

# Załącznik nr 8

„Lista zadań planowanych do realizacji do 2020 roku”

**PLAN ROZWOJU  
SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE  
do roku 2020**



**Zarząd Dróg Wojewódzkich  
w Krakowie**

Kraków, maj 2012 r.



## Spis treści

1. Budowa obwodnic (Działanie 3.2.3 srwm 2011-2020) .....	5
1.1. Obwodnica Gdowa .....	7
1.2. Obwodnica Muszyny .....	8
1.3. Obwodnica Wojnicza .....	9
1.4. Obwodnica Olkusza .....	10
1.5. Obwodnica Nowego Sącza .....	11
1.6. Obwodnica Wierzchosławic .....	12
1.7. Obwodnica Bobowej .....	13
1.8. Obwodnica Wolbromia .....	14
1.9. Obwodnica Skały .....	15
1.10. Obwodnica Chrzanowa .....	16
1.11. Obwodnica Zakopanego .....	17
1.12. Południowe obejście Szczurowej .....	18
1.13. Obwodnica Babic .....	19
1.14. Obwodnica Tuchowa .....	20
1.15. Obwodnica Zatora .....	21
1.16. Obwodnica Oświęcimia .....	22
1.17. Obwodnica Miechowa .....	23
1.18. Obwodnica Grybowa .....	24
1.19. Obwodnica Zielonek .....	25
1.20. Obwodnica Koszyc .....	26
1.21. Obwodnica Słomnik .....	27
1.22. Obwodnica Gorlic .....	28
1.23. Obwodnica Proszowic .....	29
2. Rozprowadzenie ruchu ze zjazdów autostrady A4 (Działanie 3.2.2 SRWM 2011-2020) .....	30
3. Budowa nowych ciągów drogowych (Działanie 3.3.1 SRWM 2011-2020) .....	33
3.1. Przeprowadzenie mostowa przez Wisłę w ciągu DW nr 973 Borusowa – Nowy Korczyn .....	33
3.2. Przełożenie drogi wojewódzkiej nr 967 stanowiące drogowy łącznik pomiędzy miejscowościami Pierzchów – Książnice – Łęzkowice z drogą krajową nr 4 w miejscowości Targowisko .....	34
3.3. Poprawa bezpieczeństwa, płynności i przepustowości istniejącego układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie MPL Balice .....	35
4. Modernizacja istniejącej sieci drogowej (Działanie 3.3.2 SRWM 2011-2020) .....	37
5. System Park & Ride (Działanie 3.4.3 SRWM 2011-2020) .....	40
6. CENTRA LOGISTYCZNO – PRZEŁADUNKOWE (Działanie 3.2.5 SRWM 2011-2020) .....	41



## 1. BUDOWA OBWODNIC (DZIAŁANIE 3.2.3 SRWM 2011-2020)

Konieczność budowy obwodnic centrów miejscowości wymuszona jest nie tylko potrzebą wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza jego obszar, ale także czynnikami społeczno – środowiskowymi. Budowa obwodnic miast i miejscowości powoduje w efekcie zwiększenie dostępności i atrakcyjności województwa, podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, czyniąc Małopolskę znacznie bardziej przyjazną, zarówno dla mieszkańców jak i inwestorów oraz turystów. Podstawową przeszkodą w budowie nowych obejść drogowych miejscowości są ograniczone środki finansowe oraz uwarunkowania środowiskowe.

**Tabela 1. „Lista obwodnic planowanych do realizacji do 2020 roku”**

L.p.	Nazwa projektu	Lata realizacji
1	Obwodnica Gdowa	2012 – 2013
2	Obwodnica Muszyny	2012 – 2013
3	Obwodnica Wojnicza	2012 - 2014
4	Obwodnica Olkusza	2012 - 2014
5	Obwodnica Nowego Sącza	2012 - 2014
6	Obwodnica Wierzchosławice	2012 - 2014
7	Obwodnica Bobowej	2013 - 2014
8	Obwodnica Wolbromia	2013 - 2014
9	Obwodnica Skały	2013 - 2014
10	Obwodnica Chrzanowa	2013 - 2015
11	Obwodnica Zakopanego	2013 - 2015
12	Obwodnica Szczurowej (południowa)	2014 - 2016
13	Obwodnica Babc	2014 – 2016
14	Obwodnica Tuchowa	2014 – 2016
15	Obwodnica Zatora	2014 - 2016
16	Obwodnica Oświęcimia	2015 - 2017
17	Obwodnica Miechowa	2015 - 2017
18	Obwodnica Grybowa	2016 - 2018
19	Obwodnica Zielonek	2016 - 2018
20	Obwodnica Koszyc	2016 - 2018
21	Obwodnica Słomnik	2016 - 2018
22	Obwodnica Gorlic	2018 - 2020
23	Obwodnica Proszowic	2018 - 2020
24	Obwodnica Krynicy	2018 - 2020
25	Obwodnica Kęt	2018 - 2020
26	Obwodnica Lisiej Góry	2018 - 2020

**Szacunkowy koszt budowy wyżej wymienionych obwodnic to 900 mln PLN\***

\* koszty szacunkowe: dotyczą pozycji od 6-26

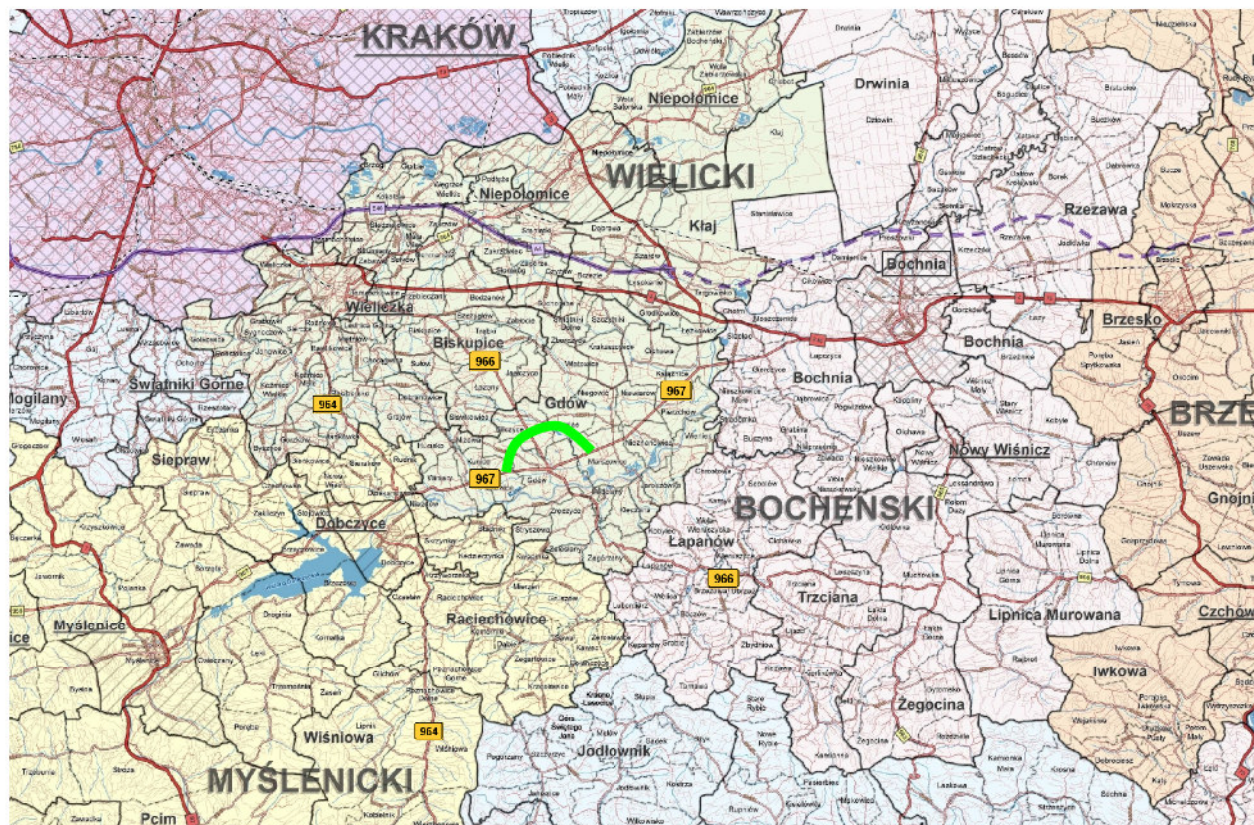




Rysunek 1.1 Lista obwodnic planowanych do realizacji do 2020 roku

## 1.1. Obwodnica Gdowa

Projekt polega na budowie obwodnicy Gdowa o długości około 2,7 km. Wyłoniono Wykonawcę robót budowlanych. Planowany termin pozyskania decyzji ZRID to II kwartał 2012 roku.



Rysunek 1.2 Obwodnica Gdowa. Orientacyjna lokalizacja projektu

## 1.2. Obwodnica Muszyny

Nowa obwodnica o długości 1,3 km jest budowana wzdłuż drogi wojewódzkiej 971 i będzie prowadzić wzdłuż torów kolejowych i potoku Muszynka z rozjazdami na Piwniczną i Leluchów. Jej początek będzie zlokalizowany na skrzyżowaniu z ulicą Kity za mostem od strony Piwnicznej. Inwestycja jest realizowana przez Gminę Muszyna i współfinansowana ze środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Projekt w trakcie realizacji.

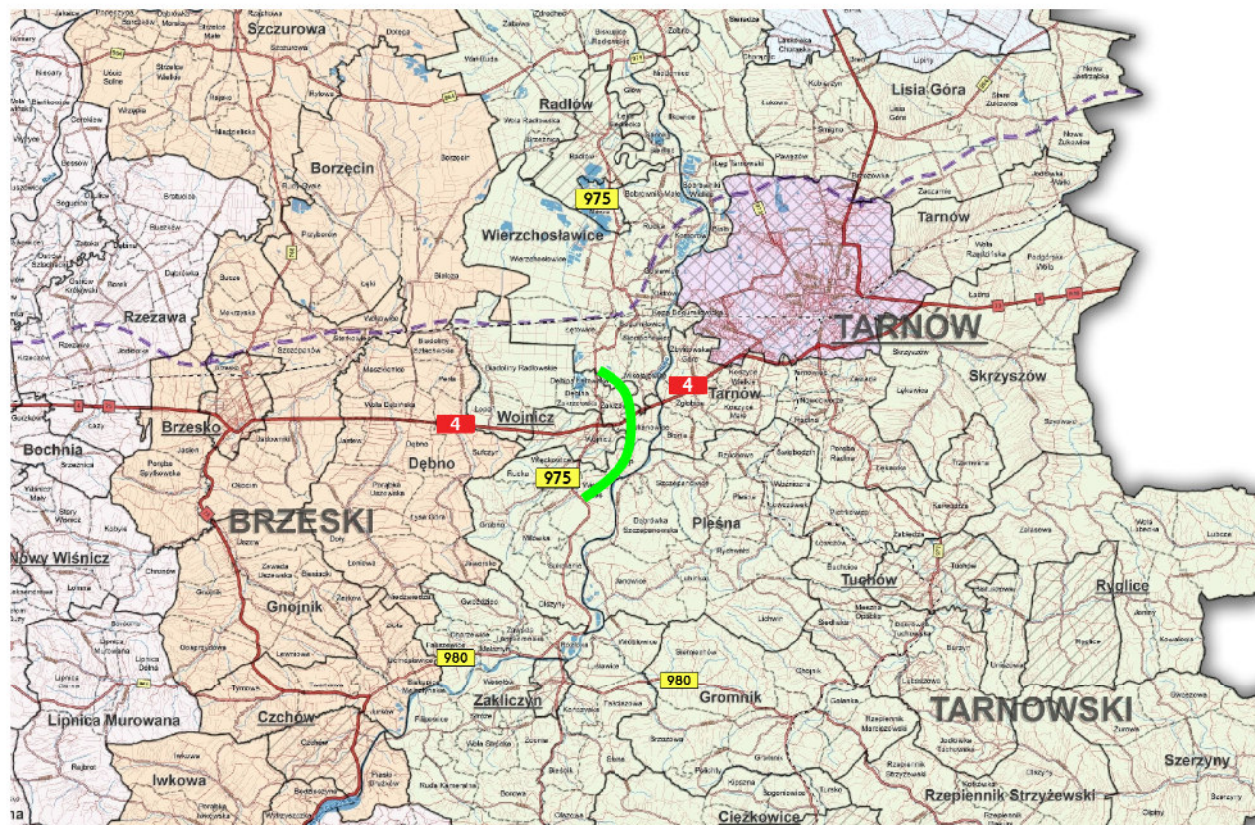


Rysunek 1.3 Obwodnica Muszyny. Orientacyjna lokalizacja projektu █



### 1.3. Obwodnica Wojnicza

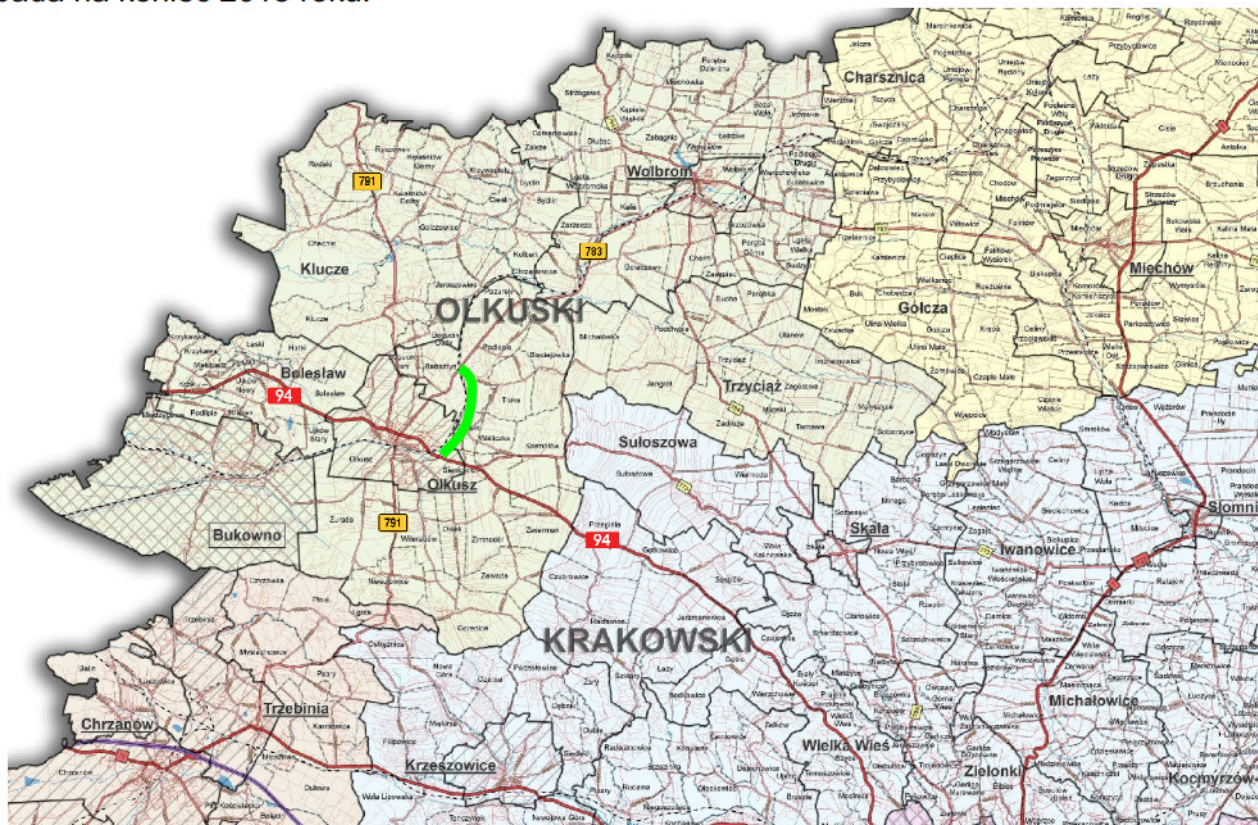
Projekt polega na budowie obwodnicy Wojnicza o długości około 7 km. Wyloniono Wykonawcę robót budowlanych. Projekt w trakcie realizacji. Planowane zakończenie Projektu przypada na koniec 2014 roku.



Rysunek 1.4 Obwodnica Wojnicza. Orientacyjna lokalizacja projektu █

## 1.4. Obwodnica Olkusza

Projekt polega na budowie obwodnicy Olkusza o długości około 4,7 km. Wyłoniono Wykonawcę robót budowlanych. Planowane zakończenie Projektu przypada na koniec 2013 roku.

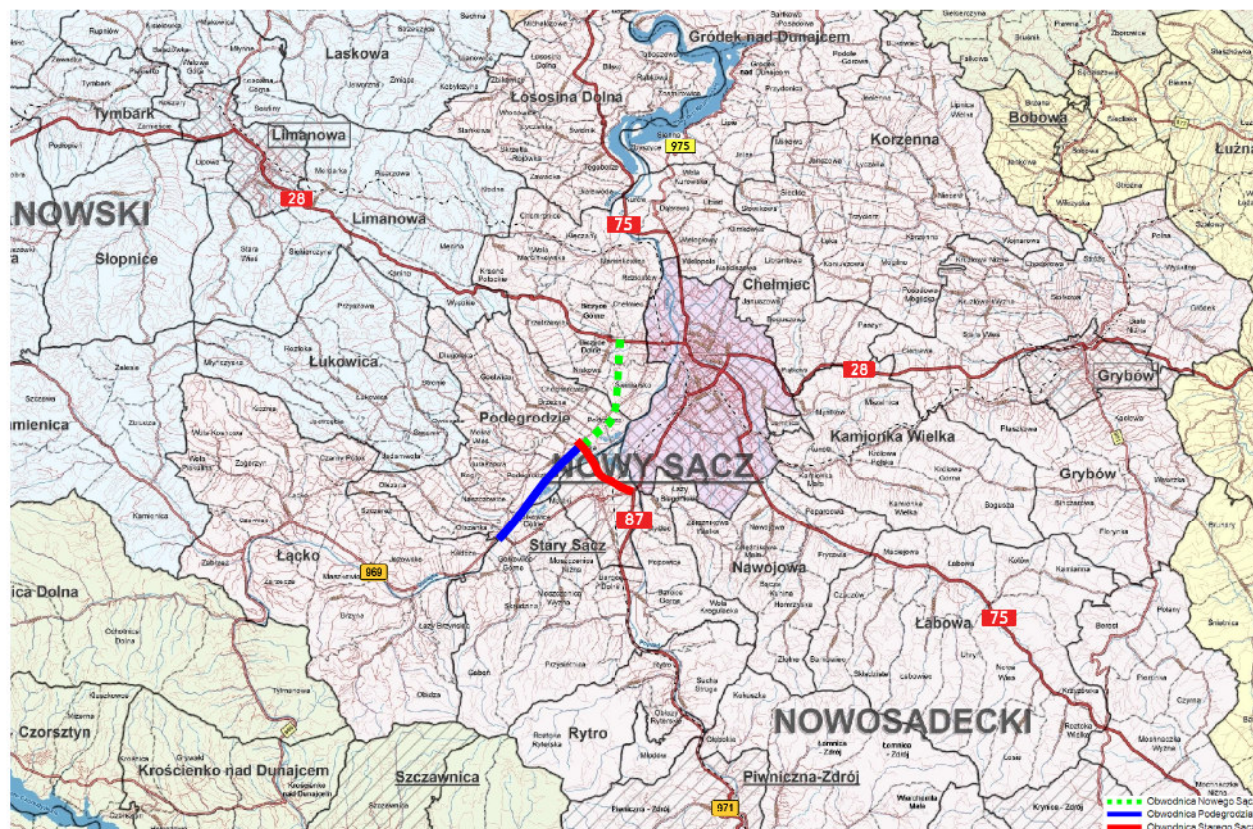


Rysunek 1.5 Obwodnica Olkusza. Orientacyjna lokalizacja projektu 

## 1.5. Obwodnica Nowego Sącza

W styczniu 2012 r. ogłoszony został przetarg w systemie zaprojektuj i wybuduj na wykonanie przedmiotowej inwestycji z terminem realizacji w II połowie 2014 r. Inwestycja będzie kontynuacją Projektów pn. "Obwodnica Starego Sącza" (kolor czerwony) oraz "Obwodnica Podegrodzia" (kolor niebieski) współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Szacunkowy koszt realizacji inwestycji tj. ok. 40 mln zł brutto bez wykupu gruntów (ok. 11,5 mln zł brutto).



Rysunek 1.6 Obwodnica Nowego Sącza. Orientacyjna lokalizacja projektu ■■■■

## 1.6. Obwodnica Wierzchosławic

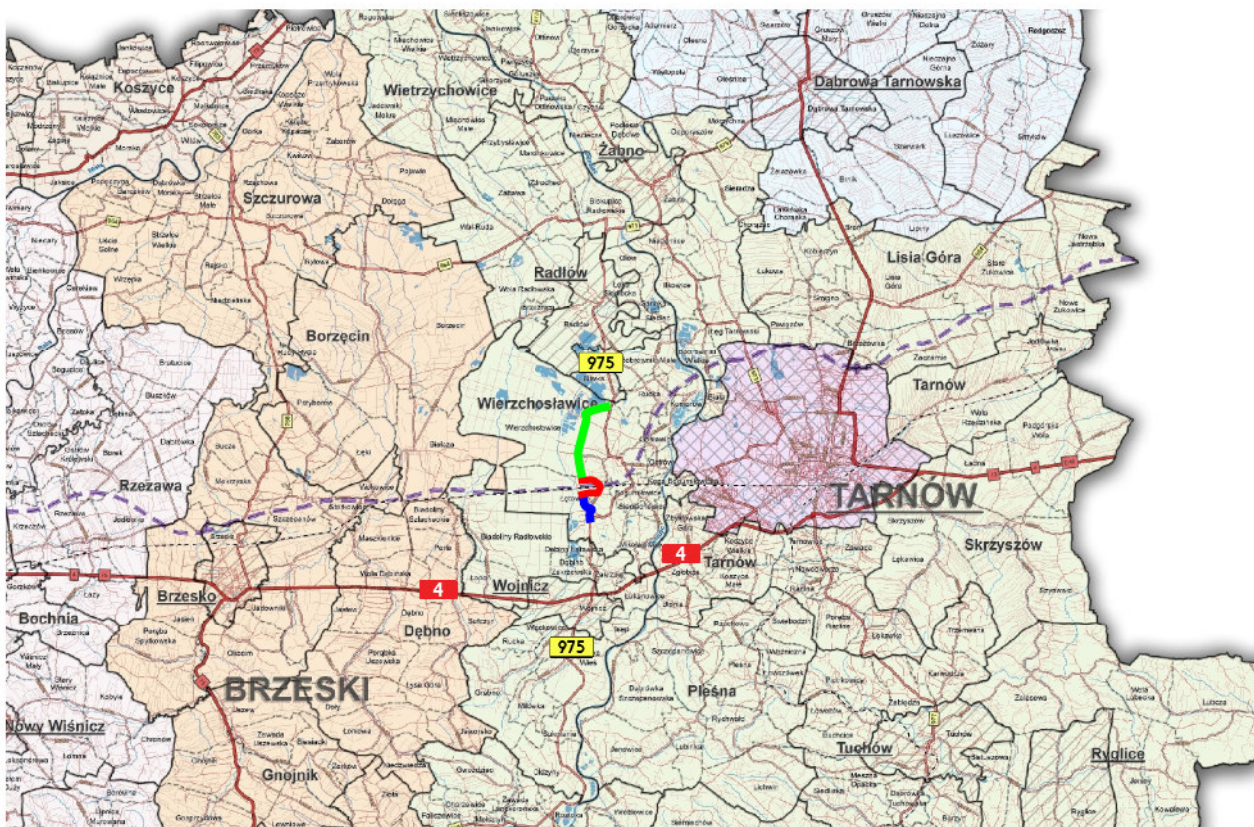
Projekt polega na budowie obwodnicy Wierzchosławic o długości około 8 km.

Projekt jest podzielony na 3 etapy:

Etap 1 – ZRID wydany w czerwcu 2011 (kolor niebieski)

Etap 3 – na etapie wydawania ZRID-u (kolor zielony)

Etap 2 – rozwiązanie zastępcze zamiast estakady nad torami i A4 – objazd drogami zbiorczymi w pasie A4 przebudowanymi do parametrów G i nowoprojektowanym odcinkiem drogi G – opracowana koncepcja i zatwierdzona przez gminę (kolor czerwony).

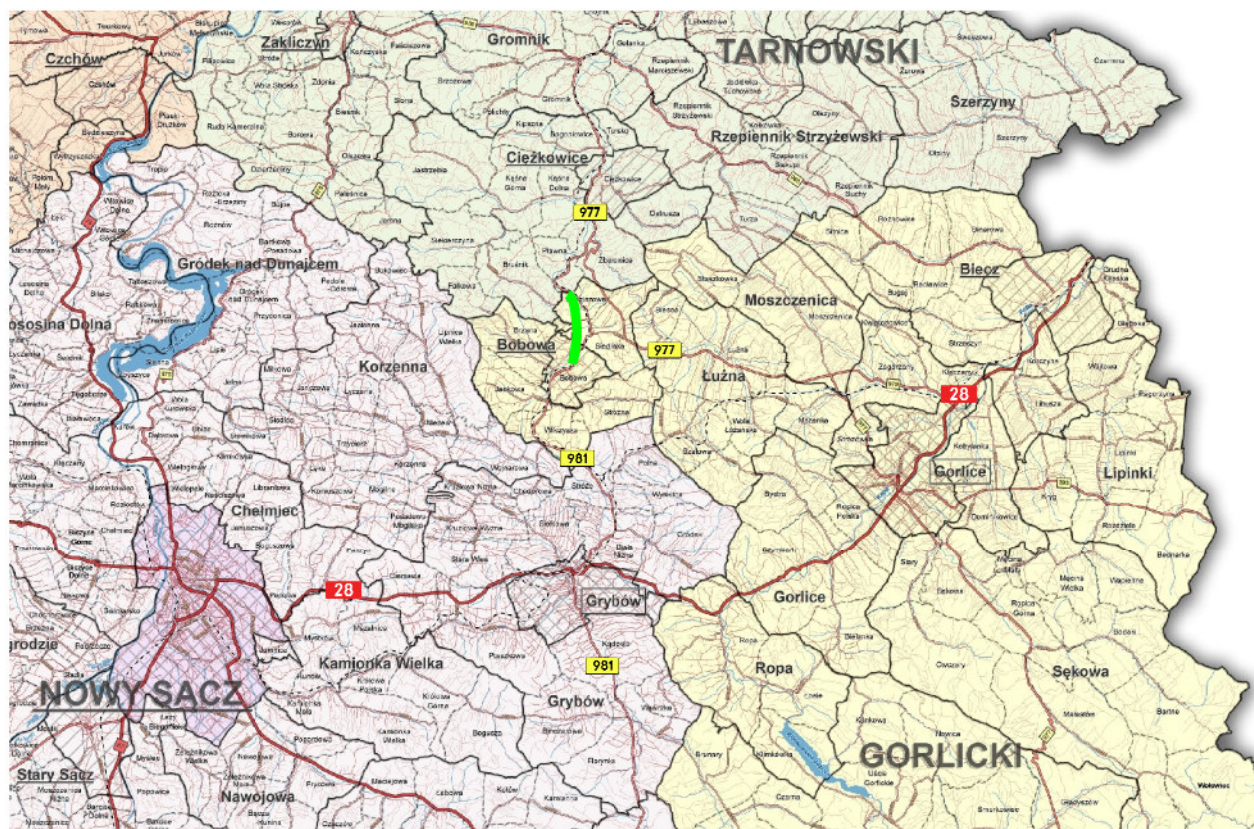


Rysunek 1.7 Obwodnica Wierzchosławic

## 1.7. Obwodnica Bobowej

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na budowie nowego odcinka DW nr 981, klasy G o dwupasowej jezdni o łącznej długości 1900 m wraz z przebudową istniejącej infrastruktury drogowej.

Zadanie posiada decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia oraz decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.



Rysunek 1.8 Obwodnica Bobowej: Budowa drogi wojewódzkiej nr 981 na odcinku Sędziszowa – Bobowa w celu likwidacji kolizyjnych skrzyżowań z torami PKP. Orientacyjna lokalizacja projektu

## 1.8. Obwodnica Wolbromia

Na zlecenie gminy Wolbrom realizowana jest część obwodnicy zaznaczona na mapie kolorem zielonym (etap II,III,IV). Natomiast przez ZDW Kraków realizowany będzie fragment obwodnicy Wolbromia obejmujący zakres od projektowanej obwodnicy do skrzyżowania z ulicą Brzozowską” (kolor niebieski etap I). Długość projektowanej obwodnicy - 1,1 km.

Szacunkowy koszt realizacji – 7,6 mln zł + 1,7 mln zł wykupy gruntów.

Planowany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia: II kwartał 2012 r.



Rysunek 1.9 Obwodnica Wolbromia. Orientacyjna lokalizacja projektu

## 1.9. Obwodnica Skały

Obecnie trwa opracowanie projektów budowlanych i wykonawczych „Budowy obwodnicy Skały w ciągu drogi wojewódzkiej nr 794”.

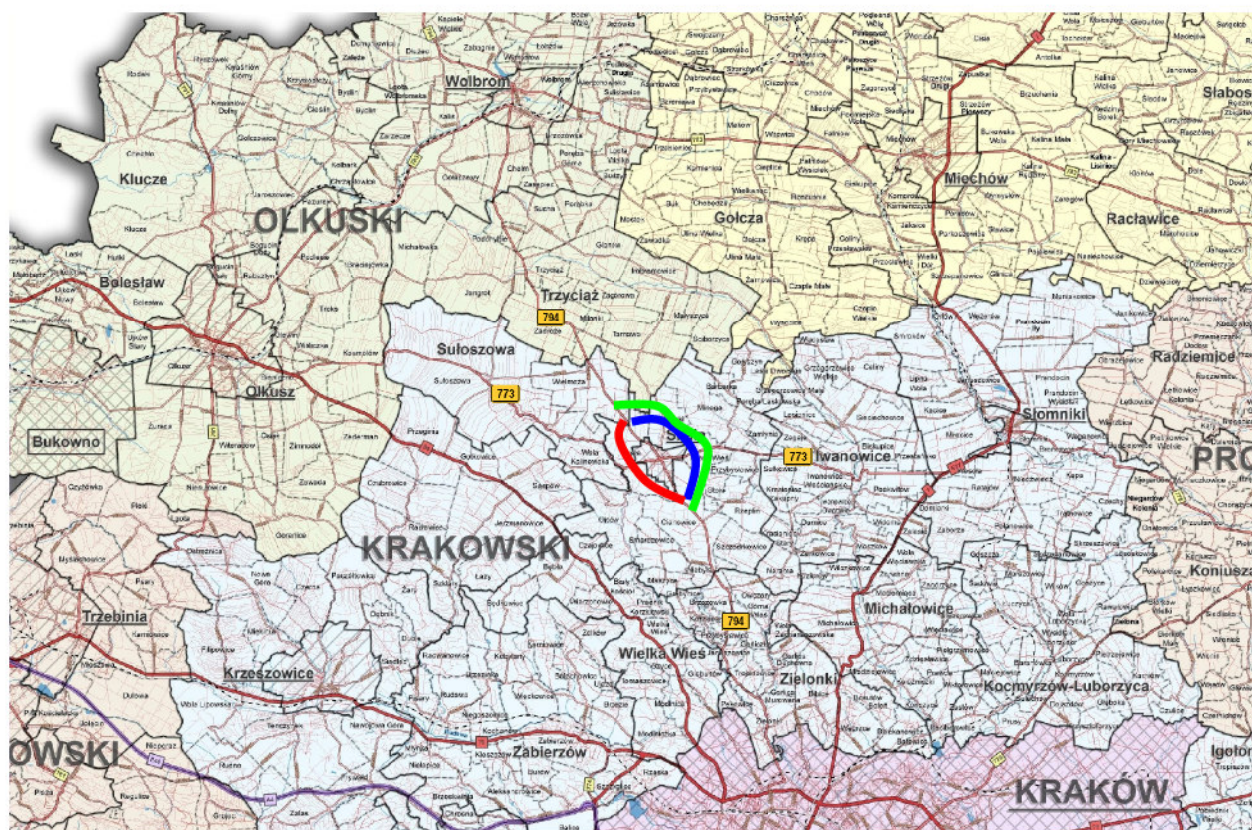
Rozważane są 3 warianty przebiegu obwodnicy, których szacunkowe koszty wynoszą:

wariant 1 – 255 mln zł (kolor czerwony) – długość 3 km

wariant 2 – 36 mln zł (kolor niebieski) – długość 2,7 km

wariant 3 – 38 mln zł (kolor zielony) – długość 4,7 km – wariant preferowany

Inwestycja jest na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.



Rysunek 1.10 Budowa obwodnicy Skały w ciągu drogi wojewódzkiej nr 794.

## 1.10. Obwodnica Chrzanowa

Inwestycja posiada decyzję środowiskową, w grudniu 2011 r. złożono wniosek o ZRID. Projektowana trasa ma długość ok. 2,7 km włącza się do DK 79 w odległości ok. 600 m od istniejącej łącznicy w węźle Byczyna.

Koszt realizacji – 22,5 mln zł + 4,0 mln zł wykupy gruntów.



Rysunek 1.11 Budowa obwodnicy Chrzanowa. Orientacyjna lokalizacja projektu



## 1.11. Obwodnica Zakopanego

Przedmiotowa inwestycja ma na celu usunięcie ruchu tranzytowego z centrum Zakopanego, a tym samym poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego oraz pieszych. Wszystkie warianty budowy połączenia drogi powiatowej nr K1656 z drogą wojewódzką nr 958 mają wspólny punkt początkowy zlokalizowany po południowo-wschodniej stronie Sanktuarium Matki Bożej Fatimskiej.

Wariant preferowany trasy ma długość ~0,9 km,

Koszty szacunkowe realizacji z wykupem gruntów wynoszą około 51,4 mln PLN

Obecnie inwestycja jest na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

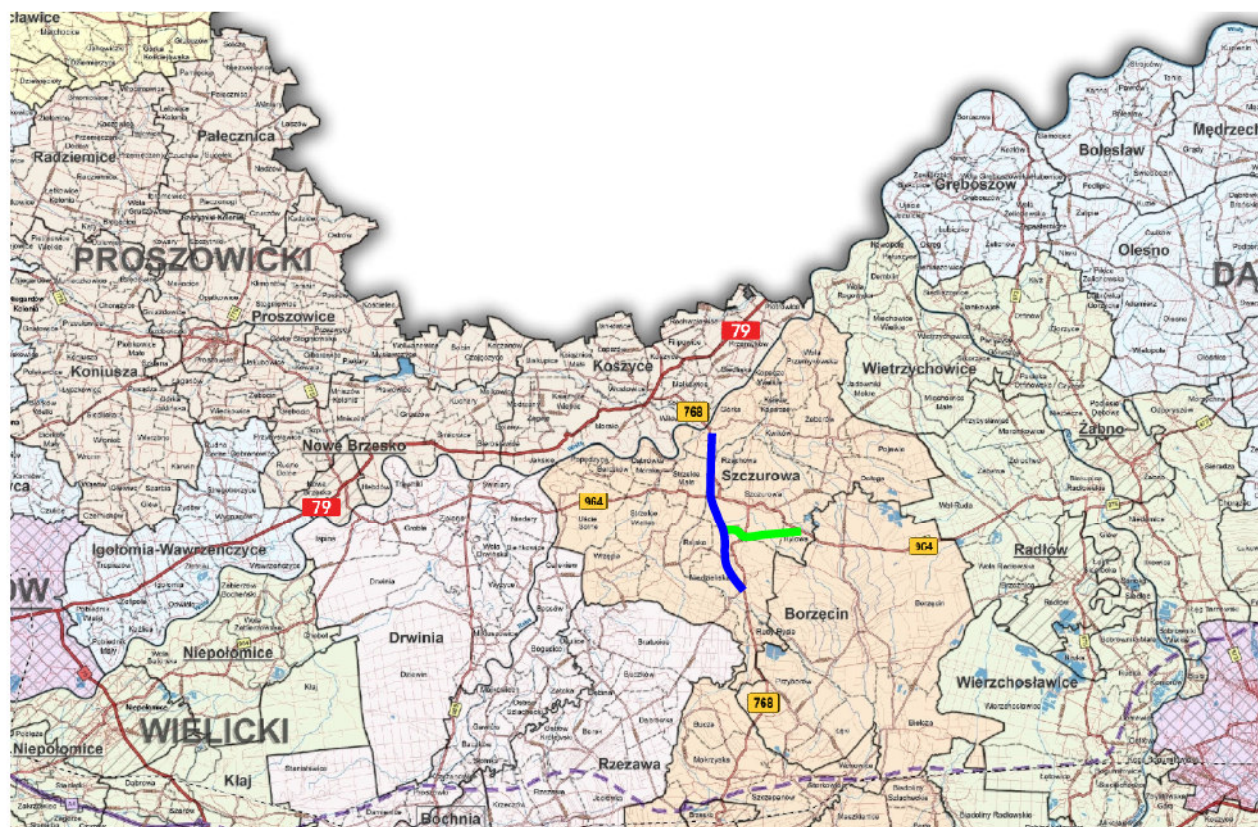


Rysunek 1.12 Obwodnica Zakopanego. Orientacyjna lokalizacja projektu █

## 1.12. Południowe obejście Szczurowej.

Inwestycja będzie kontynuacją zadania pn. ”Obwodnica Szczurowej” (kolor niebieski) zrealizowanej w latach 2009 – 2011 ze środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego.

Projekt posiada opracowaną koncepcję programową oraz decyzję środowiskową. Południowa obwodnica Szczurowej (kolor zielony) będzie trasą o długości około 4 km i połączy zachodnią obwodnicę Szczurowej z drogą wojewódzką nr 964 odciążając w ten sposób centrum miasta.



Rysunek 1.13 Południowe obejście Szczurowej. Orientacyjna lokalizacja projektu █

### 1.13. Obwodnica Babcic

Inwestycja ma na celu budowę obejścia miejscowości Babcice w ciągu dróg wojewódzkich nr 780 i 781. Utworzone zostanie szybkie i bezpieczne połączenie tych dróg, którego głównym zadaniem będzie ominięcie centrum miejscowości, skrócenie czasu podróży, podniesienie komfortu i jakości życia mieszkańców Babcic, polepszenie warunków ruchowych na drogach wojewódzkich 780 i 781 oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Wariant preferowany trasy ma długość ~4,8 km,

Koszty szacunkowe realizacji z wykupem gruntów wynoszą około 34,0 mln PLN

Obecnie inwestycja jest na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia – planowany termin pozyskania: II kwartał 2012 roku.



Rysunek 1.14 Obwodnica Babcic w ciągu dróg wojewódzkich nr 780 i 781. Orientacyjna lokalizacja projektu ████████

## 1.14. Obwodnica Tuchowa

Budowa wschodniej obwodnicy Tuchowa ma na celu znaczne usprawnienie ruchu samochodowego w mieście. Pozwoli to na zmniejszenie negatywnych czynników ruchu samochodowego (hałas, wibracje, spaliny, zmniejszenie wypadkowości). Ponadto skierowanie ruchu na obrzeża miasta pozwoli na uniknięcie zakorkowania centrum. Wzrastający ruch samochodowy będzie mniej uciążliwy dla mieszkańców. Budowa obwodnicy znacznie skróci czas przejazdu oraz znacznie zwiększy przepustowość drogi.

Wariant preferowany trasy ma długość ~3,0 km,

Koszty szacunkowe realizacji z wykupem gruntów wynoszą około 36,0 mln PLN

Inwestycja jest na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia - planowany termin: II kwartał 2012 r.



Rysunek 1.15 Wschodnie obejście Tuchowa w ciągu DW 977.

Orientacyjna lokalizacja projektu █

## 1.15. Obwodnica Zatora

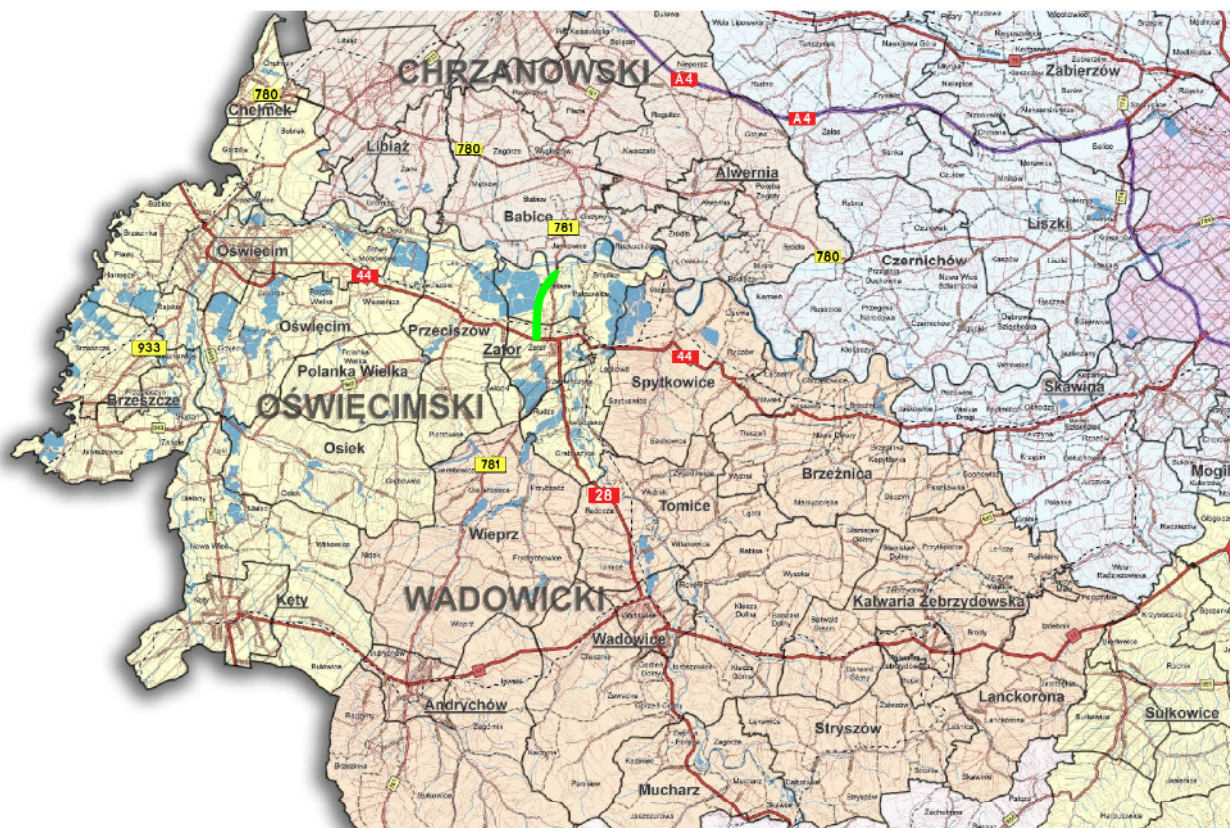
Podstawowym celem budowy obwodnicy m. Zator jest poprawa warunków ruchu, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu poprzez kształtowanie infrastruktury o wysokim poziomie bezpieczeństwa z równoczesnym ograniczeniem ryzyka zdarzeń drogowych w centrum miejscowości oraz ograniczenie negatywnych wpływów drogi wojewódzkiej na otaczające tereny poprzez wyprowadzenie ruchu poza obszary najbardziej wrażliwe na oddziaływanie.

Obecnie inwestycja jest w trakcie opracowywania Koncepcji Programowej wraz z wariantami przebiegu.

Planowany termin uzyskania decyzji środowiskowej – koniec 2012 r.

Szacunkowa długość trasy ~3,0 km.

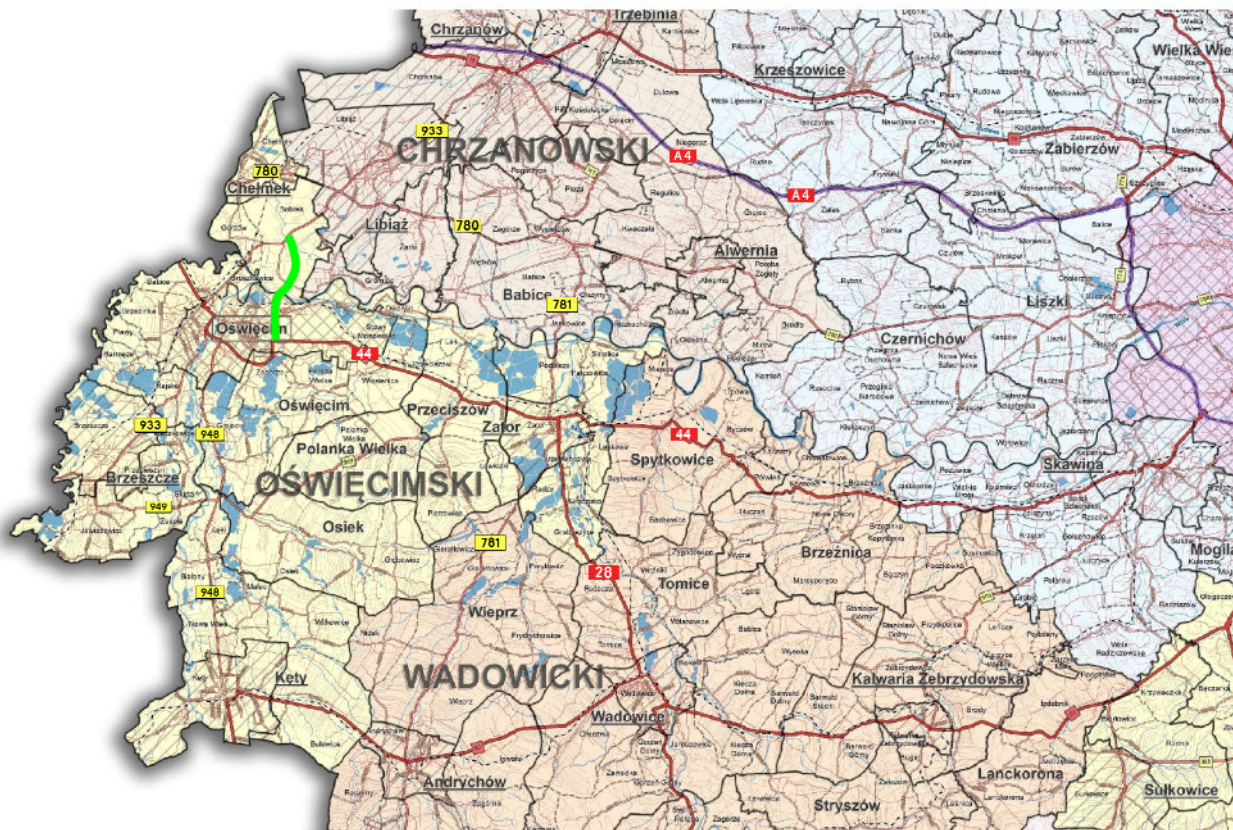
Koszty szacunkowe realizacji z wykupem gruntów wynoszą około 33,6 mln PLN



Rysunek 1.16 Budowa obwodnicy m. Zator na odc. od DK nr 44 do m. Podolsze. Orientacyjna lokalizacja projektu █

## 1.16. Obwodnica Oświęcimia

Aktualnie trwa procedura przetargowa, mająca na celu wyłonienie wykonawcy dokumentacji projektowej niniejszego zadania. Szacunkową wartość dokumentacji dla przedmiotowego zadania określono na kwotę 2.000.000 PLN. Zadanie jest planowane do współfinansowania ze środków Oświęcimskiego Strategicznego Programu Rządowego (OSPR).



Rysunek 1.17 Obwodnica Oświęcimia. Orientacyjna lokalizacja projektu

## 1.17. Obwodnica Miechowa

Inwestycja ma na celu budowę obejścia miejscowości Miechów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 783. Utworzone zostanie szybkie i bezpieczne obejście miejscowości, którego głównym zadaniem będzie: ominięcie centrum miasta, skrócenie czasu podróży oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Wariant preferowany trasy ma długość ~8,0 km,

Koszty szacunkowe realizacji z wykupem gruntów wynoszą około 75,0 mln PLN

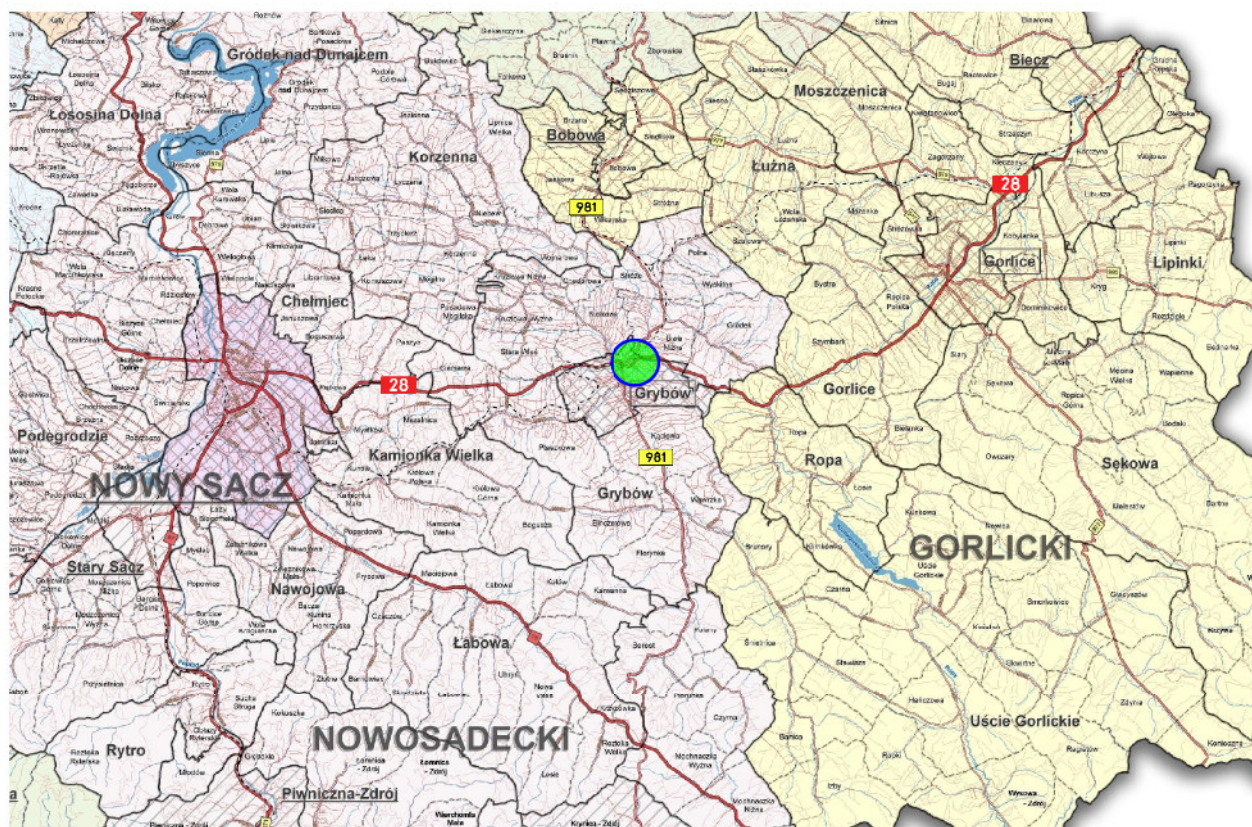
Obecnie inwestycja jest na etapie opracowywania Koncepcji Programowej i wariantów przebiegu. Planuje się pozyskanie decyzji środowiskowej na koniec 2012 r.




Rysunek 1.18 Północne obejście Miechowa w ciągu DW 783. Orientacyjna lokalizacja projektu

## 1.18. Obwodnica Grybowa

W I półroczu 2012 roku zostanie wyłoniony Wykonawca opracowania projektowego obejmującego Studium Wykonalności z elementami koncepcji programowej i decyzją środowiskową. Opracowanie będzie miało na celu wielowymiarową obiektywną analizę funkcjonowania głównego układu komunikacyjnego miasta Grybowa, w tym negatywnych aspektów istniejącej sytuacji związanej z funkcjonowaniem układu dróg wojewódzkiej nr 981 i krajowej nr 28 w mieście Grybowie, głównie w zakresie wielkości i płynności ruchu, jego struktury i celu (np. wewnętrzny, tranzytowy) bezpieczeństwa, parametrów i stanu technicznego dróg, uciążliwości oraz innych czynników mogących mieć wpływ na zasadność zmiany istniejącego stanu oraz na jej podstawie przedstawienie propozycji zmian przebiegu głównych dróg przez miasto. W rezultacie celem będzie określenie zasadności inwestycji obwodnicowej i wskazanie jej najwłaściwszego przebiegu. Dokumentacja studyjno-koncepcyjna powinna umożliwić podjęcie decyzji, co do zasadności utrzymania w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Grybowa i Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Grybowa terenów rezerwowanych od 1971r. pod budowę obwodnicy.



Rysunek 1.19 Obwodnica Grybowa. Orientacyjna lokalizacja projektu 



## 1.19. Obwodnica Zielonek

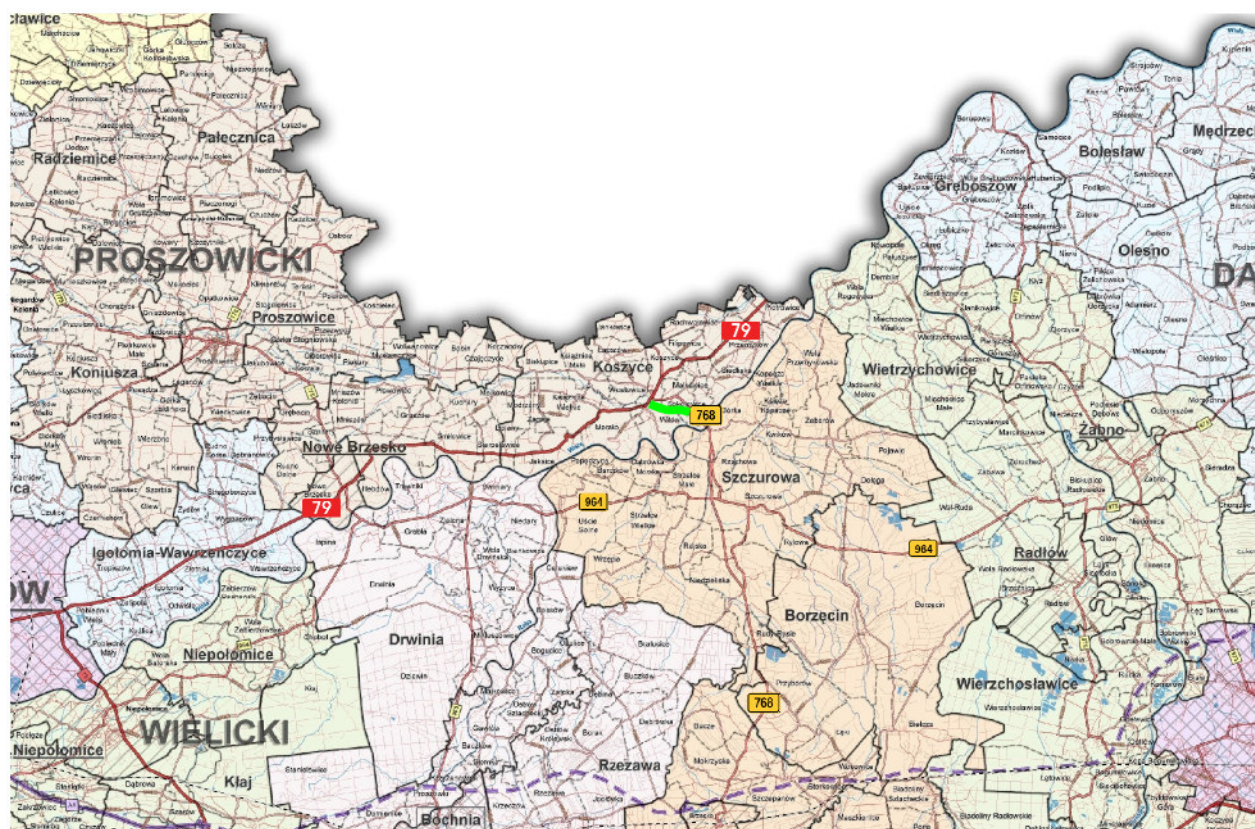
W I półroczu 2012 roku zostanie wyłoniony Wykonawca na opracowanie Studium Wykonalności z elementami koncepcji programowej i decyzją środowiskową. Trasa obejścia powinna w miarę możliwości maksymalnie wykorzystywać korytarz rezerwowany w projekcie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Zielonki po jej zachodniej stronie. Koncepcja obwodnicy musi nawiązywać do docelowo planowanego układu komunikacyjnego po północnej stronie Krakowa, tj.: „Północnej Obwodnicy Krakowa” i „Trasy Wolbromskiej”, stanowiącej kontynuację planowanej obwodnicy Zielonek na terenie miasta Kraków. Projektowaną obwodnicą winna zostać dowiązana na granicy miasta Kraków do projektu „Trasy Wolbromskiej” wykonanego na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa i powiązana z Północną Obwodnicą Krakowa poprzez projektowane w ramach tej inwestycji węzły wg opracowania wykonanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego i włączyć w istniejący przebieg DW 794 w rejonie wsi Trojanowice. Opracowanie powinno być wykonane wielowariantowo z uwzględnieniem różnych scenariuszy realizacji w/w układu docelowego, wynikających z horyzontów czasowych, przewidując alternatywne powiązania z istniejącą siecią dróg.



Rysunek 1.20 Obwodnica Zielonek. Orientacyjna lokalizacja projektu

## 1.20. Obwodnica Koszyc

Budowa I etapu obwodnicy Koszyc będzie polegała na przełożeniu drogi wojewódzkiej 768 na odcinku od Kępy Sokołowskiej do drogi krajowej nr 79. Planowane wyłonienie Wykonawcy opracowania projektowego obejmującego Studium wykonalności z elementami koncepcji programowej i decyzją środowiskową planowane jest na II kwartał 2012 r.




Rysunek 1.21 Obwodnica Koszyc. Orientacyjna lokalizacja projektu

## 1.21. Obwodnica Słomnik

W roku 2012 zostanie wyłoniony Wykonawca na opracowanie Studium wykonalności z elementami koncepcji programowej i decyzją środowiskową. Obwodnica Słomnik ma na celu rozwiązanie problemów ruchowych w układzie dróg: DW 773, DW 775 oraz DK 7.

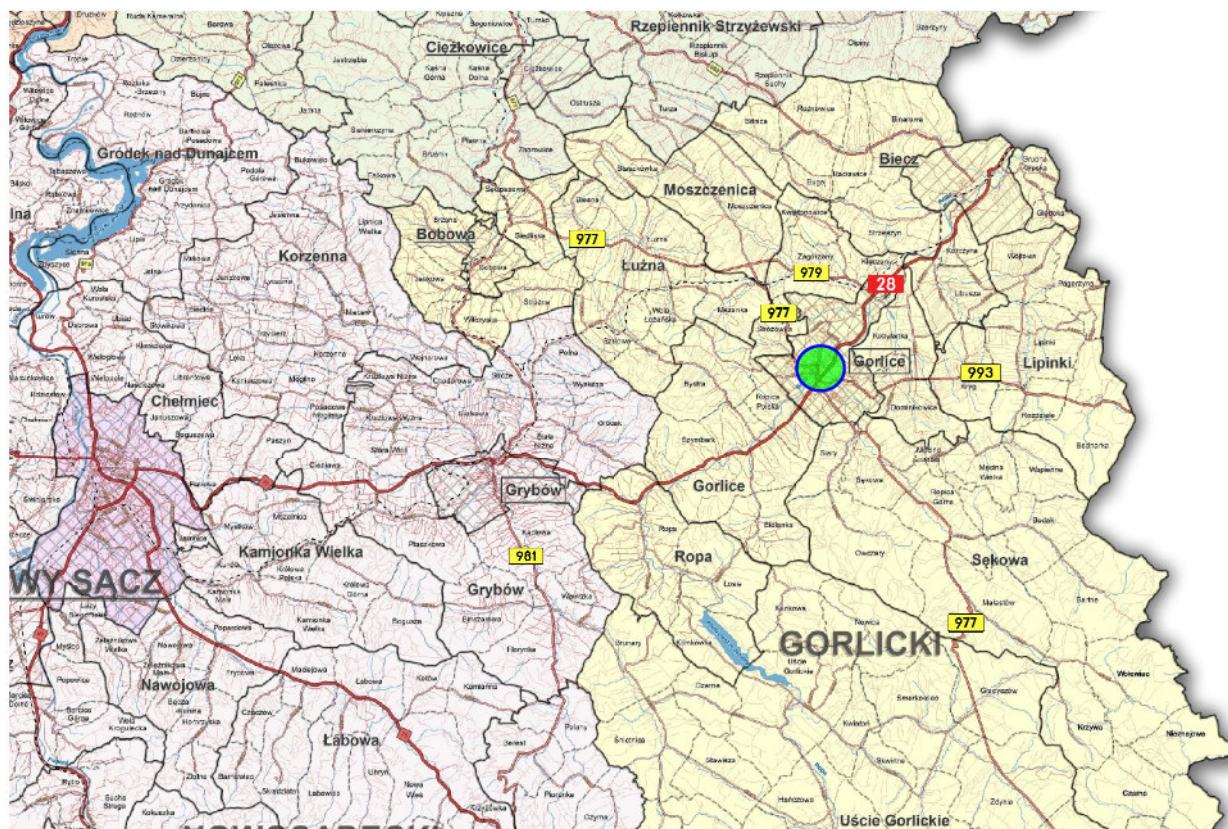


Rysunek 1.22 Obwodnica Słomnik. Orientacyjna lokalizacja projektu 

## 1.22. Obwodnica Gorlic

Rozstrzygnięcie przetargu na Wykonawcę opracowania projektowego obejmującego Studium wykonalności z elementami koncepcji programowej i decyzją środowiskową planowane jest na przełom kwietnia i maja 2012 r. Wyłoniony Wykonawca przedstawi trzy warianty przebiegu obwodnicy.

Obwodnica drogowa ma być drogą klasy technicznej G (głównej), alternatywną dla odcinków dróg wojewódzkich nr 977, 993 przebiegających przez centrum miasta Gorlice, w powiązaniu również z drogą wojewódzką nr 979.



Rysunek 1.23 Obwodnica Gorlic. Orientacyjna lokalizacja projektu



## 1.23. Obwodnica Proszowic

W 2012 roku planuje się wyłonić wykonawcę opracowania projektowego obejmującego Studium wykonalności z elementami koncepcji programowej i decyzją środowiskową.

Budowa II odcinka obwodnicy Proszowic (kolor zielony) miałaby połączyć rondo przy od ul. Brodzińskiego (koniec I etapu obwodnicy – kolor niebieski zrealizowanego w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego w latach 2009 – 2011) z drogą wojewódzką Nr 775.



Rysunek 1.24 Obwodnica Proszowic – ETAP II. Orientacyjna lokalizacja projektu

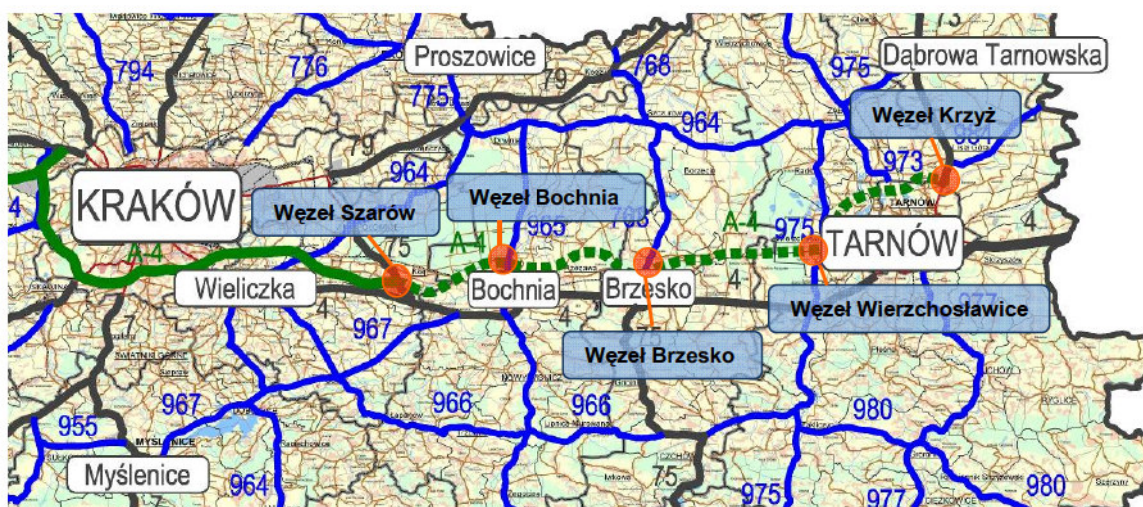
## 2. ROZPROWADZENIE RUCHU ZE ZJAZDÓW AUTOSTRADY A4 (DZIAŁANIE 3.2.2 SRWM 2011-2020)

Autostrada na odcinku Kraków - Tarnów jest częścią biegnącej z Europy Zachodniej na Ukrainę autostrady A4 leżącej w III Transeuropejskim Korytarzu Transportowym, który przecina Polskę od zachodniej granicy w Zgorzelcu do wschodniej granicy w Korczowej. Jest również częścią europejskiej trasy E40.

W 2009 r. został otwarty 20-kilometrowy odcinek autostrady A4 od Krakowa do Szarowa. Budowa została sfinansowana w całości z Krajowego Funduszu Drogowego. Autostrada Kraków – Szarów została zbudowana w klasie technicznej A. Obecnie realizowany jest etap Kraków (węzeł Szarów) –Tarnów (węzeł Krzyż). Został on podzielony na trzy odcinki:

- odcinek węzeł Szarów – węzeł Brzesko,
- odcinek węzeł Brzesko – węzeł Wierzchosławice,
- odcinek węzeł Wierzchosławice – węzeł Krzyż.

Pierwszy z wymienionych odcinków planowany jest do zakończenia w 2012 r. W jego ciągu zaplanowane są dwa węzły: Bochnia (z drogą powiatową nr K 1424) i Brzesko (z drogą wojewódzką nr 768). Drugi odcinek do węzła Wierzchosławice planowany jest do zakończenia w 2013. W jego ramach powstanie węzeł Wierzchosławice. Trzeci odcinek zostanie ukończony również w 2012 r. Należy jednak podkreślić, że istniejąca infrastruktura drogowa zlokalizowana w sąsiedztwie planowanych do budowy węzłów nie posiada właściwych parametrów technicznych i wymaga przebudowy.



Rysunek 2.1 Węzły autostradowe na odcinku autostrady A4 Szarów - Tarnów

### 1. Węzeł Bochnia

Projektowany w ramach budowy autostrady A4 zjazd z węzła autostradowego Bochnia został dowiązany do istniejącej drogi powiatowej nr 1424 K. Z uwagi na parametry oraz stan techniczny tej drogi, a także przyległą zabudowę utrudnione byłoby użytkowanie jej jako dojazdu do autostrady. Dodatkowo dojazd do węzła wiązałby się z przejazdem przez Miasto Bochnia gdyż brak jest bezpośredniego połączenia drogi powiatowej z drogą krajową nr 4. Dlatego dla rozprowadzenia ruchu z autostrady w obrębie Bochni Województwo Małopolskie wraz z samorządami lokalnymi zleciło opracowanie dokumentacji dla budowy połączenia drogowego

projektowanego węzła autostradowego Bochnia z drogą krajową nr 4. Niestety zarządca drogi krajowej nie włączył się ani w przygotowanie, ani w finansowanie realizacji zadania. Szacunkowy koszt realizacji tego zadania (z wykupem gruntów) to ok. 82,5 mln zł. Obecnie brak jest zabezpieczenia finansowego na jego realizację po stronie województwa.

## **2. Węzeł Brzesko**

Województwo Małopolskie wraz z samorządami lokalnymi zleciło opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy połączenia autostrady A-4 na odc. Kraków – Tarnów z drogą wojewódzką nr 768 Koszyce – Brzesko w węźle Brzesko – odcinek drogi wojewódzkiej nr 768. Szacunkowy koszt realizacji całego zadania (11 km) to ok. 90 mln zł. W 2009 r. GDDKiA zawarła porozumienie z Województwem, w którym zobowiązała się finansować 75% kosztów realizacji zadania I. Obecnie, z uwagi na brak środków, wycofała się z zawartej umowy. Województwo nie dysponuje środkami na realizację całego zadania.

## **3. Węzeł Wierzchosławice**

Projektowany węzeł autostradowy Wierzchosławice zapewni bezpośrednie połączenie autostrady A4 z drogą krajową nr 4 oraz pośrednio z drogą wojewódzką nr 975 oraz z siecią dróg powiatowych i gminnych. Pozostawienie DW 975 w dotychczasowym przebiegu, powoduje konieczność prowadzenie ruchu autostradowego przez zwartą zabudowę Bogumiłowic w kierunku na Wojnicz i Nowy Sącz. Alternatywnym dla tej koncepcji rozwiązaniem jest przedłużenie planowanego w ciągu DW 975 obejścia Wojnicza w kierunku północno zachodnim z włączeniem w I etapie do zbiorczej drogi serwisowej prowadzonej wzdłuż A4 do węzła Wierzchosławice.

Etap II obejmuje kontynuację tej trasy w kierunku północnym do skrzyżowania z drogą wojewódzka nr 975. Uzasadnieniem dla takiego przebiegu DW 975 po nowej trasie jest uwolnienie obszarów zabudowy mieszkaniowej od uciążliwości komunikacyjnych od ruchu autostradowego i zapewnienie możliwości aktywizacji gospodarczej terenów przyległych.

## **4. Węzeł Krzyż**

Projektowany węzeł autostradowy Krzyż zapewni bezpośrednie połączenie autostrady A4 z drogą krajową nr 73 oraz pośrednio z drogą wojewódzką nr 984. Dla lepszego rozproszania ruchu oraz poprawę bezpieczeństwa należy opracować zgodnie z ustaleniami z GDDKiA koncepcję obwodnicy Lisiej Góry w ciągu DK 73 i DW 984.

**Dla istniejącego odcinka autostrady ogromne znaczenie komunikacyjne mają również węzły: Byczyna, Rudno i Mirowski:**

- Województwo Małopolskie wspólnie z miastem Chrzanów przygotowuje zadanie budowy zachodniej obwodnicy Chrzanowa w ciągu DW nr 933, mające na celu poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu na przeciążonej i prowadzącej przez centrum miasta DW nr 933. Projektowana obwodnica ma długość ok. 2,7 km i łączy się do DK nr 79 w odległości ok. 600 m. od istniejącej łącznicy w węźle Byczyna;

- węzeł w Rudnie to jedna z kluczowych inwestycji drogowych dla rozwoju gmin Alwernia, Krzeszowice i Spytkowice oraz powiatów krakowskiego i chrzanowskiego. Rozbudowa węzła Rudno obejmuje połączenie autostrady A4 Katowice – Kraków z DK 79 i 44 oraz DW 780. Dla połączenia autostrady A4 Katowice - Kraków z DK nr 79 oraz DW 780 konieczna będzie przebudowa ciągu dróg powiatowych nr 1033K, 2186K, 2191K, 2189K

- w 2010r. Województwo Małopolskie w porozumieniu z Gminą Kraków zleciło opracowanie studium wykonalności wraz z koncepcją programową dla połączenia ul. Księcia Józefa (DW nr 780) z południową autostradową obwodnicą Krakowa poprzez węzeł Mirowski. Trwa opracowanie dokumentacji.

**Szacunkowy koszt inwestycji związanych z rozprowadzeniem ruchu z autostrady A4 to ok 640 mln PLN**



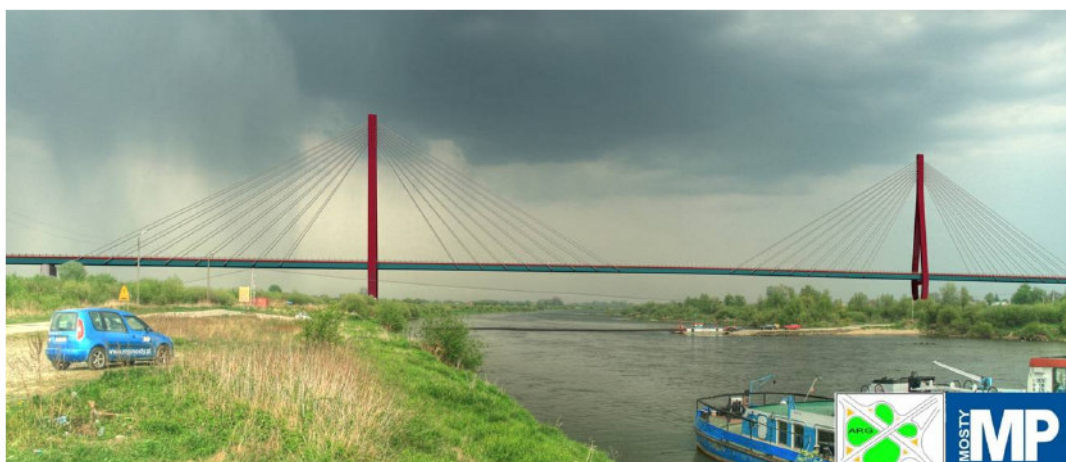
### 3. BUDOWA NOWYCH CIĄGÓW DROGOWYCH (DZIAŁANIE 3.3.1 SRWM 2011-2020)

#### 3.1. Przeprawa mostowa przez Wisłę w ciągu DW nr 973 Borusowa – Nowy Korczyn

Strategiczna dla Województwa Małopolskiego jest inwestycja pn. *”Przeprawa mostowa przez Wisłę w ciągu DW nr 973 Borusowa – Nowy Korczyn”* planowana do realizacji w oparciu o porozumienie intencyjne z dnia 17.10.2007 r. i umowę zawartą w dniu 04.06.2008 r. pomiędzy Województwem Małopolskim a Województwem Świętokrzyskim.

Budowa nowego mostu na Wiśle w miejscowości Borusowa umożliwi przejazd pomiędzy Nowym Korczynem a Dąbrową Tarnowską, z pominięciem drogi krajowej DK73. Przeprawa promowa zostanie zlikwidowana, a w jej miejsce wykonany będzie most pomiędzy wałami Wisły, aż do włączenia w kierunku północnym do DK79 Sandomierz - Kraków. Budowa mostu przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności terenu, po którym będzie przebiegała modernizowana droga, umożliwi większy wzrost gospodarczy tego regionu, poprawi dostępność transportową, skróci czas przejazdu pomiędzy województwami świętokrzyskim i małopolskim.

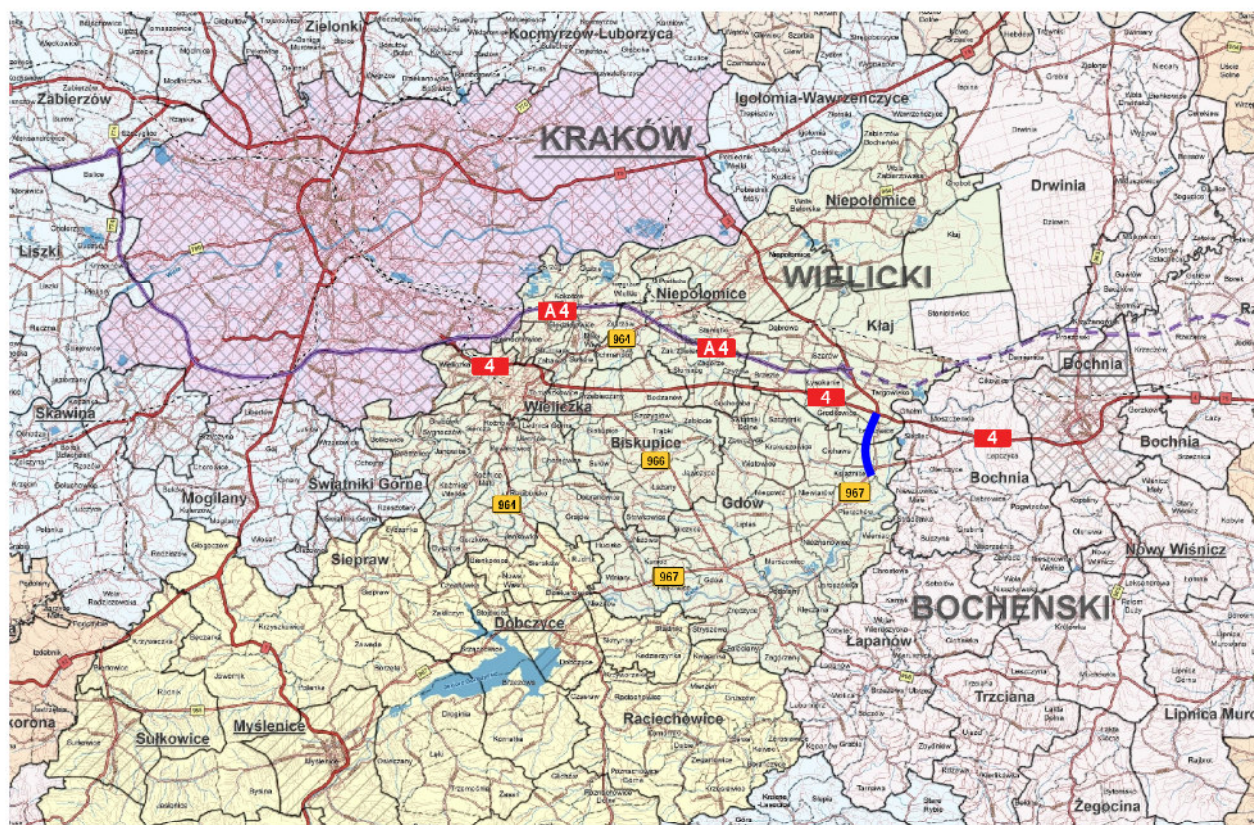
**Szacunkowy koszt zadania to około 162 mln PLN.**



Rysunek 3.1 Przeprawa mostowa przez Wisłę w ciągu DW nr 973 Borusowa – Nowy Korczyn

### 3.2. Przełożenie drogi wojewódzkiej nr 967 stanowiące drogowy łącznik pomiędzy miejscowościami Pierzchów – Książnice – Łężkowice z drogą krajową nr 4 w miejscowości Targowisko.

Zadaniem łącznika ma być m in. poprawa dostępności do autostrady A4 poprzez węzeł Szarów dla pojazdów jadących DW967 z kierunku Gdowa. Dokładny przebieg zostanie ustalony na etapie sporządzania dokumentacji projektowej, więc nie wyklucza się analizy możliwości włączenia projektowanego łącznika bezpośrednio do DK75. W chwili obecnej niemożliwym jest podanie kosztów związanych z realizacją przedmiotowego zadania, w tym z wykupem gruntów. Orientacyjne koszt inwestycji w zależności od wariantu może wynieść między 20 a 40 mln PLN\*.



Rysunek 3.2 Orientacyjna lokalizacja Projektu: Przełożenie drogi wojewódzkiej nr 967 stanowiące drogowy łącznik pomiędzy miejscowościami Pierzchów – Książnice – Łężkowice z drogą krajową nr 4 w miejscowości Targowisko

\* na potrzeby obliczeń nakładów finansowych ma modernizację i rozbudowę Małopolskiej sieci dróg wojewódzkich do 2020 roku przyjmując się średnią wartość inwestycji na poziomie 30 mln PLN

### 3.3. Poprawa bezpieczeństwa, płynności i przepustowości istniejącego układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie MPL Balice

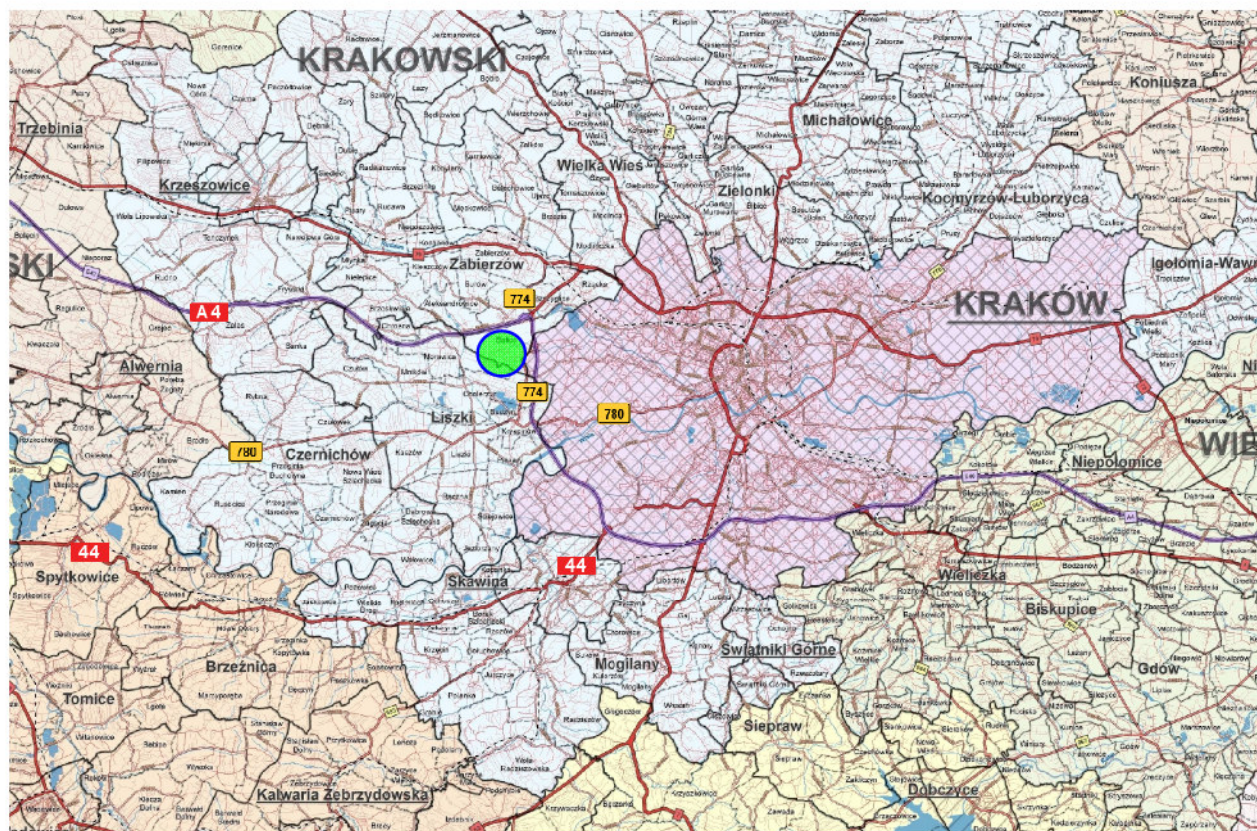
W 2011 roku została zawarta umowa na opracowanie „Wielowariantowej koncepcji z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach i programem funkcjonalno - użytkowym poprawy bezpieczeństwa, płynności i przepustowości istniejącego układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie MPL Balice”.

Przedmiotem analizy objęto pięć skrzyżowań zlokalizowanych na odcinku drogi wojewódzkiej nr 774 od skrzyżowania z ul. Krakowską (DP 2121K) do skrzyżowania z ul. Olszanicką. Miejsca objęte opracowaniem:

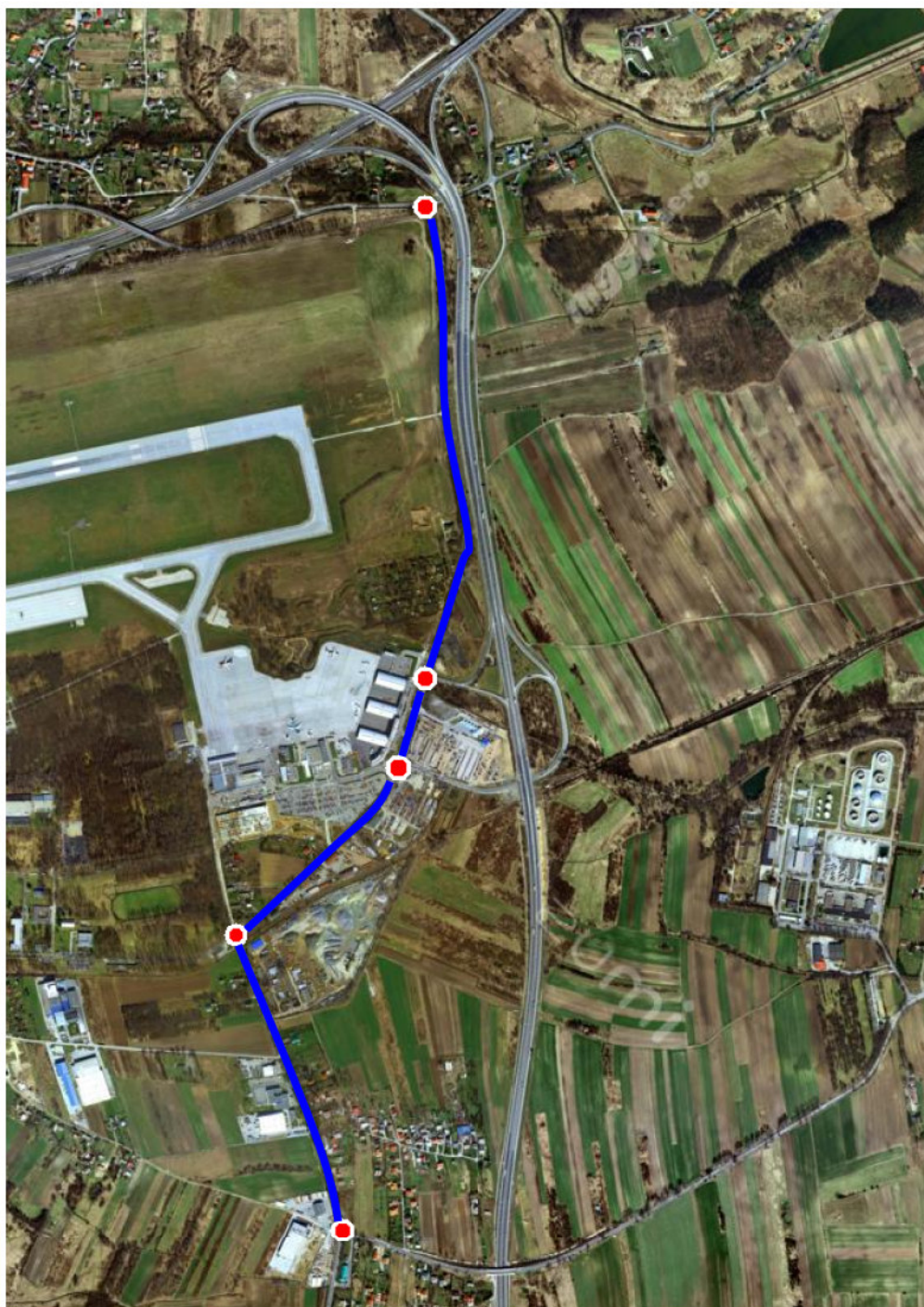
1. SK I – skrzyżowanie DW 774 z drogą powiatową nr 2121K
2. SK II – skrzyżowanie DW 774 z łącznicą autostrady A4 węzła Balice II (kier. Lotnisko Balice i Kraków Południe)
3. SK III – skrzyżowanie DW 774 z łącznicą autostrady A4 węzła Balice II (kier. Lotnisko Balice i Kraków Północ)
4. SK IV – skrzyżowanie DW 774 z ul. Medweckiego
5. SK V – skrzyżowanie DW 774 z ul. Olszanicką

Szacunkowa długość trasy ~3,0 km,

Koszty szacunkowe realizacji z wykupem gruntów wynoszą około 17,0 mln PLN



Rysunek 3.3 Orientacyjna lokalizacja Projektu: Poprawa bezpieczeństwa, płynności i przepustowości istniejącego układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie MPL Balice



Rysunek 3.4 Poprawa bezpieczeństwa, płynności i przepustowości istniejącego układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie MPL Balice

## 4. MODERNIZACJA ISTNIEJĄCEJ SIECI DROGOWEJ (DZIAŁANIE 3.3.2 SRWM 2011-2020).

Mimo znacznych nakładów finansowych na infrastrukturę drogową około 12% długości dróg wojewódzkich posiada nawierzchnię w stanie technicznym zadowalającym przy ok. 34% nawierzchni w złym stanie. Z przeprowadzonego w 2011 roku przeglądu obiektów mostowych wynika, iż około 33 % obiektów (108 sztuk) jest w stanie niepokojącym a 10 % w stanie niedostatecznym (33 sztuk). Istniejące natężenie ruchu pojazdów na drogach wojewódzkich jest globalnie duże i w kolejnych latach będzie ulegało zwiększeniu. Taka sytuacja będzie powodowała postępującą degradację istniejącej sieci drogowej. Szacuje się, iż do 2020 roku konieczna będzie modernizacja około 450 km dróg wojewódzkich wraz z obiektami inżynierskimi.

**Potrzeby finansowe w tym zakresie w perspektywie 2020 roku kształtuje się na poziomie 1,500 mld PLN.**

Wykaz odcinków dróg wojewódzkich wymagających modernizacji w latach 2013 – 2015

Lp	Nr drogi	Nazwa drogi wg obowiązującego wykazu	Długość odcinków do modernizacji [km]	Całkowita długość drogi [km]
1	969	Nowy Targ - Czorsztyn - Krościenko - Zabrzeż - Brzezna - Stary Sącz	59,5	69,5
2	948	Oświęcim - Kęty - Kobiernice - Tresna - Oczków	9,0	17,7
3	783	Olkusz - Wolbrom - Miechów - Raclawice - Skalbmierz	13,0	60,3
4	768	Jędrzejów - Węchadłów - Skalbmierz - Koszyce - Brzesko	10,0	27,5
5	958	Chabówka - Czarny Dunajec - Chocholów - Zakopane	25,0	50,7
6	975	Dąbrowa Tarnowska - Biskupice Radłowskie - Wojnicz - Zakliczyn - Dąbrowa	50,0	77,5
7	984	Lisia Góra - Radomyśl Wielki - Mielec	12,5	13,3
RAZEM			179,0	316,5

Wykaz odcinków dróg wojewódzkich wymagających modernizacji w latach 2016 - 2020

Lp	Nr drogi	Nazwa drogi wg obowiązującego wykazu	Długość odcinków do modernizacji [km]	Całkowita długość drogi [km]
1	973	Busko Zdrój - Nowy Korczyn - Żabno - Niedomice - Tarnów	9,0	29,5
2	957	Białka - Zawoja - Jablonka - Czarny Dunajec - Nowy Targ	13,0	68,3
3	968	Lubień - Mszana Dolna - Kamienica - Zabrzeż	35,0	43,7
4	791	Wanaty - Zawiercie - Ogrodzieniec - Olkusz - Trzebinia	9,0	35,4
5	781	Chrzanów - Babice - Zator - Andrychów - Łękawica	15,0	46,9
6	966	Wieliczka - Gdów - Muchówka - Tymowa	30,0	50,3

Załącznik nr 8: „Lista zadań planowanych do realizacji do 2020 roku”  
Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich w Małopolsce

Lp	Nr drogi	Nazwa drogi wg obowiązującego wykazu	Długość odcinków do modernizacji [km]	Całkowita długość drogi [km]
7	960	Czarna Góra - Bukowina Tatrzańska - Łysa Polana - granica państwa	7,0	13,2
8	971	Krynica - Muszyna - Piwniczna	9,0	35,5
9	964	Kasina W. - Dobczyce - Wieliczka - Niepołomice - Ispina - Zielona - Szczurowa - Biskupice Radł.	10,0	104,0
10	965	Zielona - Bochnia - Limanowa	15,0	52,8
11	946	Żywiec - Sucha Beskidzka	11,0	12,8
12	953	Skawina - Kalwaria Zebrzydowska	9,0	18,2
13	956	Biertowice - Sułkowice - Zembrzyce	9,0	24,3
14	780	Kraków - Alwernia - Chełmek - Chełm Śląski	4,0*	45,6
15	981	Zborowice - Grybów - Krzyżówka - Krynica	17,0	48,9
16	949	Jawiszowice - Osiek - Polanka Wielka - Przeciszów	6,0	21,7
17	982	Szczucin - Sadekowa Góra - Jaślany	3,0	11,2
18	979	Moszczenica - Zagórzany	5,0	6,4
19	993	Gorlice - Nowy Żmigród - Dukla	8,0	16,1
20	977	Tarnów - Tuchów - Gromnik - Zborowice - Moszczenica - Gorlice - Konieczna - gr. państwa	12,0	86,4
<b>RAZEM</b>			<b>277,6*</b>	<b>771,1</b>

\*Po wprowadzeniu systemu opłat via TOLL na DK79 od roku 2013, droga wojewódzka nr 780 na odc. Kraków - Chełmek (na długości 45 km) przejmie intensywny ruch ciężarowy jako jedyna niepłatna droga alternatywna łącząca Kraków z województwem Śląskim.

Zestawienie stanu technicznego obiektów mostowych w ciągu dróg wojewódzkich - stan na czerwiec 2012

Lp.	Nr DW	dł. drogi [km]	Ilość obiektów mostowych [szt.]	Stan obiektów mostowych [szt.]			
				odpowiedni	zadowolający	niepokojący	niedostateczny
1.	768	27,40	3	2	1		
2.	773	34,70	8		5	3	
3.	774	8,40	0				
4.	775	29,40	6	3	1	2	
5.	776	28,10	1		1		
6.	780	45,60	12	3	8	1	
7.	781	46,90	11	8	2	1	
8.	783	60,30	7		3	2	2
9.	791	35,40	3		1	1	1
10.	794	43,80	6	1	4	1	



Załącznik nr 8: „Lista zadań planowanych do realizacji do 2020 roku”  
Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich w Małopolsce

Lp.	Nr DW	dł. drogi [km]	Ilość obiektów mostowych [szt.]	Stan obiektów mostowych [szt.]			
				odpowiedni	zadowalający	niepokojący	niedostateczny
11.	933	29,70	4	4			
12.	946	12,80	6	1	1		4
13.	948	17,70	3		1	2	
14.	949	21,70	5	3	1	1	
15.	953	18,20	1			1	
16.	955	8,40	1		1		
17.	956	24,20	12	1	6	5	
18.	957	68,30	15	5	4	6	
19.	958	50,70	15	1	7	6	1
20.	959	1,10	2	2			
21.	960	13,20	2			2	
22.	961	7,70	3			2	1
23.	962	9,00	4			2	2
24.	964	104,00	16	6	5	5	
25.	965	52,80	13	1	5	5	2
26.	966	50,30	13	3		7	3
27.	967	35,00	11	2	8	1	
28.	968	43,70	21		4	14	3
29.	969	69,50	24	8	1	6	9
30.	971	35,50	15	4	6	3	2
31.	973	29,50	0				
32.	975	77,40	11	1	3	7	
33.	977	86,36	25	4	10	10	1
34.	979	6,30	2		1	1	
35.	980	48,50	22	5	16	1	
36.	981	48,90	14	2	4	7	1
37.	982	11,20	1			1	
38.	984	13,30	0				
39.	993	16,10	5	1	1	2	1
suma [km/szt]		1371	323	71	111	108	33
udział [%]				22%	34%	33%	10%



## 5. SYSTEM PARK & RIDE (DZIAŁANIE 3.4.3 SRWM 2011-2020)

*Park & Ride* (Parkuj i Jedź) to sposób poruszania się po aglomeracjach. System jest przeznaczony dla osób, które dojeżdżają z przedmieść dużych miast i korzystają z komunikacji miejskiej. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach i kontynuują drogę do centrum miasta autobusem, tramwajem czy pociągiem.

System *Park & Ride* jest wpisany w STRATEGIĘ ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO na lata 2011 - 2020:

- Kierunek polityki rozwoju: 3.4 Wsparcie instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportu,

- Działanie: 3.4.3 Tworzenie warunków dla spójności sieci miejskiej poprzez rozwiązania w zakresie transportu (w tym również infrastruktury rowerowej oraz parkingów działających w systemie „parkuj i jedź”) oraz wzmacniania komunikacji publicznej.

System *Park & Ride* (Parkuj i Jedź) jest formą wyjścia naprzeciw tendencji zastępowania komunikacji samochodami osobowymi transportem zbiorowym. Głównymi osiami komunikacyjnymi rozwijanymi w pierwszej kolejności będą szlaki po trasie z Trzebini do Tarnowa (Autostrada A4, magistrala kolejowej E30 ) oraz trasie z Kozłowa do Krakowa (droga krajowa nr 7, trasa kolejowa nr 8).

Zasada finansowania przedsięwzięcia powinna być oparta na współfinansowaniu Samorządu Województwa, Terenowych Jednostek Samorządu przy udziale środków Unii Europejskiej. Do współpracy będzie zaproszona spółka PKP Nieruchomości, która wygeneruje miejsca przesiadkowe (Centra Komunikacyjne). Zabezpieczenie wkładu krajowego odbywać się będzie w sposób zindywidualizowany, najbardziej właściwe będzie opracowanie i wdrożenie systemu koncesyjnego.

Nierozłączną częścią Projektu winna być możliwość nabycia biletów aglomeracyjnych pozwalających podróżować różnymi środkami transportu zbiorowego (pociąg, tramwaj, autobus, bus). Nadrzędnym celem Przedsięwzięcia będzie skrócenie czasu podróży, poprawa dostępności do aglomeracji, odciążenie dróg wlotowych do Krakowa oraz zastąpienie transportu samochodowego kolejowym, jako mniej oddziałującym na środowisko.

**Potrzeby finansowe związane z powstaniem systemu Park & Ride szacuje się na poziomie 1 mld PLN przy zaangażowaniu środków UE na poziomie 500 mln PLN. Pozostała część zostanie pozyskana w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego z Jednostkami Samorządu Terytorialnego.**



## 6. CENTRA LOGISTYCZNO – PRZEŁADUNKOWE (DZIAŁANIE 3.2.5 SRWM 2011-2020)

Zgodnie z wymogami Unii Europejskiej, polityka transportowa zmierza do połączenia głównych gałęzi transportu. Jednym z obszarów, w których nastąpi konsolidacja sieci transportowej będą *Centra Logistyczno – Przeładunkowe (CLP)*. *Centra Logistyczno – Przeładunkowe* będą uzupełnieniem systemu Park & Ride. *CLP* będą formą terminali wraz z parkingami, które obsługują prace przeładunkowe (artykuły spożywcze, towary przemysłowe, odpady etc.) oraz prowadzących działania logistyczne związane ze zintegrowanym transportem publicznym.

Na zlecenie ZDW w Krakowie będzie opracowane *Studium ruchowe dostępności do autostrady A4 i linii kolejowej E30 z istniejących i planowanych obszarów aktywności gospodarczej położonych w gminach przyległych z wykorzystaniem istniejących i planowanych dróg publicznych*. Celem opracowania jest przedstawienie koncepcji i programu działań zarówno inwestycyjnych jak i organizacyjnych zmierzających do usprawnienia komunikacji w omawianym obszarze gwarantującej odpowiednią dostępność do autostrady A4, przy zapewnieniu podstawowych standardów bezpieczeństwa i warunków ruchu obsługi komunikacyjnej.

Analiza danych z opracowanego studium pozwoli na wskazanie potencjalnych obszarów, w których powinny zostać zlokalizowane *CLP*.

**Potrzeby finansowe związane z powstaniem Centrów Logistyczno-Przeładunkowych szacuje się na poziomie 200 mln PLN.**