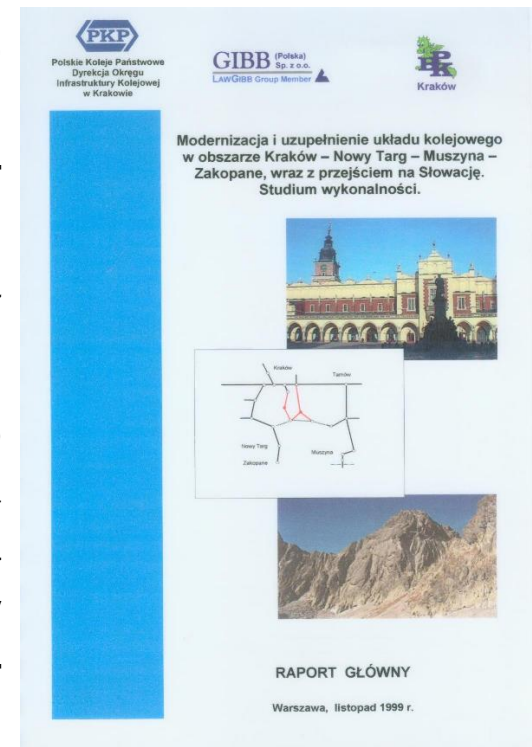


Rys historyczny

- W 1981 r. Biuro Projektów Kolejowych wykonało opracowanie „Koncepcja nowej linii kolejowej, odcinek Podłęże – Szczyrzyc, z włączeniem do linii Chabówka – Nowy Sącz”,
- W 1990 r. Biuro Projektów Kolejowych wykonało opracowanie „Podłęże – Piekietko – budowa odcinka linii kolejowej – studium przewozowo-ekonomiczne”,
- We wrześniu 1996 r. Dyrekcja Generalna PKP ujęła w programie modernizacji infrastruktury na lata 2000 – 2010, budowę nowej linii kolejowej Kraków – Tymbark jako uzupełnienie korytarza transportu kombinowanego C 30/1,
- W marcu 1998 r. włoska firma TEAM Engineering S.r.l przekazała polskiej stronie „projekt wstępny nowej linii kolejowej Podłęże – Piekietko oraz modernizacji linii Chabówka – Mszana Dolna – Tymbark”,

Rys historyczny

- W 1999 r. ze środków ówczesnej Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej zostało zlecone firmie GiBB Polska sp. z o.o. wykonanie studium wykonalności: **„Modernizacja i uzupełnienie układu kolejowego w obszarze: Kraków – Nowy Targ – Muszyna – Zakopane, wraz z przejściem na Słowację”**,
- W styczniu 2011 roku do Ministerstwa Infrastruktury przekazany został „Ramowy harmonogram realizacji Projektu”.
- W maju 2011 roku Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął uchwałę o zaciągnięciu zobowiązania na aktualizację studium wykonalności dla zadania **„Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz”** w ramach projektu **„Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz”**.



Stadium wykonalności 1999 r.

Wybór Wykonawcy – podpisanie umowy

W dniu 15 maja 2013 roku została podpisana umowa na wykonanie:

Aktualizacji studium wykonalności dla zadania pt.

„Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii Chabówka – Nowy Sącz”

w ramach projektu

„Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz”

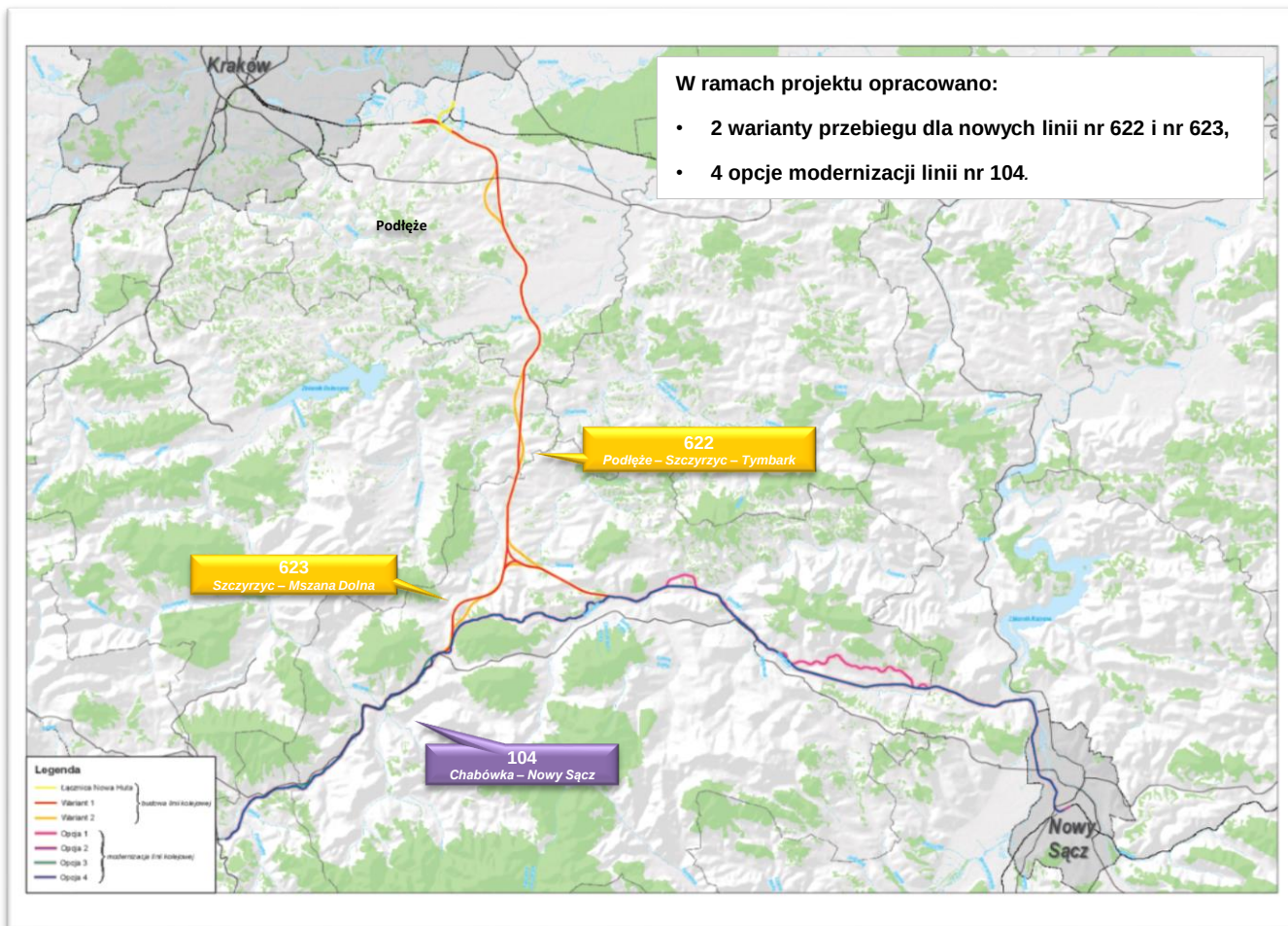
Do realizacji Projektu wybrano konsorcjum w składzie:

- **Ernst & Young** Corporate Finance Sp. z o.o. (lider),
- **WS Atkins-Polska** Sp. z o.o (obecnie Multiconsult AS),
- **Wierzbowski Eversheds** Sp. k. („Wierzbowski Eversheds”).

Cel i korzyści z realizacji projektu

- poprawa komunikacji południowej części województwa małopolskiego z Krakowem,
- usprawnienie krajowego i międzynarodowego tranzytu kolejowego,
- zwiększenia ruchu turystycznego oraz podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej w regionie,
- skrócenie czasów przejazdu na trasach:
 - Kraków – Mszana Dolna – Chabówka – Zakopane,
 - Kraków – Nowy Sącz,
 - Chabówka – Nowy Sącz.
- wzrost konkurencyjności transportu kolejowego,
- poprawa jakości powietrza, dzięki zmniejszeniu ruchu drogowego,
- poprawa dostępu do komunikacji zbiorowej gmin leżących na trasie linii.

Analizowane scenariusze realizacji projektu



Warianty i opcje realizowane w ramach projektu

Wybór scenariusza realizacji projektu

Do dalszych analiz wybrano wariant **W1aO4** stanowiący kompilację:

- **wariantu W1a** budowy nowych linii nr 622 i 623 Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna,
- **opcji O4** modernizacji linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz.

Wybrany wariant **W1aO4** zakłada:

- wybudowanie 58,5 km nowych torów kolejowych,
- modernizację 74,5 km istniejącej linii z dużymi korektami układu geometrycznego,
- budowę 13 tuneli o łącznej długości ok. 17,5 km,
- budowę 8 estakad o łącznej długości ok. 7,5 km.

Powiat	Wariant 1A
	Długość [km]
wielicki	23,62
myślenicki	6,85
limanowski	28,00
suma całkowita	58,47

Powiat	Wariant 1A			
	Estakada [szt.]	Długość [km]	Tunel [szt.]	Długość [km]
wielicki	1	1,55	1	0,90
myślenicki	4	3,40	1	1,37
limanowski	2	1,47	9	9,44
suma całkowita	7	6,42	11	11,71

Powiat	Opcja 4
	Długość [km]
limanowski	51,80
m. Nowy Sącz	6,61
nowosądecki	9,40
nowotarski	6,69
suma całkowita	74,50

	Opcja 4			
	Estakada [szt.]	Długość [km]	Tunel [szt.]	Długość [km]
nowotarski	0	-	0	-
limanowski	1	1,11	2	5,76
nowosądecki	0	-	0	-
miasto Nowy Sącz	0	-	0	-
suma całkowita	1	1,11	2	5,76

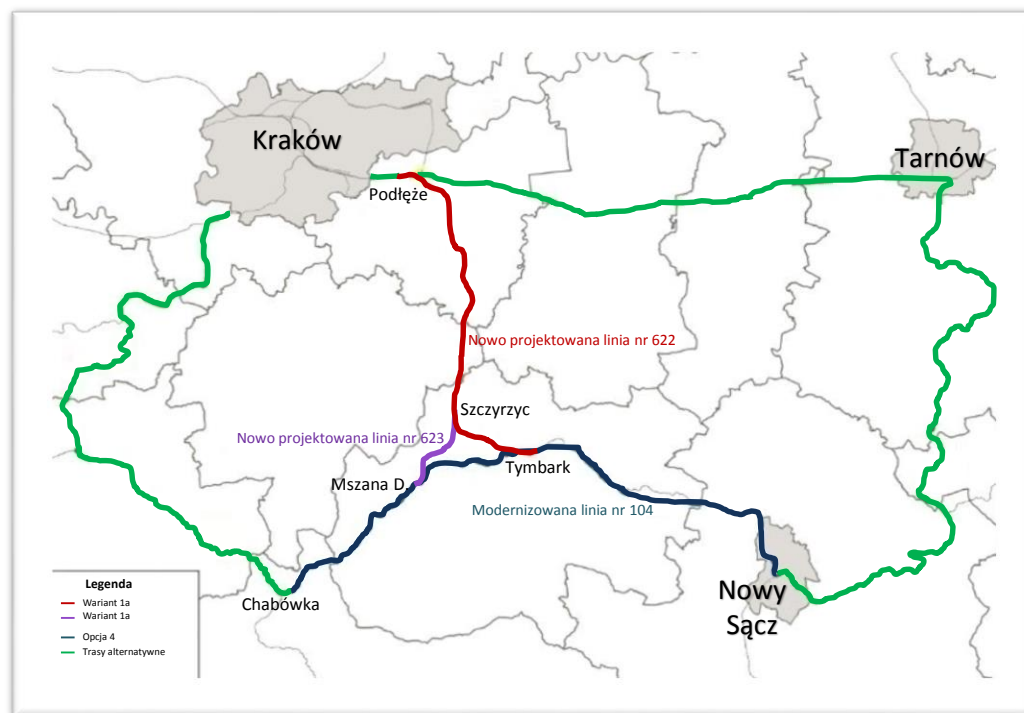
Wariant W1aO4 – mapa

Nowe linie kolejowe nr 622 i 623 będą liniami dwutorowymi z wyjątkiem jednotorowych odcinków Szczyrzyc – Tymbark oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna .

Modernizowana istniejąca linia kolejowa nr 104 Chabówka - Nowy Sącz (76km) będzie linią jednotorową.

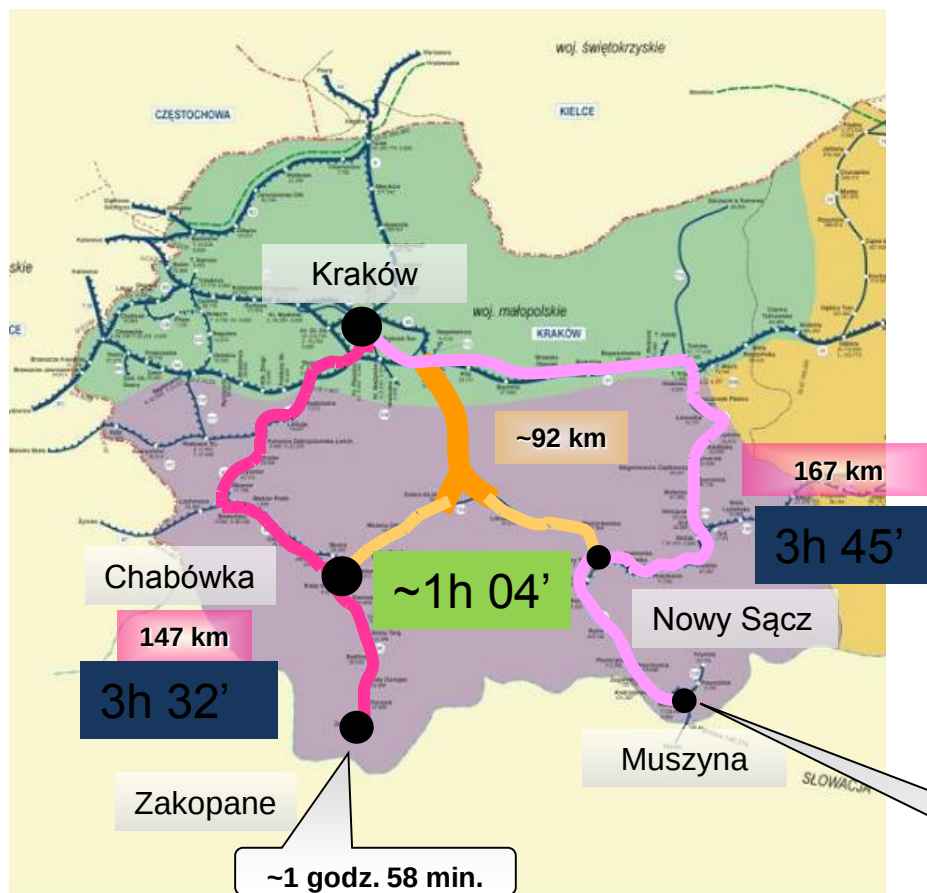
Długość odc. Kraków Główny – Nowy Sącz wyniesie 95,16 km.

Długość odcinka Kraków Główny – Chabówka wyniesie 77,63 km.



Przebieg linii 104,622,623 dla wybranego wariantu W1aO4

Zestawienie czasu podróży: dziś – po wykonania prac



Porównanie czasów przejazdów po planowanej inwestycji do obecnego czasu przejazdu

Planowane do budowy nowe linie kolejowe Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana ~ 56km

Planowana do modernizacji linia Chabówka (kierunek Zakopane) - Nowy Sącz (w kierunku przejścia granicznego w Muszynie i dalej na Słowację) ~ 76km

Obecna trasa Kraków – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa

Obecna trasa Kraków – Zakopane

~2 godz. 41 min.

Zadanie zostało podzielone na trzy Etapy realizacji.

Etap I – Prace przygotowawcze – 0,3 mld zł // Okres realizacji 2017-2020

- Opracowanie dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia,
- Certyfikacja dokumentacji projektowej,
- Wykupy gruntów.

Etap II – Prace na linii kolejowej nr 104 – 3 mld zł // Okres realizacji 2020-2023

- Realizacja robót budowlanych na linii kolejowej nr 104,
- Nadzór inwestorski nad realizacją robót,
- Certyfikacja robót budowlanych.

Etap III – Budowa nowych linii kolejowych nr 622 i 623 – 3,8 mld zł. // Okres realizacji 2020-2026

- Budowa nowych linii kolejowych nr 622 i 623,
- Realizacja pozostałych prac budowlanych,
- Nadzór inwestorski nad realizacją robót,
- Certyfikacja robót budowlanych.