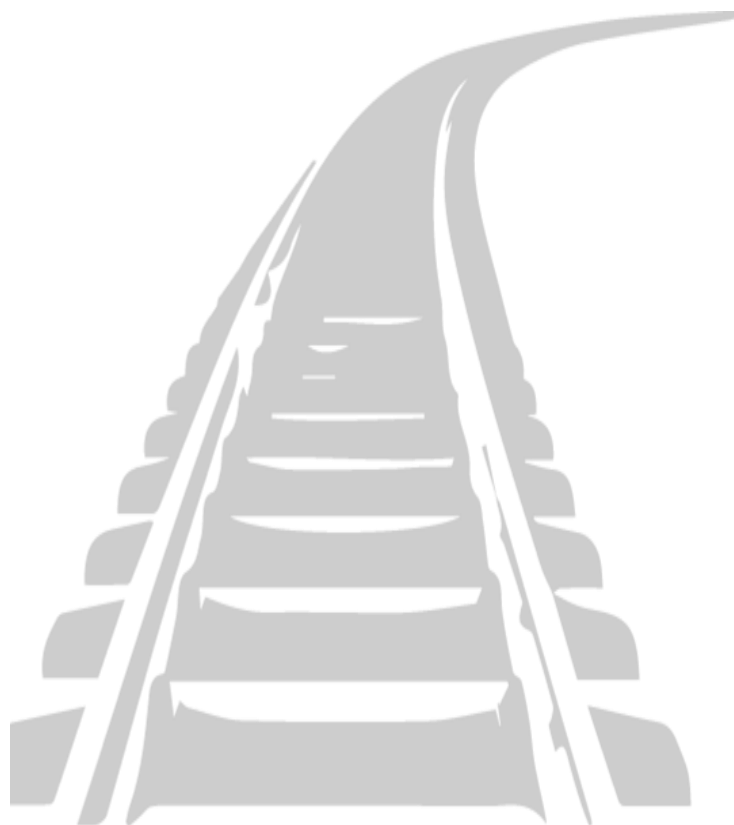




MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY

**Inwestycje kolejowe  
w województwie  
małopolskim**



## Wykaz skrótów

CEF	Connecting Europe Facility – Instrument „Łącząc Europę” Instrument finansowy zarządzany przez Komisję Europejską. Wybór projektów w ramach CEF odbywa się na poziomie UE w ramach konkursów organizowanych przez Komisję Europejską – Agencję Wykonawczą ds. Mobilności i Transportu. Do CEF przesunięta została pula środków z Funduszu Spójności, która była alokowana zgodnie z kryteriami tego funduszu dla poszczególnych Państw Członkowskich.
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko Program wsparcia środkami UE projektów w sektorach środowiska i transportu zarządzany na poziomie Państwa Członkowskiego. Środki alokowane w ramach tego programu pochodzą z Funduszu Spójności. Co do zasady decyzja o wsparciu projektów podejmowana jest na poziomie Państwa Członkowskiego niemniej Komisja Europejska wskazuje priorytety np. poprzez akceptację Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu określającego katalog projektów czy biorąc udział w posiedzeniach Komitetów Monitorujących POIiŚ, na których określone są kryteria wyboru projektów oraz przyjmowana jest lista projektów pozakonkursowych.
RPO	Regionalne Programy Operacyjne Programy przyjmowane na poziomie wszystkich województw. Dysponentem środków w ramach tych programów są właściwe Urzędy Marszałkowskie. Decyzja o wsparciu danych projektów podejmowana jest przez UM we współpracy z PKP PLK SA.
KPK	Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. Program o wartości ponad 75 mld zł obejmujący projekty inwestycyjne PKP PLK SA planowane do realizacji w perspektywie do 2023 r. W ramach programu ujęto 4 grupy zadań: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finansowane z Funduszu Spójności</li> <li>• Finansowane z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia</li> <li>• Finansowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych</li> <li>• Finansowane ze środków krajowych.</li> </ul>
POPW	Program Operacyjny Polska Wschodnia Program zarządzany na poziomie krajowym obejmujący zadania w województwach: podkarpackie, podlaskie, warmińsko-mazurskie, lubelskie, świętokrzyskie. Co do zasady decyzja o wsparciu projektów podejmowana jest na poziomie Państwa Członkowskiego niemniej Komisja Europejska wskazuje priorytety np. poprzez akceptację Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu określającego katalog projektów.
IZ	Zakład Linii Kolejowych Jednostka organizacyjna w ramach struktury PKP PLK SA odpowiedzialna za utrzymanie infrastruktury.
kN	Kiloniuton Miara maksymalnego nacisku osi na tor
IDS	Innowacyjne Dworce Systemowe Projekt sieci nowych dworców. Wszystkie mają mieć podobną bryłę i wyposażenie, bo powstaną z prefabrykowanych części. Ma to skrócić czas budowy, a przede wszystkim zmniejszyć jej koszt. Eksploatacja nowych dworców ma być tańsza o kilkadziesiąt procent. Projekty przewidują zastosowanie energooszczędnych rozwiązań, w tym lamp z diodami LED, inteligentnego systemu sterowania oświetleniem, który wyłączać będzie niepotrzebne źródła światła. Na dworcach zamontowane zostaną także urządzenia do pozyskiwania energii odnawialnej.
Urządzenia srk	Urządzenia sterowania ruchem kolejowym
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym Nowoczesny system zarządzania ruchem kolejowym w którego zakres wchodzi system ETCS (Europejski System Sterowania Pociągami) i GSM-R (system łączności). System pozwala na zwiększenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu poprzez stały nadzór np. nad prędkością

	pociągu. Zabudowa ERTMS jest obowiązkowa na sieci bazowej TEN-T oraz w przypadku finansowania projektów inwestycyjnych ze środków UE.
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa Określona na poziomie UE sieć transportowa (sektory kolei, dróg, żeglugi śródlądowej, lotniczy) określająca najważniejsze linie. Sieć podzielona jest na dwa rodzaje: bazową i kompleksową. Dokumenty UE zobowiązują Państwa Członkowskie do zapewnienia określonych parametrów sieci do 2030 r. w zakresie sieci bazowej i do 2050 r. w zakresie sieci kompleksowej.
PID	Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 Zawiera uregulowanie kwestii procesów inwestycyjnych realizowanych przez PKP SA na dworcach. W ramach PID wydzielone zostały inwestycje dla dworców podzielonych na grupy projektowe. Projektami modernizacyjnymi tj. przebudową lub budową od podstaw w miejsce wyburzonych budynków, objęto 189 dworców kolejowych wszystkich kategorii.
OGN	Oddział Gospodarowania Nieruchomościami PKP
JST	Jednostki Samorządu Terytorialnego
TSI PRM	Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności w odniesieniu do osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się

Nazwa projektu	Program	Wartość KPK [mln zł]	Lata realizacji	Inne województwa (jeśli dotyczy)
<b>Lista podstawowa</b>				
Modernizacja linii kolejowej E 30, etap IIb, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków	CEF	1 823,3 *	2014-2021	śląskie
Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	CEF	1 048,4	2016-2021	
Modernizacja linii kolejowej E30 C-E30 odcinek Kraków-Rzeszów etap III - Faza II	POIiŚ	584,4 *	2015-2020	podkarpackie
Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki	POIiŚ	309,9	2014-2020	
Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	POIiŚ	824,5 *	2017-2021	śląskie
Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka	POIiŚ	398,1 *	2017-2023	śląskie
Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap II	POIiŚ	3 064	2020-2023	Finansowanie zabezpieczone w wysokości 685,5 mln zł
Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów	POIiŚ	25,0 *	2018-2023	świętokrzyskie
Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane	POIiŚ	1 297,7	2016-2023	
Prace na liniach kolejowych 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd. w ramach Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska	Krajowe	360,4 *	2016-2023	śląskie
Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim w ramach Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska	Krajowe	443,6	2016-2023	

Prace na linii kolejowej nr 156 Bukowno – Jaworzno Szczakowa, w ramach „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska”	Krajowe	25,4 *	2016-2018	śląskie
Rewitalizacja linii kolejowych nr 150 oraz 693 na odcinku podg Ochodza – podg Bronów w ramach „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska”	Krajowe	15,6	2016-2018	śląskie
Prace na linii kolejowej nr 95 na odcinku Kraków Mydlniki – Podłęże wraz z łącznicami w ramach Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska	Krajowe	58,3	2017-2021	
Prace na linii kolejowej nr 96 na odcinku Tarnów – Muszyna w ramach Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie	Krajowe	156,2	2017-2023	
Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz - Etap I: prace przygotowawcze	Krajowe	311,7	2017-2021	
Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Wadowice – gr. Województwa	RPO	129,5	2017-2022	
<b>Suma</b>		<b>10 876</b>	<b>(8 497,5 uwzględniając niepełne zabezpieczenie finansowania P-P)</b>	
<b>Lista rezerwowa</b>				
Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz - etap III	Fundusz Spójności	3801,5	---	
Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim	Fundusz Spójności	625,1	---	
Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd.	Fundusz Spójności	219,5	---	
Rozbudowa infrastruktury do obsługi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej	RPO	50	---	
Rewitalizacja linii kolejowej nr 96 odc. Stróże – Muszyna	RPO	200	---	

Rewitalizacja linii kolejowej  
nr 97 Sucha Beskidzka – gr.  
woj.

RPO

44

---

Rewitalizacja linii kolejowej  
nr 108 odc. Stróże – gr. woj.

RPO

92

---

\*Projekt przebiegający przez więcej niż jedno województwo. W każdym województwie podano pełną wartość projektu.



## I. CEF

### Modernizacja linii kolejowej E 30, etap IIb, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków (1.075)

Wartość projektu wynosi 1 823,3 mln zł.

Lata realizacji: 2014-2021.

Inwestycja realizowana na terenie województwa śląskiego i małopolskiego.

Projekt uzyskał dofinansowanie w ramach II konkursu CEF. Ma charakter modernizacji i zakłada podniesienie parametrów technicznych linii. Realizacja przedmiotowego projektu skutkować będzie również poprawą przepustowości w całym ciągu E 30. W efekcie realizacji ww. działań usunięte zostanie „wąskie gardło” linii E30 na odcinku Kraków - Jaworzno Szczakowa. Zwiększy to znacząco bezpieczeństwo prowadzenia ruchu w rozpatrywanym ciągu granica UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Drezno, poprawi punktualność i płynność prowadzenia ruchu. Efektem będzie skrócenie czasu jazdy w relacji Kraków – Katowice.

Trwają roboty w ramach pięciu kontraktów zasadniczych:

- Kontrakt nr 1: odcinek Jaworzno Szczakowa – Trzebinia: faza III - nieparzysta strona stacji Jaworzno Szczakowa i w torze nr 1 na odcinku Jaworzno Szczakowa –Trzebinia. Zakończenie kontraktu - I kw. 2020 r.

- Kontrakt nr 2: odcinek Trzebinia – Krzeszowice: Trwa przebudowa torów w stacjach Trzebinia i Krzeszowice. Równolegle prowadzone są prace związane z budową nowej nawierzchni torowej i budową obiektów inżynierskich na szlaku Trzebinia – Krzeszowice. Zakończenie umowy - IV kw. 2020 r.

- Kontrakt nr 3a: odcinek Krzeszowice - Kraków Mydlniki: Ruch pociągów prowadzony jest po całym zmodernizowanym układzie torowym na odcinku od km 46,700 do km 62,700 lk 133. Kontrakt zakończono w 2019 r.

- Kontrakt nr 3b- odcinek Kraków Mydlniki- Kraków Główny Towarowy: trwają prace związane z budową nowej nawierzchni torowej, budową obiektów inżynierskich pod zamkniętym układem torowym, tj.: wiaduktów, budowa przejść podziemnych w st. Kraków Mydlniki i p.o. Kraków Bronowice, budowa peronu nr 1 w st. Kraków Mydlniki i peronów 1, 2, 3 i 4 na nowym przystanku osobowym Kraków Bronowice. Ruch po torze nr 1 KB linii 118 szlak Kraków Mydlniki – Kraków Główny Towarowy oraz po torze nr 1 linii 95 szlak Kraków Mydlniki - Kraków Batowice – wznowiono 14.12.2019 r. Uruchomienie nowego przystanku osobowego Kraków Bronowice oraz toru nr 1 linii kolejowej nr 133 szlak Kraków Mydlniki – Kraków Główny Towarowy - I kwartał 2020 r.

- Kontrakt nr 4: Sygnalizacja dla obszaru: LCS Jaworzno Szczakowa, LCS Trzebinia, LCS Kraków Mydlniki. Planowany termin zakończenia prac to IV kw. 2020 r. W III kwartale 2020 r. planowane jest zamówienie na prace dodatkowe.

W I kwartale 2020 planowane jest ogłoszenie przetargów na budowę wiaduktu drogowego w Jaworznie Ciężkowicach, oraz na budowę przejścia pod torami w Rudawie, przebudowę peronów Kraków Business Park oraz budowę wiaduktów w Woli Filipowskiej, Młoszowie, Pisarach i Niegoszowicach i przejścia bezkolizyjnego Kraków Mydlniki Wapiennik. Data zakończenia projektu wg aktualnego aneksu do Grant Agreement to 31.12.2022 r.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	107,7 km	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	120 km/h	160 km/h
• towarowych	100 km/h	120 km/h

**Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej (1.094)**

Wartość projektu: 1 048,4 mln zł.

Lata realizacji: 2016-2021.

Projekt uzyskał dofinansowanie w ramach II konkursu CEF i stanowi kontynuację etapu IIa (zrealizowanego ze środków POIiŚ 2007-2013).

Projekt ma charakter modernizacji i zakłada przede wszystkim poprawę przepustowości w Węźle Krakowskim dzięki separacji ruchu dalekobieżnego i pasażerskiego, zwiększenie efektywności sterowania ruchem kolejowym, oraz zwiększenie przepustowości linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów.

W ramach projektu zakłada się budowę nowych torów na odcinku Kraków Płaszów – Kraków Główny wyłącznie dla kolei aglomeracyjnej. Wybudowane będą też trzy nowe przystanki: KrK Złocień, KrK Grzegórzki, KrK Bronowice.

W dniu 18.04.2017 r. podpisano zasadniczy kontrakt na roboty. Trwają roboty budowlane w szlakach: Kraków Mydlniki - Kraków Towarowy, Kraków Główny Osobowy - Kraków Zabłocie, Kraków Płaszów - Kraków Bieżanów, Kraków Bieżanów – Gaj, Gaj – Rudzice oraz stacjach: KrK Towarowy, KrK Główny, KrK Płaszów, KrK Bieżanów.

Planowana data zakończenia projektu: II kwartał 2021 r. Data zakończenia projektu wg aktualnego aneksu do Grant Agreement to 31.12.2021 r.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	63,1 km	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury / rozbudowa torów (dwa tory)	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	Kraków Towarowy – Kraków Główny 80-120 km/h – LK 133 Kraków Główny – Kraków Płaszów 80 km/h – LK 91 Kościelniki – Podłęże - 60 km/h Kraków Płaszów – Rudzice 100 km/h – LK 91	Kraków Towarowy – Kraków Główny 160 km/h ze stopniową redukcją do 60 km/h na dojazdach do stacji- LK 133 Kraków Główny – Kraków Płaszów 100 km/h – LK91 Kościelniki–Podłęże–100km/h Kraków Główny – Kraków Płaszów 100 km/h – LK 629 Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów 120 km/h – LK 629 Kraków Płaszów – Rudzice 160 km/h –LK 91
• towarowych	Kraków Towarowy – Kraków Główny 70-80 km/h – LK 133 Kościelniki – Podłęże – 60 km/h Kraków Główny –Rudzice 70 km/h – LK 91	Kraków Towarowy – Kraków Główny 80-120km/h – LK 133 Kraków Główny – Kraków Płaszów 80 km/h – LK 91 Kościelniki – Podłęże – 80 km/h Kraków Płaszów – Rudzice 120 km/h – LK 91



## II. POIiŚ

### Modernizacja linii kolejowej E30 C-E30 odcinek Kraków-Rzeszów etap III - Faza II (1.072)

Wartość projektu: 584,4 mln zł.

Lata realizacji: 2015-2020.

Projekt realizowany na terenie województwa podkarpackiego i małopolskiego.

Projekt stanowi kontynuację fazy I (zrealizowanej ze środków POIiŚ 2007-2013). Inwestycja wpływa m.in. na poprawę jakości oferty przewozowej poprzez skrócenie czasu przejazdu pasażerów i ładunków dzięki zwiększeniu prędkości pociągów oraz eliminacji utrudnień ruchowych i poprawę wskaźnika punktualności. Cel inwestycji:

- podwyższenie prędkości maksymalnej: dla pociągów pasażerskich i towarowych;
- skrócenie czasu jazdy pociągów o 71 minut;

Projekt na etapie robót budowlanych. Planowane zakończenie projektu: III kwartał 2020 r.

Trwają dodatkowe prace projektowe oraz wykonanie dodatkowej izolacji przeciwwodnej dla układu drogowego w obrębie al. Tarnowskich w Tarnowie.

W IV kwartale 2019 r. ogłoszono postępowanie na zabudowę elementów umożliwiających obniżenie hałasu w miejscach przekroczenia norm na linii kolejowej Nr 91, odcinek Podłęże – Rzeszów, podpisanie umowy planowane w I kw. 2020 r.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	22,6 km	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	120 km/h	160 km/h
• towarowych	70 km/h	120 km/h

### Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki (1.077)

Wartość projektu wynosi 309,9 mln zł.

Lata realizacji: 2014-2020.

Zakończono realizację robót zasadniczych w grudniu 2017 r. i udostępniono łącznicę dla ruchu. W ramach projektu przebudowano m.in. przystanki osobowe oraz wybudowano 2 nowe tory. Realizację projektu zakończono w 2019 r.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	5,7 km (4 linie kolejowe)	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury / budowa nowego toru	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	Linia 91	
	80 km/h	100 km/h

	Linia 94	
	70 km/h	60 km/h
	Linia 603	
	60 km/h	60 km/h
	Linia 624	
	Nie dotyczy	60 km/h
• towarowych	Linia 91	
	70 km/h	80 km/h
	Linia 94	
	60 km/h	60 km/h
	Linia 603	
	60 km/h	60 km/h
	Linia 624	
	Nie dotyczy	Nie dotyczy

### Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice (1.091)

Wartość projektu: 824,5 mln zł.

Lata realizacji: 2017-2021.

Projekt realizowany na terenie województwa śląskiego i małopolskiego.

Celem projektu jest m.in. podniesienie jakości obsługi pasażerów związane m.in. z modernizacją peronów i dojeżdżanie do peronów, poprawa bezpieczeństwa przewozów, skrócenie czasu przewozu pasażerów i ładunków.

Na odcinku Trzebinia – Oświęcim modernizacja istniejącej linii zakłada niewielkie korekty układu torowego, przebudowę sieci trakcyjnej oraz urządzeń srk i infrastruktury wraz z przebudową obiektów inżynierskich, która pozwoli na podniesienie prędkości rozkładowej  $100 \leq V \leq 120$  km/h oraz dopuszczalnego nacisku na oś do 221 kN na całym przedmiotowym odcinku. Umowa z 02.10.2017 r., zakończenie planowane w II kw. 2021 r.

Na odcinku Oświęcim – Czechowice Dziedzice przywrócenie pierwotnych parametrów konstrukcyjnych linii kolejowej wraz z wymianą jej poszczególnych elementów na nowe rozwiązania technologiczne. Rehabilitacja linii 93 będzie realizowana w minimalnym zakresie. Nastąpi poprawa infrastruktury kolejowej i zdolność przewozowa linii kolejowej po to, aby poprawić ruch na tym obszarze, poprzez zwiększenie prędkości (do 120 km/h). Na stacji Oświęcim przewiduje się korektę układu torowego z dostosowaniem urządzeń srk i infrastruktury technicznej pozostałych branż. Umowa z 27.08.2018 r., zakończenie planowane w III kw. 2021 r.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	89,1 km	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury (odcinek Trzebinia-Oświęcim) rewitalizacja (odcinek Oświęcim – Czechowice-Dziedzice)	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	60 km/h	120 km/h
• towarowych	60 km/h	80 km/h

**Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka (1.092)**

Wartość projektu: 398,1 mln zł.

Lata realizacji: 2017-2023.

Projekt realizowany na terenie województwa śląskiego i małopolskiego.

15.01.2018 zawarto umowę na wykonanie etapu Ia - przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) na st. Bytom-Bobrek (PiB). 05.04.2018 ogłoszono przetargi na zadanie częściowe nr 1 – linie kolejowe nr 132, 188, 147 oraz 180 (st. Zabrze Biskupice – Maciejów Płn.; Dorota – Sosnowiec Jęzor; Sosnowiec Jęzor – Mysłowice Brzezinka), jak również na zadanie częściowe nr 2 – linie kolejowe nr 161, 654, 655, 657, 658 (st. Katowice Szopienice – Katowice Dąbrówka – Siemianowice Śląskie, Siemianowice – Chorzów Stary), realizację zakończono w 2019 r.

Umowę na zadanie częściowe nr 1 zawarto 15.01.2019 r., wykonawca opracował projekty budowlane i obecnie trwa ich ocena. Zakończenie umowy planowane w II kw. 2022 roku.

Złożone zostały wnioski o decyzje o ULLK i ULICP, natomiast postępowanie na zadanie częściowe nr 2 zostało unieważnione w dniu 16.08.2018 r. Przetarg dla zadania częściowego nr 2 w znacznie ograniczonym zakresie rzeczowym (tylko kompleksowa przebudowa stacji Katowice Szopienice Płn. ) ogłoszono w 26.05. 2019 r., planowana data podpisania umowy to II kwartał 2020 roku (w związku z odwołaniem w KIO).

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś z możliwymi ograniczeniami	
Długość odcinka	42,2 km	
Rodzaj inwestycji	Rehabilitacja linii	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	20-100 km/h	60 - 100 km/h
• towarowych	20-100 km/h	60 - 80 km/h

**Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap II (1.148)**

Wartość projektu: 3 064 mln zł. (środki zapewnione częściowo, zgodnie z opisem projektu)

Lata realizacji: 2020-2023.

Ogłoszenie pierwszego przetargu na roboty IV kwartał 2020 r., podpisanie umowy z wykonawcą - IV kwartał 2021 r. Celem projektu jest m.in. skrócenie czasu przejazdu, poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo – drogowych. W ramach KPK zabezpieczono finansowanie zadań przygotowawczych (etap I ze środków krajowych 311,66 mln zł) oraz część finansowania modernizacji linii 104 Chabówka – Nowy Sącz (etap II na kwotę **685,5** mln zł). Zadanie obejmujące budowę nowej linii Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna (etap III) zostało umieszczone na liście rezerwowej KPK.

Na I kw. 2020 r. zaplanowano ogłoszenie przetargu na zasilanie sieci trakcyjnej oraz budowa i modernizację podstacji na Odcinku A1 i Odcinku E.

Przetarg na realizację robót budowlanych dla odcinka A Chabówka - podg. Fornale zaplanowano na II kwartał 2021 roku, a dla odcinka E boczn. szl. Klęczany - Nowy Sącz w IV kwartale 2020 roku. W I kw. 2021 r. planowane jest ogłoszenie przetargu na realizację projektu wykonawczego oraz robót budowlanych branży SRK dla Odcinków A i E.

Konieczne było pozyskanie nowych decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, wniosek złożono w IV kw, 2019 r. ze względu na brak DŚU nie można przeprowadzić procedury wykupu gruntów, Spółka wskazała że termin krytyczny dla uzyskania decyzji to 31.12.2020 r.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	17,7 km	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	50 km/h – odcinek Chabówka – Rabka Zdrój)	60 – 120 km/h – odcinek Chabówka – podg. Fornale
	30 km/h – odcinek Rabka Zdrój – Nowy Sącz (punktowe ograniczenia prędkości w liczbie 38 szt.)	60 – 80 km/h – odcinek podg. Fornale – Tymbark
		100 – 120 km/h – odcinek Tymbark – Nowy Sącz (lokalne ograniczenia do 50 – 80 km/h)
• towarowych	30 km/h (miejscowe ograniczenia prędkości do 20km/h)	60 – 100 km/h – odcinek Chabówka – podg. Fornale (incydentalny ruch lekkich pociągów towarowych)
		60 – 80 km/h – odcinek podg. Fornale – Tymbark (incydentalny ruch lekkich pociągów towarowych)
		100 km/h – odcinek Tymbark – Nowy Sącz (lokalne ograniczenia do 50 – 80 km/h)

### Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów (1.122)

Wartość projektu: 25 mln zł (projekt ograniczony został do prac projektowych, roboty planowane są w kolejnej perspektywie finansowej).

Lata realizacji: 2018-2023.

Projekt realizowany na terenie województw: małopolskiego i świętokrzyskiego.

Umowa na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego zawarta została 6.10.2017 r. zakończenie planowane w III kw. 2022 r.

Postępowanie na zwiększony zakres prac projektowych wraz z nadzorem autorskim planowane jest na I kwartał 2020 r. zakończenie nadzoru planowane do III kw. 2023 r.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	0 km (prace projektowe)	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji (dot. realizacji rzeczowej)
• pasażerskich	od 90 do 120 km/h	od 90 do 140 km/h

• towarowych	do 80 km/h	do 100 km/h
--------------	------------	-------------

### Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane (1.136)

Wartość projektu: 1 297,7 mln zł.

Lata realizacji: 2016-2023.

Zakres rzeczowy obejmuje opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych na liniach nr 97 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka od km 0,700 do km 47,184, nr 98 na odcinku Sucha Beskidzka – Chabówka od km -0,504 do km 35,313, nr 99 na odcinku Chabówka – Zakopane od km -0,334 do km 43,451. W wyniku realizacji projektu nastąpi skrócenie czasu jazdy, poprawa przepustowości linii, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń, zwiększenie dostępności transportu kolejowego, poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróży, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowych, zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu kolejowego na środowisko.

Powtórzone postępowanie na modernizację linii nr 98 ogłoszono 12.04.2019 roku – umowę z wykonawcą zawarto 16.12.2019 r. Trwają prace na liniach 97, 98, 99.

Przetarg na budowę łącznicy w Kalwarii Zebrzydowskiej zaplanowano na II kw. 2021 r.

Zakończenie projektu planowane jest w IV kw. 2023 r.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	116,3 km	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	Linia 97 – do 80 km/h Linia 98 – do 100 km/h Linia 99 – do 100 km/h	Linia 97 – do 100 km/h Linia 98 – do 100 km/h Linia 99 – do 120 km/h
• towarowych	do 70 km/h	do 80 km/h

### III. Budżet państwa

#### Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska (4.027)

W ramach projektu realizowane są:

#### Prace na liniach kolejowych 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd. (4.027-03)

Projekt o wartości 360,4 mln zł.

Lata realizacji: 2016-2023.

Projekt realizowany na terenie województw małopolskiego i śląskiego.

W wyniku realizacji projektu nastąpi likwidacja stałych i tymczasowych ograniczeń prędkości, podniesienie prędkości rozkładowej oraz skrócenie czasu przejazdu. Na stacji Dąbrowa Górnica Strzemieszyce planowana jest przebudowa układu peronowego oraz oświetlenia zewnętrznego - zlikwidowany zostanie peron nr 1, natomiast przebudowany zostanie dwukrawędziowy peron nr 2 (do wysokości 0,76 m i o długości 150 m). W rejonie stacji dokonana zostanie wymiana torów, rozjazdów sieci trakcyjnej, urządzeń srk i budynków służących do prowadzenia ruchu pociągów (nastawnie).

Projekt jest odtworzeniem ważnej linii dla sektora kolejowych przewozów towarowych, stanowi łącznik aglomeracji śląskiej z województwem małopolskim. Przyczyni się do znacznego poprawienia warunków działania kolejowych przewoźników towarowych, zwiększy przepustowość linii, zagwarantuje podniesienie konkurencyjności przewozów w postaci skrócenia czasu dowozu i odwozu ładunków, stworzy alternatywę ze strony kolei dla zatłoczonych dróg, a także zapewni jak najwyższą punktualność realizowanych kolejowych połączeń towarowych.

W 2015 oddano – odc. Sosnowiec Gł. - Sosnowiec Dańdówka, a w 2016 odc. Sosnowiec Dańdówka - Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce. W IV kwartale 2020 roku planowane jest zakończenie umowy na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych na odcinku Charsznica – Wolbrom - Jaroszewiec Olkuski.

W II kwartale 2020 r. planowane jest ogłoszenie przetargów na zaprojektowanie i wykonanie robót dla przebudowy 11 obiektów inżynierskich w ciągu linii kolejowej nr 62 na odcinku Tunel - Charsznica – Wolbrom, oraz na wykonanie przebudowy infrastruktury kolejowej linii kolejowej nr 62 na odcinku Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce - Dąbrowa Górnicza-Sławków.

Zakończenie robót budowlanych planowane w III kw. 2023 r.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	77,3km	
Rodzaj inwestycji	rewitalizacja	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	40-70 km/h	do 120 km/h
• towarowych	40-50 km/h	do 80 km/h

#### **Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim (4.027-05)**

Projekt o wartości 443,6 mln zł.

Lata realizacji: 2016-2023.

Od czerwca 2017 roku trwają prace związane z projektowaniem i budową na odcinku Kraków Płaszów – Podbory Skawińskie. Data zakończenia umowy – II kwartał 2021 r. Ogłoszenie przetargu na odcinek Podbory Skawińskie – Oświęcim – III kwartał 2020, podpisanie umowy – IV kwartał 2020.

Ogłoszenie przetargu na rozbiórkę i budowa mostu kolejowego w km 39,210 linii kolejowej nr 9 – II kwartał 2020 r., podpisanie umowy – IV kwartał 2020. W wyniku realizacji projektu planowane jest skrócenie czasu przejazdu na odcinkach Kraków Płaszów – Podbory Skawińskie oraz Podbory Skawińskie – Oświęcim.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	55,6 km	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	40-80 km/h	60-100 km/h
• towarowych	40-60 km/h	60-80 km/h

### Prace na linii kolejowej nr 156 Bukowno – Jaworzno Szczakowa (4.027-10)

Projekt o wartości 25,4 mln zł.

Lata realizacji: 2016-2018.

Projekt realizowany był na terenie województw małopolskiego i śląskiego.

Realizację projektu zakończono w IV kwartale 2018 roku.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	11,2 km	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	100 km/h	100 km/h
• towarowych	80 km/h	80 km/h

### Rewitalizacja linii kolejowych nr 150 oraz 693 na odcinku podg Ochodza – podg Bronów (4.027-12)

Projekt o wartości 15,6 mln zł.

Lata realizacji: 2016-2018.

Projekt realizowany był na terenie województw małopolskiego i śląskiego.

Rewitalizacja linii zakończona w 2018 roku.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	3,5 km	
Rodzaj inwestycji	rewitalizacja	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Prędkość pociągów:
• pasażerskich LK 150	40/60 km/h	80 km/h
• towarowych LK 150	40 km/h	80 km/h

### Prace na linii kolejowej nr 95 na odcinku Kraków Mydlniki – Podłęże wraz z łącznicami (4.027-13)

Wartość projektu: 58,3 mln zł.

Lata realizacji: 2017-2021.

2 umowy z wykonawcami na projekt i budowę zawarto odpowiednio w II i III kwartale 2017 r. Zakończenie prac budowlanych w ramach ww. umów nastąpiło w IV kwartale 2018 r. W 2019 roku realizowane były prace przyłączeniowe.

Projekt zakłada przywrócenie podstawowych parametrów technicznych oraz uzyskanie prędkości konstrukcyjnych na przebudowywanych odcinkach linii kolejowych. Podstawowym założeniem inwestycji jest poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zapewnienie przejazdu tranzytowego ruchu kolejowego przez węzeł krakowski również dla materiałów niebezpiecznych. Spółka przewiduje dodatkową umowę na zabezpieczenie skarpy przy torze 1, przeprowadzenie prac w tym zakresie planowane w IV kw. 2020 r.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	17,8 km	
Rodzaj inwestycji	rewitalizacja	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	30/60 km/h	100 km/h
• towarowych	30/60 km/h	80 km/h

### **Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie (4.029)**

#### **Prace na linii kolejowej nr 96 na odcinku Tarnów – Muszyna (4.029-02)**

Wartość projektu: 156,2 mln zł.

Lata realizacji: 2017-2023.

Zakończono umowy:

- na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych na odcinku Grybów - Kamionka Wielka.
- na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych dla przebudowy wiaduktu w km 88,725
- na wykonanie robót budowlanych dla przebudowy wiaduktu w km 72,612
- opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych na odcinku Grybów - Kamionka Wielka tor nr 1 (podpisana w dniu 22.01.2019 r. z terminem realizacji III kwartał 2020 r.)

Do podpisania pozostaje jeszcze jeden kontrakt na roboty: Opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych na odcinku Tarnów - Muszyna (ogłoszenie przetargu planowane w I kwartale 2021 r.);

Zakończenie ostatniej umowy na roboty zakładane jest w IV kwartale 2023 r.

Celem projektu jest przywrócenie podstawowych parametrów technicznych oraz uzyskanie prędkości konstrukcyjnych na przebudowywanych odcinkach linii kolejowych.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	44,8 km	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	50 km/h	60/70 km/h
• towarowych	50 km/h	60/70 km/h

### **Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz - Etap I: prace przygotowawcze (4.035)**

Wartość projektu: 311,7 mln zł.

Lata realizacji: 2017-2021.

Czerwiec 2017 r. - zawarto umowę na nadzór.



Październik 2017 r. - ogłoszono przetarg na dokumentację.

7 stycznia 2019 r. - podpisanie umowy na dokumentację, zakończenie prac projektowych planowane jest w III kwartale 2021 r.

Dzięki realizacji prac przygotowawczych możliwe będzie przeprowadzenie robót budowlanych przewidzianych w Etapach IIA, IIB, III.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś
Długość odcinka	0 km –projekt dokumentacyjny (parametry docelowe w 1.148)

#### IV. Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego 2014-2020

##### **Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Wadowice – gr. Województwa (3.044)**

Wartość projektu: 129,5 mln zł.

Lata realizacji: 2017-2022.

Umowę na wykonanie dokumentacji projektowej, wykonanie robót budowlanych na odcinku od km 18,600 do km 31,046 (Wadowice - Andrychów) oraz wykonanie mijanki w Barwałdzie Średnim zawarto 16.12.2019 r. Zakończenie planowane w II kw. 2022 r.

Realizacja projektu pozwoli na zapewnienie spójności komunikacyjnej rejonu Małopolski z głównym miastem aglomeracji bielskiej i centralnym ośrodkiem Bielskiego Okręgu Przemysłowego, jakim jest Bielsko-Biała. Realizacja zakresu rzeczowego robót pozwoli na likwidację ograniczeń eksploatacyjnych i przywrócenie prędkości konstrukcyjnej.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	196 kN/oś	
Długość odcinka	12,4 km	
Rodzaj inwestycji	rewitalizacja	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• Pasażerskich	od 40 do 70 km/h z lokalnymi ograniczeniami poniżej 40 km/h	80 km/h
• towarowych	od 40 do 60 km/h z lokalnymi ograniczeniami poniżej 40 km/h	60-70 km/h

**Inwestycje w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 w województwie małopolskim** obejmuje 27 obiektów dworcowych.

W dniu 22.12.2017 r. udostępniono pasażerom dworzec kolejowy Miechów.

Proces inwestycyjny w województwie małopolskim obejmuje:

- a) przebudowę dworców: Stary Sącz, Barcice, Rytró, Piwniczna Zdrój, Piwniczna, Wierchomla Wielka, Żegiestów, Żegiestów Zdrój, Młodów, Kraków Swoszowice, Zubrzyk, Milik, Nowy Sącz Biegonice, Łomnica Zdrój, Zabierzów, Kraków Mydlniki, Krzeszowice, Rudawa, Olkusz, w tym dostosowanie dworca do TSI PRM: Jasień Brzeski;
- b) budowę nowych dworców IDS: Oświęcim, Sterkowiec oraz Biadoliny;
- c) zagospodarowanie terenu: Andrzejówka, Muszyna Zdrój oraz Powroźnik – planowane do wyłączenia z PID;

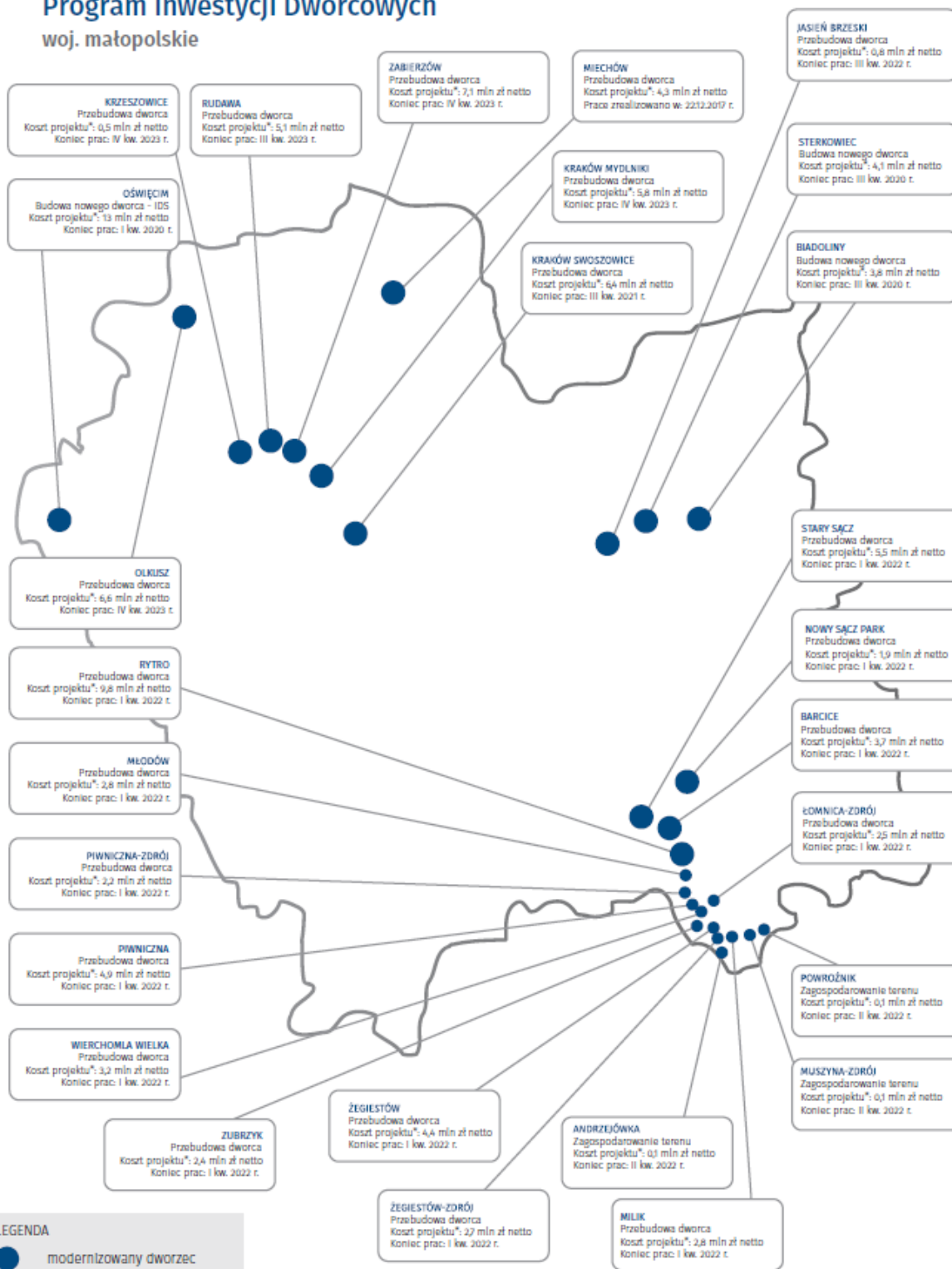
Łączny planowany koszt całkowity inwestycji w województwie małopolskim wyniesie 106,6 mln zł netto.

**Inwestycje PID w województwie małopolskim:**

nazwa dworca	Obecnie planowany łączny koszt całkowity projektu /nakłady inwestycyjne PKP SA bez PKP PLK SA [mln] zł netto	Termin rozpoczęcia robót budowlanych / Planowany termin rozpoczęcia robót budowlanych [dd-mm-rrrr]	Termin przekazania do użytkowania / Planowany termin przekazania do użytkowania [dd-mm-rrrr]
Biadoliny	3,8	06.12.2019	20.08.2020
Jasień Brzeski	0,8	13.07.2021	11.07.2022
Kraków Swoszowice	6,4	26.03.2020	08.09.2021
Sterkowiec	4,1	06.12.2019	20.08.2020
Miechów	4,3	16.11.2016	22.12.2017
Oświęcim	13,0	14.09.2018	11.03.2020
Andrzejówka	0,1	23.04.2021	19.05.2022
Barcice	3,7	17.02.2021	15.03.2022
Łomnica Zdrój	2,5	17.02.2021	15.03.2022
Milik	2,8	17.02.2021	15.03.2022
Młodów	2,8	17.02.2021	15.03.2022
Muszyna Zdrój	0,1	23.04.2021	19.05.2022
Nowy Sącz Park	1,9	17.02.2021	15.03.2022
Piwniczna	4,9	17.02.2021	15.03.2022
Piwniczna Zdrój	2,2	17.02.2021	15.03.2022

Powroźnik	0,1	23.04.2021	19.05.2022
Rytro	9,8	17.02.2021	15.03.2022
Stary Sącz	5,5	17.02.2021	15.03.2022
Wierchomla Wielka	3,2	17.02.2021	15.03.2022
Zubrzyk	2,4	17.02.2021	15.03.2022
Żegiestów	4,4	17.02.2021	15.03.2022
Żegiestów Zdrój	2,7	17.02.2021	15.03.2022
Kraków Mydlniki	5,8	22.07.2022	20.10.2023
Krzeszowice	0,5	22.07.2022	20.10.2023
Rudawa	5,1	19.08.2022	01.09.2023
Zabierzów	7,1	22.07.2022	20.10.2023
Olkusz	6,6	02.09.2022	01.12.2023

## Program Inwestycji Dworcowych woj. małopolskie



### LEGENDA



modernizowany dworzec

Koszt projektu\*

nakłady inwestycyjne PKP SA