ofert (ogłoszone postępowanie przetargowe) | Zawarcie umowy wieloletniej o udzielenie zamówienia publicznego | Opracowanie wniosku o dofinansowanie oraz dokumentacji aplikacyjnej, zgodnej z wymogami RPO WM. Złożenie dokumentacji do oceny i wybór projektu do realizacji w ramach RPO WM | Realizacja rzeczowa inwestycji – dostawa Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych | Realizacja finansowa inwestycji | Obsługa w zakresie serwisu przez Wykonawcę |
|------|-------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------------|-----------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------|
| 1.   | Zakup Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych dla rozwoju kolei małopolskich | 305,239 mln zł | 175,717 mln zł         | 115, 186 mln zł | kw. IV 2015                                         | kw. I 2016                                                      | kw. IV 2015 - kw. IV 2016                                                                                                                                                     | kw. IV 2016 - kw. I 2017                                                    | kw. IV 2016 - kw. III 2017      | kw. IV 2016 - kw. I 2022                   |