Załącznik nr 1 do Uchwały nr 582/105 / V / 2016
Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 5 kwietnia 2016 r.

Zarząd Województwa Śląskiego

Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim

Dokument wdrożeniowy

do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego

Kwiecień 2016

Spis treści

1. Podstawa opracowania 4
2. Diagnoza 6
3. Układ celów, kierunki działań i przedsięwzięć wynikających z SRT 13
4. Identyfikacja projektów 15
5. Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów 22
6. Lista projektów 39

1. Podstawa opracowania

Plan rozbudowy dróg wojewódzkich województwa śląskiego stanowi dokument wdrożeniowy dla Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Plan określa cele operacyjne do realizacji w obszarze infrastruktury drogowej (dróg wojewódzkich) przy wykorzystaniu środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 (RPO WSL). Następnie, określa zestaw kryteriów wyboru projektów, które posłużyły do sporządzenia rankingu inwestycji, jak również podstawowe informacje o planowanych inwestycjach oraz harmonogram realizacji projektów.

Konieczność realizacji Planu wynika z zapisów art. 19 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013. Stanowi on, że realizacja interwencji w ramach Celu tematycznego 7 (interwencji w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej) wymaga spełnienia warunków wstępnych. Warunki i kryteria ich spełnienia zostały określone w załączniku XI do tego rozporządzenia następująco (Tab. 1):

Tab. 1 Kryteria spełnienia warunków wynikających z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013.

Warunek	Kryteria wypełnienia
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.	(1) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
	(2) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013, w tym priorytetów w zakresie inwestycji w: – bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności, oraz – wtórną łączność.
	(3) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności
	(4) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów

Źródło: Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013.

Na poziomie RPO WSL 2014-2020 funkcję planu, o którym mówi rozporządzenie, pełni Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego uzupełniona o dokument wdrożeniowy w zakresie infrastruktury drogowej.

Dokumenty te spełniają wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wskazano, że dla Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko w roku 2013, gdzie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach pismem

z 10 października 2013 r., znak: WOOŚ.410.350.2013.MG, zaopiniował pozytywnie projekt ww. Strategii.

Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim stanowi zaś uszczegółowienie interwencji przewidzianej w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.

Zauważono jednocześnie, że sam projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 także został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko - opinia pozytywna Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z 10 września 2014 r., znak: WOOŚ.410.446.2014.RK1.

Należy podkreślić, że oddziaływanie na środowisko Planu stanowi element już ocenionego oddziaływania na środowisko.

Podstawowy element Planu stanowią uzgodnione listy projektów, które składane będą w naborach w ramach Osi priorytetowej 7 Transport Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 i poddane zostaną pełnej procedurze oceny oddziaływania na środowisko w trybie przywołanej ustawy.

Przy projektowaniu i wykonaniu zamierzonych przedsięwzięć zostaną uwzględnione uwarunkowania przyrodnicze, a ich negatywne wpływy na przyrodę zostaną ograniczone, w tym poprzez środki ochrony zapobiegające, minimalizujące lub kompensujące zagrożenia.

W związku z tym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zdecydował o braku konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Planu rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zajął w tej sprawie identyczne stanowisko.

2. Diagnoza

[*Diagnoza wykonana została na podstawie zapisów Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa śląskiego i Diagnozy Systemu Transportu Województwa Śląskiego*[1]].

Usytuowanie województwa śląskiego w europejskim systemie transportu zdeterminowane jest położeniem w zasięgu mających już wymiar historyczny paneuropejskich korytarzy transportowych oraz w zasięgu sieci TEN-T.

Paneuropejskie korytarze transportowe

Są to ciągi infrastruktury transportowej międzynarodowego znaczenia, wzdłuż których przebiegają szlaki transportowe o odpowiednich parametrach technicznych z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi. Ich utworzenie miało wymiar historyczny związany z procesem integracji kontynentu europejskiego w latach 90-tych XX wieku.

Województwo śląskie jest położone w obszarze węzłowym dwóch głównych europejskich korytarzy, które biegną z Zachodu na Wschód i z Północy na Południe Europy. Są to:

- **Korytarz III** – relacja: (Madryt – Paryż – Bruksela) Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Kijów – (Azja),
- **Korytarz VI** – relacja: (Helsinki) Sztokholm – Gdańsk – Katowice – Żylina – (Budapeszt – Ateny), z odgałęzieniem VIB dla relacji Częstochowa - Ostrawa (Wiedeń – Wenecja).

Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)

Jest to sieć transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i wodnego, na realizacji której opiera się polityka transportowa UE. Sieć TEN-T jest rozwijana w podejściu dwupoziomowym[2], obejmującym sieć kompleksową (comprehensive network), która ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r. i sieć bazową (core network), która ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r., jako priorytet w ramach sieci kompleksowej.

Sieć kompleksowa stanowi podstawowy poziom TEN-T i składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej, jak również środków wspierających efektywne wykorzystywanie tego rodzaju infrastruktury. Powinna zapewnić dostępność i spójność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych (Ryc. 1).

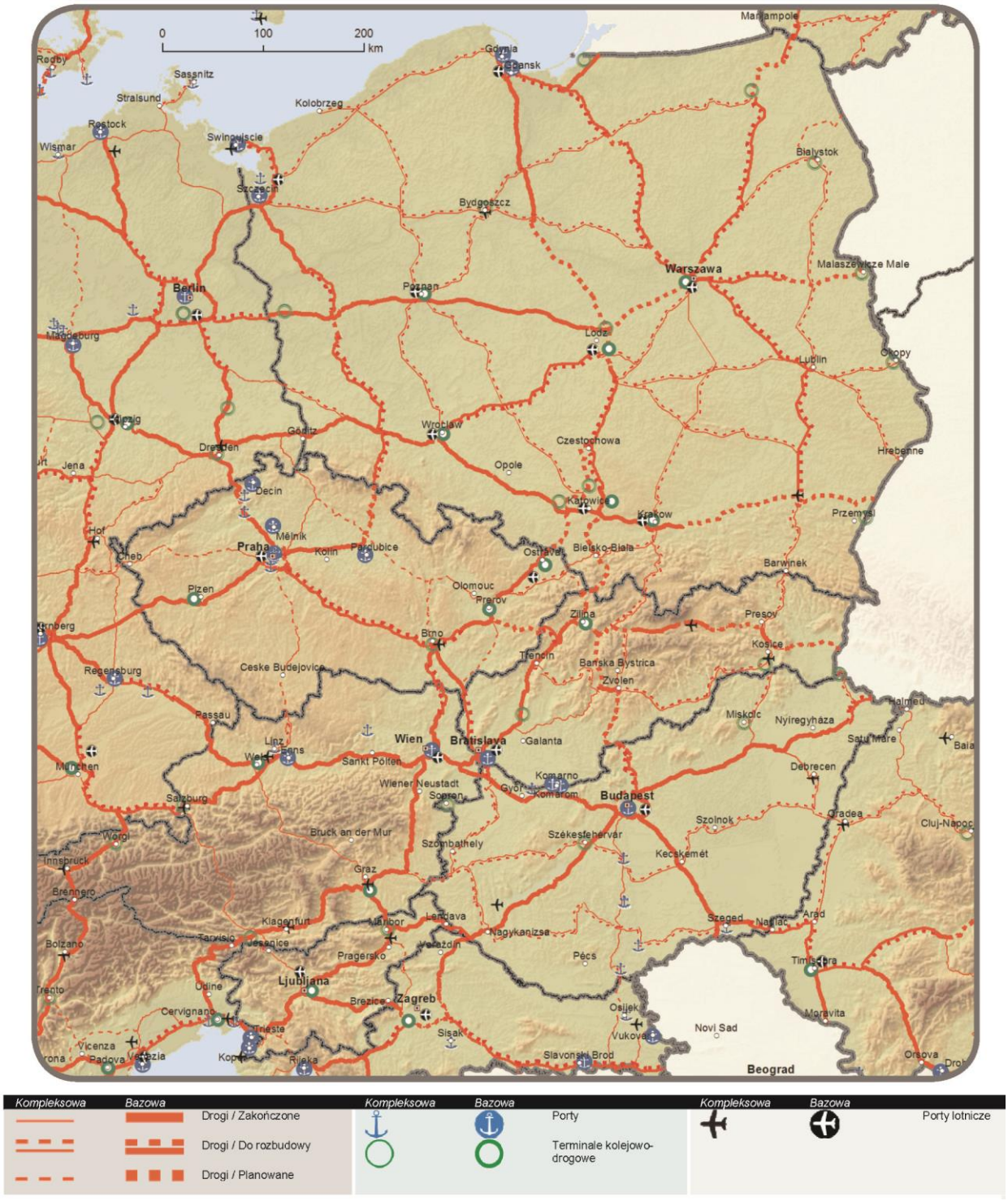
Sieć bazowa znajduje się nad siecią kompleksową i obejmuje te części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Powinna stanowić podstawę rozwoju zrównoważonej multimodalnej sieci transportowej i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej. Powinna umożliwiać koncentrowanie działań unijnych na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną, w szczególności na odcinkach

[1] http://rcas.slaskie.pl/pl/artykul/zeszyty_rcas/1354622651/0/296

[2] zgodnie z Rozporządzeniem PE i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. UE L 348, 20/12/2013 P. 0001 – 0128).

transgranicznych, brakujących ogniwach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach.

Ryc. 1. Sieci kompleksowa i bazowa: Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze.



Źródło: Rozporządzenie PE i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. UE L 348, 20/12/2013 P. 0001 – 0128).

Ciągi transportowe objęte umowami międzynarodowymi

Przez województwo śląskie przebiegają drogowe, kolejowe oraz wodne ciągi transportowe o międzynarodowym znaczeniu, będące przedmiotem umów międzynarodowych.

Według zapisów ratyfikowanej przez Polskę *Umowy europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego* (AGR)[3], międzynarodowe znaczenie w regionie mają następujące ciągi drogowe:

Drogi podstawowe:

- **E 40** – Calais – Ostend – Gent – Bruxelles – Liege – Köln – Dresden – Görlitz – Wrocław – Gliwice – Kraków – Przemyśl – Lvov – Kiev – Kharkov – Rostov na Donu (w województwie śląskim: A4),
- **E 75** – Gdańsk – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Katowice – Český Těšin – Žilina – Pieštany – Bratislava – Wiener Neustadt (w województwie śląskim: A1, DK1, S1).

Drogi: odgałęzienia, odnogi i łącznikowe:

- **E 462** – Brno – Olomouc – Český Těšin – Katowice – Kraków (w woj. śląskim: S1, DK1, A4).

Infrastruktura drogowa

W 2011 roku ok. 6% dróg publicznych w Polsce znajdowało się na terenie województwa śląskiego, z czego ponad 80% to drogi utwardzone. Długość dróg utwardzonych w ciągu ostatnich dziesięciu lat wzrosła o ponad 12%. Główne elementy infrastruktury drogowej w regionie przedstawione zostały na poniższej mapie (Ryc. 2).

W województwie śląskim w 2011 roku dominowały drogi gminne stanowiące ok. 60% ogółu dróg publicznych oraz drogi powiatowe stanowiące ok. 27% ogółu dróg. Na przestrzeni lat udział dróg gminnych w ogólnej długości dróg publicznych rośnie, natomiast udział dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych maleje.

W tym samym okresie pod względem gęstości dróg powiatowych dominował subregion centralny z gęstością ok. 55 km/100km², natomiast najmniejszą charakteryzował się subregion północny (niecałe 40 km/100km²). Pod względem gęstości dróg gminnych dominował subregion południowy (ponad 140 km/100 km²), a najmniejszą charakteryzował się subregion północny (prawie 65 km/100 km²).

Województwo śląskie należy do regionów o jednym z najwyższych wskaźników gęstości dróg wojewódzkich na 100 km^2 (Ryc. 3). Wyższą gęstością charakteryzuje się wyłącznie województwo dolnośląskie.

Łączna długość dróg krajowych w regionie w 2011 roku stanowiła ponad 6% tego typu dróg w Polsce. GDDKiA zidentyfikowała ok. 166 km dróg krajowych, których stan techniczny wymaga szybkiej interwencji w zakresie prac remontowych lub przebudowy. Stan nawierzchni na drogach krajowych i autostradach w województwie przedstawia się następująco:

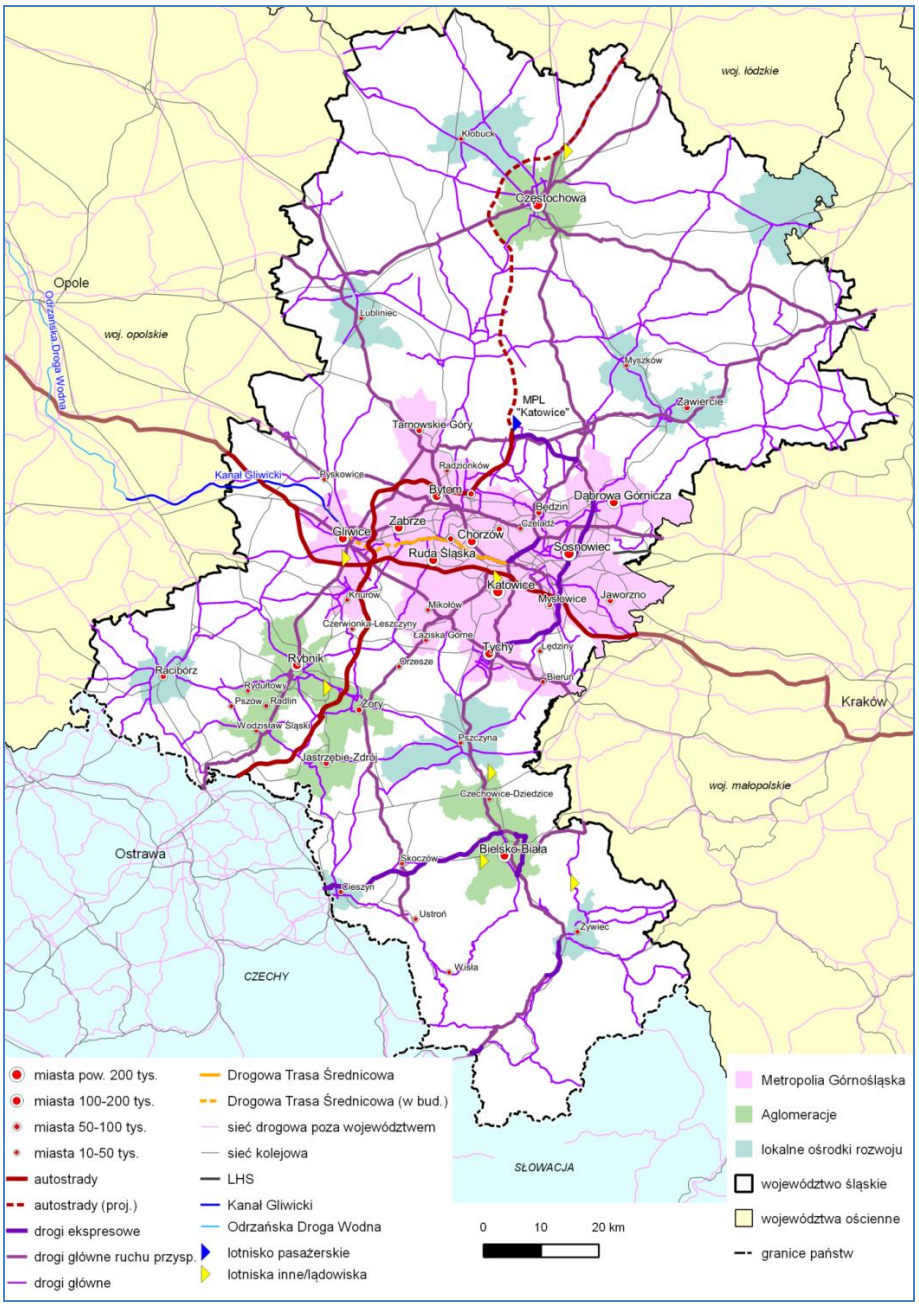
- odcinki dróg w stanie dobrym 52,6%,
- odcinki dróg w stanie niezadowalającym 34,3%,

[3] **AGR** – umowa sporządzona w Genewie w dniu 15 listopada 1975 r. Według tej umowy Strony przyjmują projekt sieci drogowej, zwanej siecią międzynarodową dróg „E", jako uzgodniony plan budowy i rozbudowy dróg o znaczeniu międzynarodowym, który zamierzają realizować w ramach swoich programów krajowych.

- odcinki dróg w stanie złym 13,1%.

Przez województwo przebiegają: autostrady A1 (Gdańsk – Gorzyczki) i A4 (Jędrzychowice – Korczowa) oraz drogi ekspresowe S1 (Pyrzowice – Cieszyn) i S69 (Bielsko-Biała – Myto – Skalité)[4].

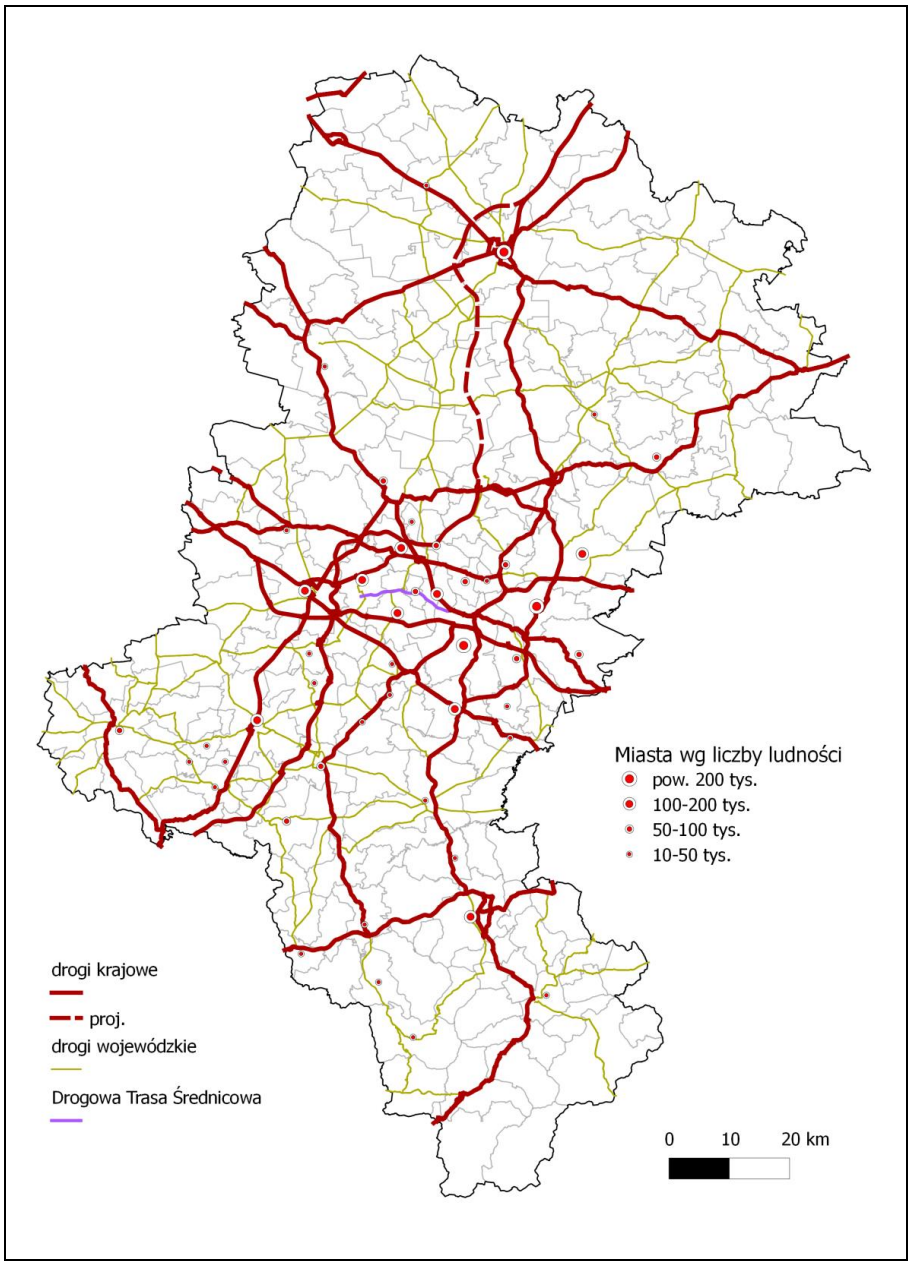
Ryc. 2 Główne elementy infrastruktury drogowej.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Bazy Danych Topograficznych*.

[4] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych w załączniku Wykaz Autostrad i Dróg Ekspresowych nie wymienia drogi ekspresowej S86.

Ryc. 3 Drogi wojewódzkie na tle dróg krajowych i DTŚ.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych (TBD).

Powiązania funkcjonalne[5]

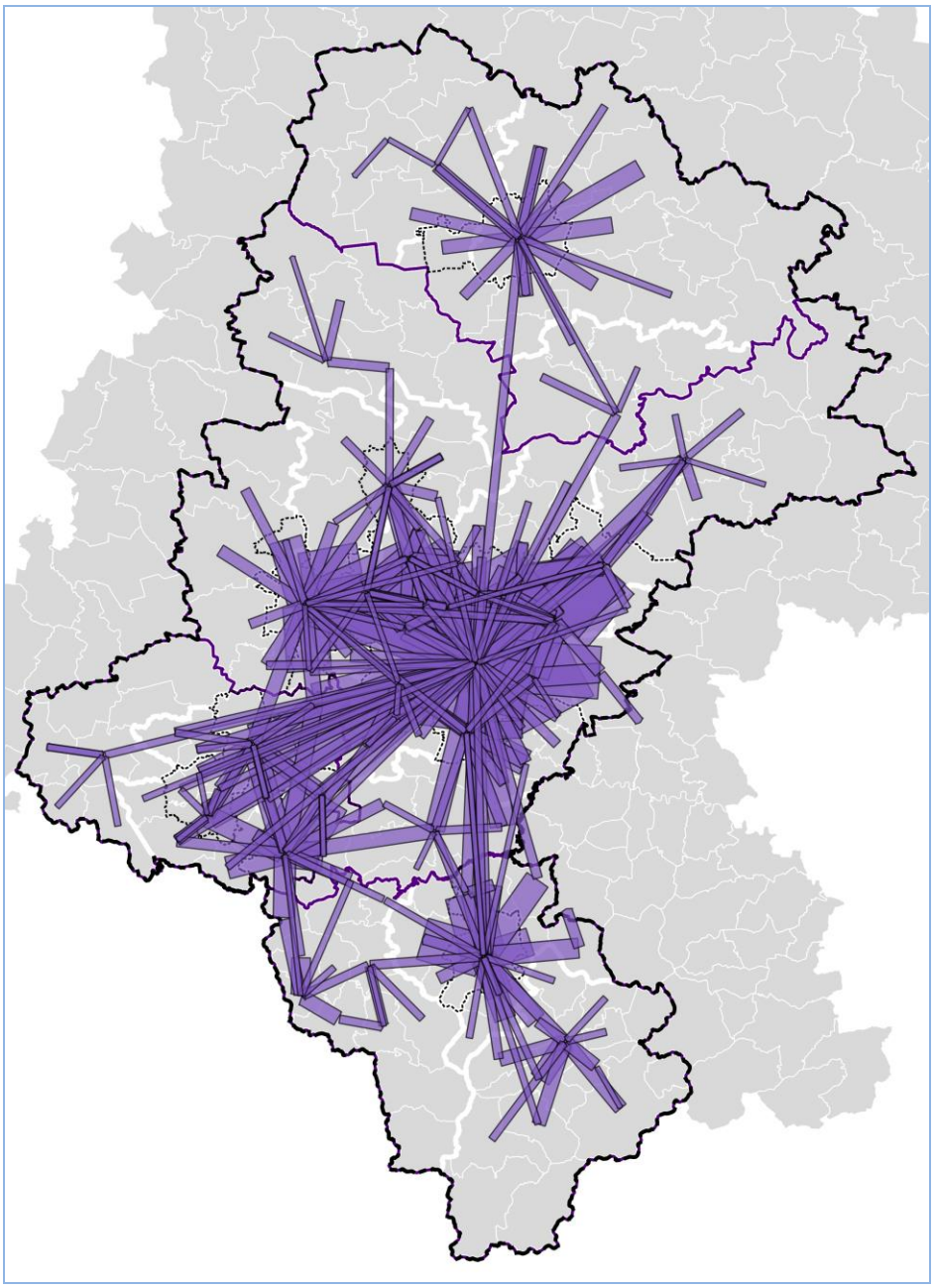
Rozkład przestrzenny dojazdów do pracy wskazuje, że ich największe zgrupowanie występuje w centralnej części województwa (Ryc. 4). Dojazdy wewnątrz tego obszaru najczęściej mają silny

[5] Powiązania funkcjonalne przedstawione zostały na podstawie analizy minimalnych dojazdów do pracy oraz dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych, pochodzącej z badania pn. *Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego (Analizy RCAS 1/2012).* Analiza dotyczy danych za rok 2010.

charakter w obydwu kierunkach. Na plan pierwszy wysuwają się jednak Katowice, które są silnym generatorem ruchu dla dojazdów z obszaru całego województwa.

Suma wszystkich osób przyjeżdzających do pracy wskazuje, że zdecydowanie najwięcej osób przyjeżdża do pracy do Katowic (96,4 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się: Bielsko-Biała, Gliwice, Jastrzębie-Zdrój, Częstochowa i Sosnowiec.

Ryc. 4 Dojazdy do pracy w województwie śląskim w roku 2010 (powiązania powyżej 250 osób).



Źródło: Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego.

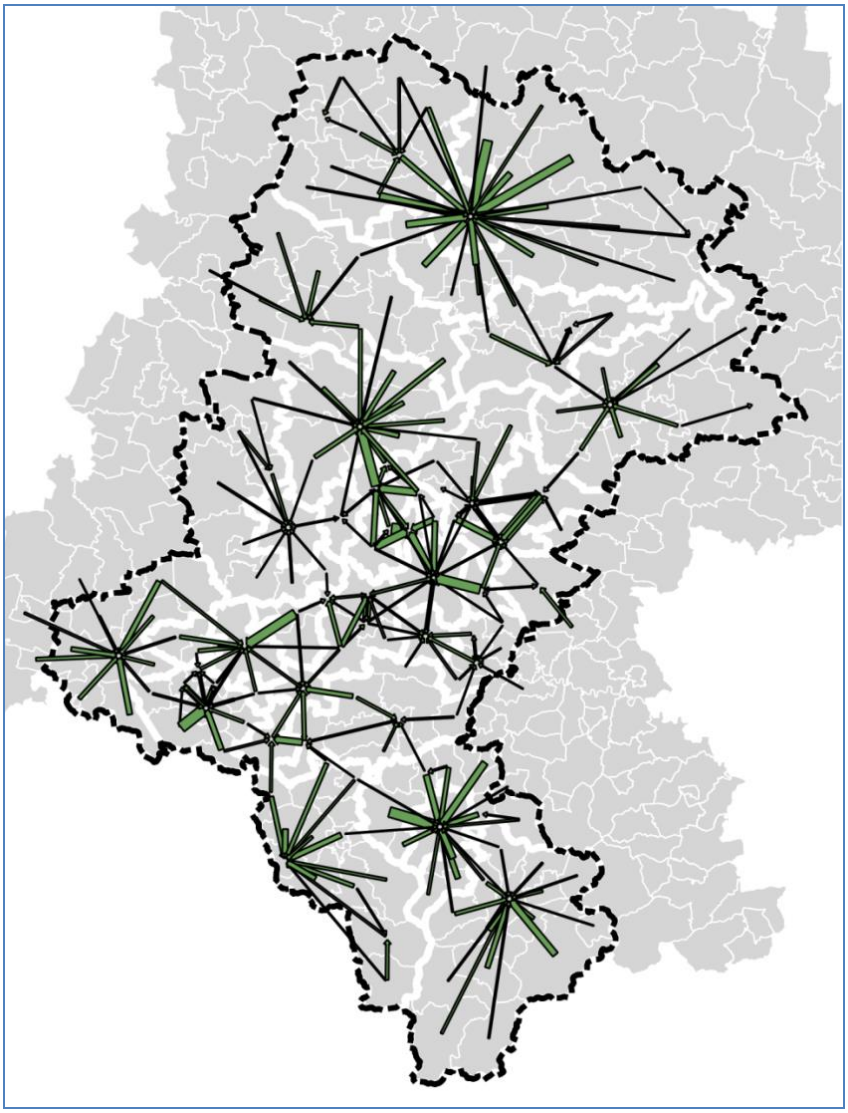
Największe potoki przepływu osób wyjeżdżających do pracy do innej gminy występują w relacji z Sosnowca do Katowic (8,6 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się relacje: z Chorzowa do Katowic (5,7 tys.), z Tychów do Katowic (5,6 tys.), z Zabrza do Gliwic (5,2 tys.), z Siemianowic-

Śląskich do Katowic (4,9 tys.), z Mysłowic do Katowic (4,5 tys.), z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (4,3 tys.) oraz z Bytomia do Katowic (3,8 tys.).

Centralna cześć województwa posiada bardzo silne powiązania z subregionem zachodnim, a szczególnie z Aglomeracją Rybnicką. Stosunkowo słabe natomiast są powiązania wewnątrz subregionu zachodniego - pomiędzy Aglomeracją Rybnicką, a zachodnią częścią tego subregionu, czyli powiatem raciborskim. Dla tego obszaru zdecydowanie najważniejszym ośrodkiem jest nie miasto centralne subregionu, ale Racibórz.

Subregion północny ma zdecydowanie monocentryczny charakter, z głównym ośrodkiem Częstochową, dominującym zdecydowanie w strukturze powiązań. Oprócz niego można wyróżnić jedynie dwa inne ważne ośrodki. Są nimi: Kłobuck, generujący duże przyjazdy z zachodniej części subregionu i Myszków, generujący przyjazdy z południowego krańca subregionu.

Ryc. 5 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych województwa śląskiego w roku szkolnym 2011/2012 (powiązania powyżej 50 uczniów).



Źródło: Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego.

Subregion południowy charakteryzuje się istnieniem trzech głównych ośrodków w zakresie dojazdów do pracy, do których należą: Bielsko-Biała, Żywiec i Cieszyn, z których ośrodkiem zdecydowanie

największym jest Bielsko-Biała. Silne są powiązania pomiędzy głównymi ośrodkami tego subregionu oraz powiązania z innymi subregionami.

Analiza powiązań przygranicznych wskazuje, że województwo śląskie najsilniejsze powiązania ościenne posiada z województwem małopolskim.

Do gminy położonej poza gminą zamieszkania dojeżdża ponad 22% spośród prawie 245 tys. uczniów szkół ponadgimnazjalnych w województwie śląskim. Daje to ponad 54 tys. osób codziennie przemieszczających się poza granice swojej gminy.

Największa liczba uczniów wyjeżdżających do szkoły do innej gminy pokonuje dziennie trasę z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (651). Ponadto duże wartości osiągają również relacje: Gorzyce – Wodzisław Śląski, Świętochłowice – Chorzów, Jasienica – Bielsko-Biała, Mysłowice – Katowice, Mykanów – Częstochowa, Czerwionka-Leszczyny – Rybnik, Bytom – Tarnowskie Góry (Ryc. 5).

Najwięcej uczniów przyjeżdża do szkół ponadgimnazjalnych zlokalizowanych w Częstochowie (ponad 6 tys.), a następnie do placówek w: Bielsku-Białej, Tarnowskich Górach, Żywcu i Wodzisławiu Śląskim.

3. Układ celów, kierunki działań i przedsięwzięć wynikających z SRT

W wymiarze terytorialnym w ramach Strategii Rozwoju Systemu Transportu cele można podzielić na trzy grupy.

I. **Cele odnoszące się do województwa, jako regionu będącego częścią krajowych i międzynarodowych powiązań transportowych** – ich wymiar terytorialny obejmuje w przypadku **celu 1**: połączenia w sieci TEN-T, połączenia ośrodków województwa z ważnymi ośrodkami krajowymi i międzynarodowymi, połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa: Katowicami, Częstochową, Bielskiem-Białą i Rybnikiem, połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa, a lokalnymi ośrodkami rozwoju, połączenia pomiędzy lokalnymi ośrodkami rozwoju, a ośrodkami peryferyjnymi, natomiast w przypadku **celu 2**: obrzeża miast, okolice dworców kolejowych i pętli tramwajowych oraz węzły transportowe.

II. **Cele odnoszące się do aglomeracji i związanego z nimi transportu miejskiego** – ich wymiar terytorialny obejmuje Metropolię Górnośląską oraz Aglomeracje: Częstochowską, Rybnicką i Bielską.

III. Cele horyzontalne, które dotyczą zarówno całego regionu jak i obszarów aglomeracyjnych – ich wymiar terytorialny obejmuje całe województwo śląskie.

Tab 3. Układ celów i kierunków.

REGION

CEL 1: OTWARTA I SPÓJNA SIEĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI

- **A.** Adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz zabezpieczenie terenów pokolejowych,
- **B.** Rozwój i promocja lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów,
- **C.** Przebudowa i remont infrastruktury transportu wodnego z uwzględnieniem potrzeb ochrony rzek i ich dolin,
- **D.** Rozwój suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru,
- **E.** Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych,
- **F.** Wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich,
- **G.** Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T,
- **H.** Wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych.

CEL 2: KOMPLEMENTARNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

- **A**. Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych,
- **B.** Tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych,
- **C.** Poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa,
- **D.** Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu,
- **E.** Współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów,
- **F.** Powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją,
- **G.** Wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego.

CEL 4: WZROST BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

- **A.** Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,
- **B.** Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie,
- **C.** Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu,
- **D.** Eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów,
- **E.** Poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnych,
- **F.** Rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego,
- **G.** Promocja „zasobooszczędnych"/ekologicznych gałęzi i środków transportu,
- **H.** Wsparcie rozwoju systemu ratownictwa medycznego i poprawa dostępności lotniczego transportu medycznego, w tym rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci lądowisk sanitarnych.

CEL 5: WYSOKA INNOWACYJNOŚĆ TRANSPORTU

- **A.** Rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie,
- **B.** Współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R,
- **C.** Prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie,
- **D.** Rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki,
- **E.** Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe.

CEL 3: EFEKTYWNA MOBILNOŚĆ

- **A.** Powstanie centrów zarządzania ruchem,
- **B.** Tworzenie centrów przesiadkowych,
- **C.** Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej,
- **D.** Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu,
- **E.** Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności,
- **F.** Promocja i preferencja transportu publicznego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych,
- **G.** Rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,
- **H.** Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej,
- **I.** Wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego,
- **J.** Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży,
- **K.** Koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy,
- **L.** Rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu.

AGLOMERACJE / TRANSPORT MIEJSKI

Źródło: Opracowanie własne.

Część z nich odnosi się do działań związanych z drogami wojewódzkimi. Należą do nich:

- Cel **1** kierunek **E** *Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych*
- Cel **1** kierunek **G** *Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T*
- Cel **4** kierunek **A** *Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa*

Zagadnieniu dróg wojewódzkich poświęcone zostało także przedsięwzięcie tj. *Przebudowa i remont dróg wojewódzkich i krajowych*. Jest to jedno z zapisanych w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych, które mogą przyczynić się do osiągania strategicznych celów rozwoju systemu transportu w województwie. Mają one istotne znaczenie dla kształtowania procesów rozwoju regionu, a ich realizacja powinna opierać się m.in. na współpracy wewnątrz i międzyregionalnej. Jednocześnie nie wykluczają i nie ograniczają one podejmowania oraz wspierania innych przedsięwzięć, zadań czy projektów prorozwojowych, służących realizacji celów Strategii.

4. Identyfikacja projektów

W Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, określono, że celem interwencji w zakresie transportu drogowego jest lepsza dostępność głównych szlaków drogowych województwa. Cel ten jest związany z poprawą bezpieczeństwa transportu drogowego i skróceniem czasu przejazdu pomiędzy najważniejszymi ośrodkami w województwie. Wsparcie z RPO WSL 2014-2020 skoncentrowane jest wyłącznie na drogach wojewódzkich. Nie będą wspierane drogi lokalne (powiatowe i gminne). Drogi krajowe zaś są przedmiotem interwencji programów zarządzanych na szczeblu krajowym (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Instrument „Łącząc Europę").

W ramach interwencji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 zaproponowano wsparcie projektów dotyczących budowy nowych dróg wojewódzkich oraz przebudowy dróg istniejących. Z uwagi na przyjęte w Programie wskaźniki, priorytetowo traktowane są projekty polegające na budowie nowych dróg.

Wsparciem powinny zostać objęte zarówno drogi będące w zarządzie Województwa Śląskiego, jak również najistotniejsze drogi zgłoszone przez miasta na prawach powiatu.

Przeprowadzono analizę stanu technicznego dróg wojewódzkich pod kątem listy rankingowej projektów budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich przewidywanych do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.

Głównym celem opracowania jest weryfikacja wybranych projektów budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich, przewidzianych w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, pod kątem oceny ich stanu technicznego i obciążenia ruchem.

W badaniu wykorzystano dane Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach dotyczące oceny stanu technicznego dróg wojewódzkich 2011. Wyodrębniono w nich odcinki dróg, których stan określono jako:

- dobry,

- wymagany,

- zły,

- krytyczny.

Drugim źródłem danych były wyniki pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich 2010 (SDR - średni dobowy ruch pojazdów samochodowych). Na ich podstawie dokonano dalszych obliczeń obciążenia ruchem dróg objętych projektami. Uwzględniając średni dobowy ruch w województwie oraz średnią dla kraju, obciążenie ruchem określono jako:

- bardzo wysokie, gdy dla danego odcinka było ono wyższe niż średnio w województwie, a wynika to z faktu, iż średnia wojewódzka wynosi 4899 pojazdów/dobę i znacznie przewyższa średnią krajową wynoszącą 3398 pojazdów/dobę,

- wysokie, dla dróg o średnim dobowym ruchu wyższym od średniej dla dróg wojewódzkich w kraju, ale mniejszym niż średnio w województwie,

- średnie, gdy było niższe od średniej krajowej, a wyższe od wartości, będącej różnicą średniej krajowej i wartości równej rozpiętości między średnią dla kraju oraz dla województwa śląskiego.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że ogólna ocena stanu technicznego dróg wojewódzkich jest bardzo negatywna, ponieważ aż 49% ich długości jest w stanie krytycznym, a kolejne 23% w stanie złym (ryc. 6). Zaledwie 8% stanowiły drogi w stanie wymaganym, a 17% dróg jest w stanie dobrym. Dla 3% odcinków nie określono stanu technicznego drogi.

W dalszym postępowaniu, dokonano lokalizacji projektów budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich (ryc. 7). Dla każdego z nich przeliczono długość odcinków dróg w określonym stanie oraz obciążenie ruchem (tab. 4). Po uwzględnieniu oceny stanu technicznego dróg, wyodrębniono gminy, w których projekty obejmą odcinki dróg w stanie krytycznym.

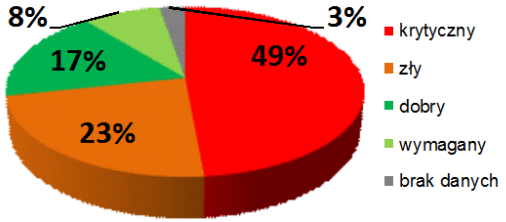
Wśród odcinków dróg ujętych w projektach, prawie 70% ich długości to drogi w stanie złym lub krytycznym. Jednocześnie są to drogi przeważnie o bardzo wysokim obciążeniu ruchem.

Spośród analizowanych projektów, wyłączono krótsze odcinki dróg, o długości do 5 km. Stan techniczny większości tych odcinków nie jest zły czy krytyczny, jednak projekty obejmują drogi o bardzo wysokim obciążeniu ruchem, w związku z czym są niezbędne dla uzupełnienia sieci drogowej.

Podsumowując, planowane projekty obejmują odcinki dróg, które wymagają niezbędnej interwencji.

Z powyższej analizy wyłączono niektóre projekty z uwagi na brak danych. Wśród nich znalazły się nowe odcinki dróg, które stanowią łączniki z systemem transportowym regionu i terenami inwestycyjnymi o znaczeniu gospodarczym (połączenie z Euroterminalem oraz połączenie planowanej Bazy Cargo na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach).

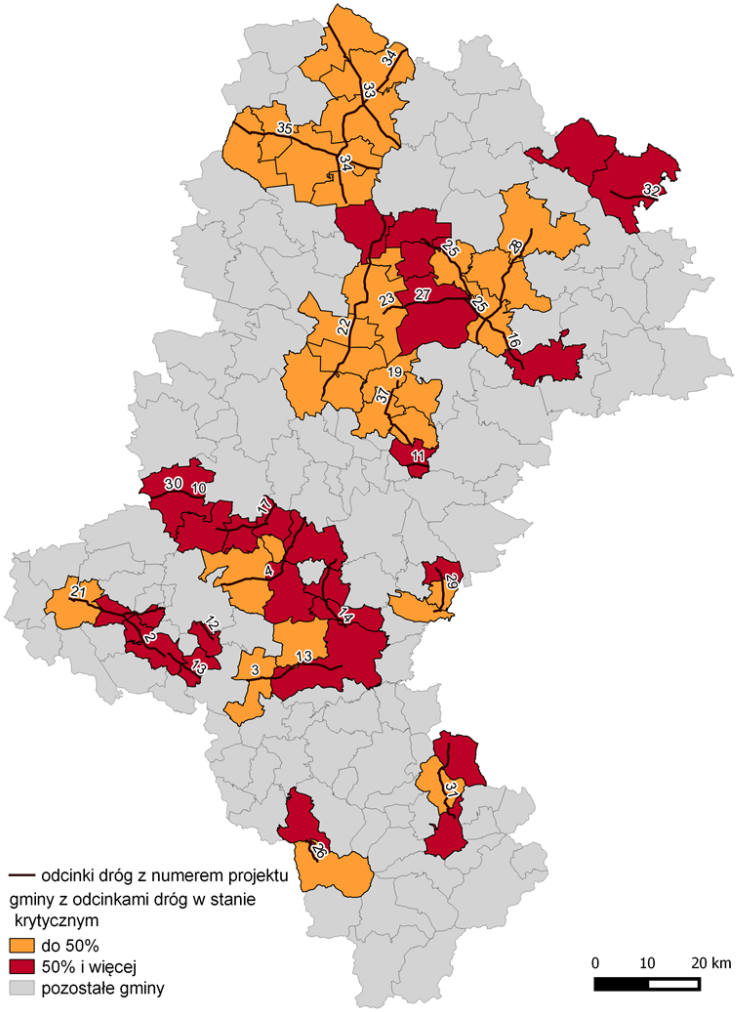
Pozostałe, nieuwzględnione projekty, znajdują się w miastach na prawach powiatu i są kluczowymi ogniwami dla zachowania spójności systemu drogowego województwa. Mają również istotne znaczenie dla poprawy dostępności głównych szlaków drogowych województwa.



Ryc. 6. Ocena stanu technicznego wszystkich dróg wojewódzkich w zarządzie ZDW w Katowicach

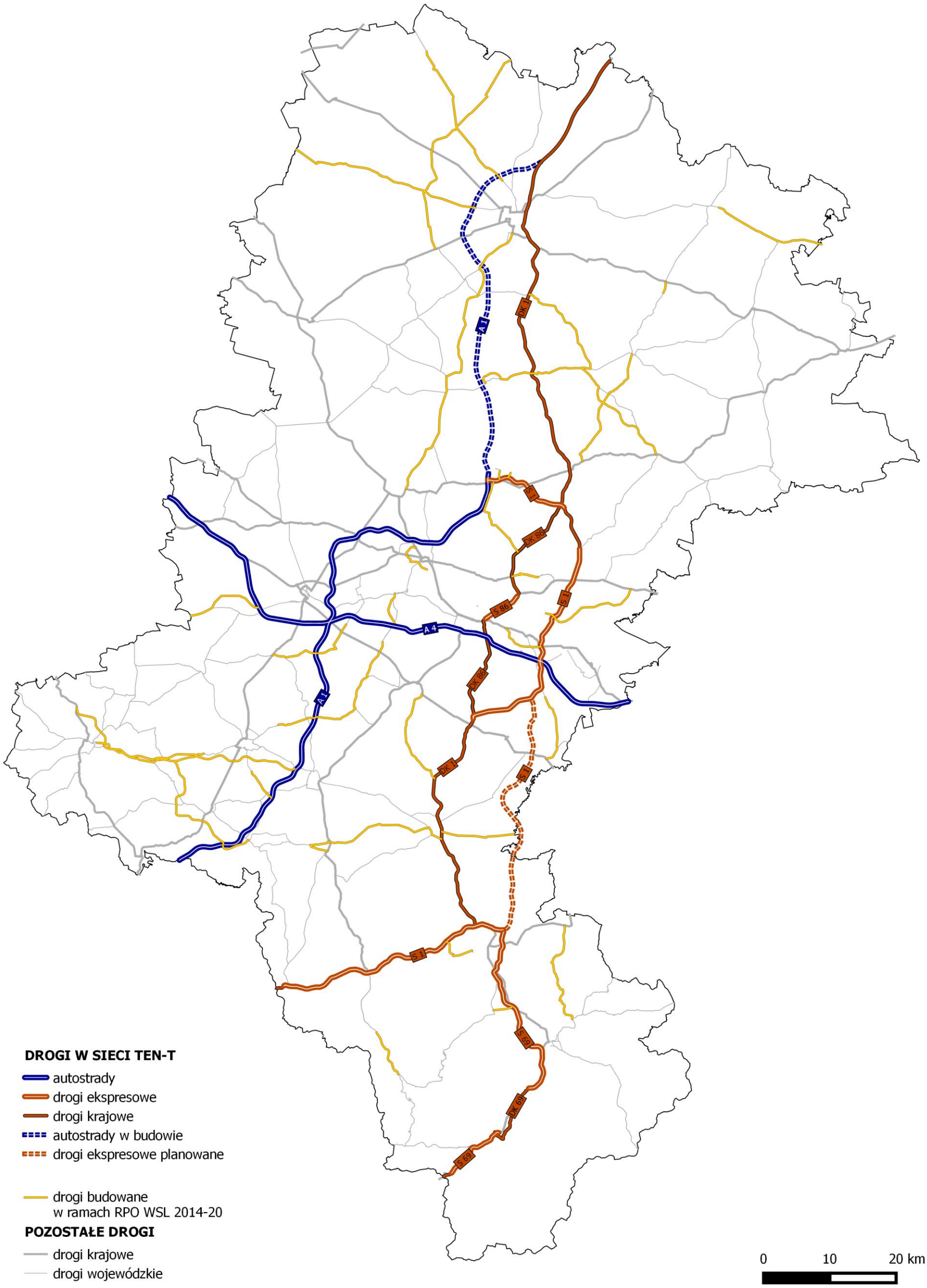
Tab. 4. Ocena stanu technicznego odcinków dróg wojewódzkich ujętych w projektach

Numer projektu	Stan drogi (% długości)				Obciążenie ruchem
	dobry	wymagany	zły	krytyczny	
2	0,0	0,0	22,5	76,5	bardzo wysokie
4	7,1	4,1	23,5	61,7	bardzo wysokie
10	48,1	8,1	4,8	37,9	bardzo wysokie
13	10,5	3,0	6,0	78,3	bardzo wysokie
14	6,9	12,1	12,4	67,2	bardzo wysokie
16	16,8	11,9	52,6	16,6	bardzo wysokie
17	0,0	0,0	30,4	67,4	bardzo wysokie
21	4,5	3,9	23,7	59,3	bardzo wysokie
22	45,7	10,5	20,9	19,4	bardzo wysokie
25	30,6	13,0	15,2	39,0	bardzo wysokie
26	29,0	22,7	9,0	35,4	bardzo wysokie
27	17,7	2,1	15,5	60,2	średnie
28	39,4	3,4	27,7	26,1	wysokie
29	0,0	0,1	45,4	54,5	bardzo wysokie
30	0,0	0,0	31,4	66,6	bardzo wysokie
31	0,0	0,0	43,0	55,7	bardzo wysokie
32	0,5	0,1	14,3	81,6	średnie
33	34,2	17,4	30,2	15,9	bardzo wysokie
34	26,9	5,4	34,5	31,6	wysokie
35	35,5	4,1	38,8	21,6	wysokie
37	10,0	10,1	43,5	35,5	bardzo wysokie
odcinki o długości poniżej 5 km					
3	0,0	0,0	85,9	10,6	bardzo wysokie
11	0,0	0,0	35,8	53,6	bardzo wysokie
12	0,0	0,5	27,4	68,9	bardzo wysokie
19	83,2	9,5	0,0	0,0	bardzo wysokie
23	80,1	19,9	0,0	0,0	średnie
Razem	21,0	6,4	26,8	43,1	



Ryc. 7. Gminy, w których występują odcinki dróg w stanie krytycznym

Ryc. 8. Projekty RPO WSL 2014-2020



Źródło: opracowanie własne

Kwestia zapewnienia połączeń drugiego rzędu (wtórnej łączności) była trzecią, obok stanu dróg i ich obciążenia ruchem, braną pod uwagę przy tworzeniu listy projektów. Inwestycje koncentrują się na zapewnieniu poprawy dostępności do głównych szlaków drogowych regionu. Mają zapewnić lepszą komunikację zwłaszcza pomiędzy miastami i aglomeracjami regionu a drogami znajdującymi się w sieci TEN-T. Najważniejszymi przykładami są tutaj projekty dotyczące dróg nr 933, 935, 929, 925, 921, 789, 408, 913, Trasa N-S czy DTŚ. Nie zawsze chodzi o budowę bezpośredniego połączenia z tego typu drogą. Niektóre projekty odpowiadają na potrzebę likwidacji „wąskich gardeł" i stanowią uzupełnienie wcześniej realizowanych inwestycji. Przykładem takich projektów są inwestycje dotyczące dróg nr 928, 934, 791, 793 oraz Trasa BCT N-S.

Zasadniczo połączenia pomiędzy województwem a regionami sąsiednimi realizowane są poprzez drogi krajowe. Jednakże w niektórych przypadkach drogi wojewódzkie zapewniają istotne uzupełnienie pojawiających się w tym systemie braków. Przykładem projektów, które wskazano na liście projektów z uwagi na konieczność poprawy połączeń międzyregionalnych są inwestycje na drogach wojewódzkich nr 934, 948, 941, 408, 494, 492, 491 oraz 786.

Sporą grupę projektów stanowią również obwodnice miast zapewniające ograniczenie ruchu w centrach tych miast i zmniejszenie presji na środowisko naturalne. Projektami takimi są obwodnice: Myszkowa, Woźnik, Buczkowic, Pawłowic i Sośnicowic. Podobne funkcje będą pełnić także inwestycje realizowane w subregionie zachodnim (Regionalna Droga Racibórz – Pszczyna oraz Droga Główna Południowa) Drogowa Trasa Średnicowa Wschód, droga 942 w Bielsku-Białej, Trasa N-S czy CBT N-S w Bytomiu.

Przyjęto, że lista projektów planowanych do realizacji w ramach RPO WSL 2014-2020 będzie szersza niż możliwości finansowe Programu. W wyniku tego zapewniono pewien poziom konkurencji pomiędzy projektami.

Dla projektów określono harmonogramy realizacji, wartości wskaźników i wartości maksymalnego dofinansowania z Programu. Projekty z listy zostały poddane ocenie na podstawie kryteriów przygotowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	35
Kryterium funkcji drogi	30
Kryterium kontynuacji ciągu	25
Kryterium gotowości projektu do realizacji	10
SUMA	100

Kryterium I

	Przedziały natężenia	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	Poniżej 0,5	7	35
	<0,5;0,9>	14	
	(0,9;1,1)	21	
	<1,1; 2>	28	
	Powyżej 2	35	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o ostatnio wykonany GPR 2010 na drogach wojewódzkich zgodnie ze skalą przedstawioną powyżej. Liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynikać będzie z odniesienia pomiaru natężenia ruchu na wskazanym odcinku drogi do średniego dobowego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich w danym województwie (W przypadku budowy drogi, należy ująć dane dla odcinka zastępowanego). Do obliczenia wartości wskaźnika dla projektu stosowane będą dane opublikowane przez GDDKiA.

Kryterium II

	Podkryteria	**Punkty**	**Maksymalna liczba punktów**
Kryterium funkcji drogi	Połączenie miasta wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego z drogą znajdującą się w sieci TEN-T (bazowej lub kompleksowej)	12,8	30
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami regionalnymi (ew. pomiędzy miastem regionalnym a wojewódzkim)	8,6	
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami subregionalnymi (ew. pomiędzy miastem subregionalnym a regionalnym)	4,3	
	Usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami)	4,3	

Kryterium funkcji drogi zdecydowano się podzielić na cztery podkryteria, w ramach których przyznano punktację za połączenie ośrodków miejskich stanowiących drugorzędne lub trzeciorzędne węzły z siecią TEN-T. Ponadto premiowane będzie usprawnienie połączenia miast regionalnych z miastami wojewódzkimi, połączeń międzyregionalnych, jak również usprawnienie połączeń z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami). Kryterium nie uwzględnia połączeń między miastami wojewódzkimi, ponieważ miasta wojewódzkie połączone są siecią dróg krajowych. Miastem regionalnym jest miejscowość licząca od 100 do 300 tys. mieszkańców, natomiast miastem subregionalnym jest miejscowość licząca od 50 do 100 tys. mieszkańców – definicje zgodne z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Kryterium III

	Podkryteria	**Punkty**	**Maksymalna liczba punktów**
Kryterium kontynuacji	Przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji	12,5	25
	Kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w trakcie realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014 – 2020 wg *Dokumentu Implementacyjnego do*	12,5	

	SRT)		

Kryterium kontynuacji podzielono na dwa podkryteria – przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji oraz kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014 – 2020 wg DI). Celem podkryterium „przedłużenie ciągu już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji" jest premiowanie tworzenia spójnej sieci drogowej i dążenie do zniwelowania efektu fragmentaryzmu obecnej sieci. Z kolei, w ramach drugiego podkryterium, punkty przyznawane będą poszczególnym odcinkom, które zapewniają zwiększenie dostępności do sieci transportowej.

Kryterium IV

	Podkryteria	**Punkty**	**Maksymalna liczba punktów**
Kryterium gotowości projektu do realizacji	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	3,3	10
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	1,7	
	Studium wykonalności gotowe, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	1,7	
	Projekt budowlany gotowy, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	3,3	

Kryterium to ma na celu wyselekcjonowanie zadań, które są najlepiej przygotowane, aby przejść w fazę realizacji. W związku z tym punkty przyznawane są za wykonanie kolejnych kroków w procesie przygotowania zadania.

Podkryterium decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji jest spełnione, jeśli uzyskano decyzję lub złożono wniosek o jej wydanie dla co najmniej 80% długości odcinka, albo inwestycja nie wymaga uzyskiwania decyzji.

Podkryterium decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji jest spełnione, jeśli uzyskana decyzja zachowuje ważność do momentu uzyskania pozwolenia na budowę. Podkryterium uznaje się również za spełnione, jeśli został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej.

Podkryterium studium wykonalności oraz podkryterium projektu budowlanego uznaje się za spełnione, jeśli zawarto umowę z wykonawcą (na przygotowanie bądź aktualizację dokumentacji). Ponadto podkryterium projektu budowlanego uznaje się za spełnione, jeśli projekt nie wymaga opracowania kompleksowego projektu budowlanego obejmującego wszystkie branże na całym odcinku.

5. Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów

Sprawna realizacja Planu wymaga odpowiedniej zdolności instytucjonalnej, zarówno po stronie instytucji, która będzie udzielać wsparcia, jak również beneficjentów odpowiedzialnych za realizację przedsięwzięć.

Należy podkreślić, że zagadnienie zdolności instytucjonalnej Instytucji Zarządzającej RPO WSL 2014-2020 jest opisane w samym Programie. Należy przyjąć, że nie ma konieczności zapewnienia żadnych innych działań. We wdrażaniu działań dotyczących infrastruktury drogowej nie będzie zaangażowana żadna instytucja pośrednicząca.

Beneficjentami projektów identyfikowanych w Planie są: Województwo Śląskie oraz miasta na prawach powiatów.

Województwo Śląskie, jak również miasta: Bielsko-Biała, Rybnik, Częstochowa, Katowice, Mysłowice, Jaworzno, Sosnowiec, Bytom i Ruda Śląska były beneficjentami programów unijnych w perspektywie finansowej UE 2007-13 i realizowały projekty z zakresu rozbudowy infrastruktury drogowej.

Poniżej przedstawiono informacje na temat doświadczeń ww. beneficjentów w zakresie realizacji projektów drogowych. Na podstawie materiałów przekazanych przez samych beneficjentów oraz obserwacji Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym.

Dla dróg będących w zarządzie **Województwa Śląskiego** jednostką odpowiedzialną za przygotowanie i realizacje inwestycji jest Zarząd Dróg Wojewódzkich. Posiada zasoby kadrowe i organizacyjne umożliwiające sprawny przebieg wszystkich faz projektu. Dla sprawnego przygotowania oraz przeprowadzenia procesu inwestycyjnego za strony ZDW w Katowicach zostali wyznaczeni Kierownicy Projektu dla poszczególnych inwestycji. Do prowadzenia zadań związanych z pełnieniem nadzoru inwestorskiego i zarzadzania budową zostanie wybrany Wykonawca pełniący obowiązki Konsultanta, który zapewni zespół inspektorów obejmujący inżynierów branżowych uprawnionych do prowadzenia nadzoru zgodnie z przepisami Prawa budowlanego. ZDW jest również jednostką odpowiedzialną za utrzymanie efektów inwestycji.

W ostatnich latach Zarząd realizował kilkadziesiąt inwestycji na drogach województwa, w tym kilka o szczególnym poziomie skomplikowania i wartości.

<u>Budowa północnej obwodnicy miejscowości Pszczyna - projektowana droga wojewódzka nr 935</u>

Wartość ogółem inwestycji wynosiła 57 mln zł. Przedmiotem projektu była budowa Północnej obwodnicy miejscowości Pszczyna, mającej na celu udrożnienie infrastruktury na trasie Pszczyna – Żory – Rybnik – Racibórz. Projekt polegał na budowie nowej północnej obwodnicy miejscowości Pszczyna, stanowiącej nowy przebieg drogi wojewódzkiej nr 935, na odcinku od węzła z drogą krajową nr 1 do włączenia do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 935 na granicy z gminą Suszec. Zakres zadania inwestycyjnego obejmował wykonanie korpusu drogowego obwodnicy, budowę obiektów inżynierskich oraz przebudowę infrastruktury występującej na trasie wytyczonej obwodnicy.

<u>Obwodnica Żywca jako nowy ciąg drogi wojewódzkiej nr 945 wzdłuż rzeki Soły wraz z przebudową mostu nad rzeką Sołą w ciągu drogi wojewódzkiej nr 945</u>

Projekt o wartości 42,7 mln zł polegał na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 945 wraz z budową nowego obiektu nad rzeka Sołą w ciągu ulicy Dworcowej w Żywcu. Konstrukcja

nowoprojektowanego obiektu oraz projektowana niweleta nowego „śladu" DW 945 zapewnia bezkolizyjne skrzyżowanie z ulicą Dworcową w postaci przejazdu drogowego. Projekt jest częścią większego przedsięwzięcia, obejmującego przebudowę układu drogowego Miasta Żywca.

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 935 wraz z budową chodników na odcinku od km 45+190 do km 56+741 na terenie gminy Suszec

Projekt kosztował łącznie 35,3 mln zł i obejmował wykonanie przebudowy DW 935 wraz z budową chodników na terenie gminy Suszec.

Realizacja powyższych projektów przebiegała bez zakłóceń i terminowo. W projektach pojawiały się jedynie drobne korekty finansowe.

Odrębnym projektem, który był realizowany przez Województwo Śląskie (poprzez Wydział Komunikacji i Transportu Urzędu Marszałkowskiego), była budowa Drogowej Trasy Średnicowej Zachód. Był to projekt kluczowy RPO WSL 2007-13, projekt duży w rozumieniu prawa UE. Projekt był realizowany poprzez spółkę celową Drogowa Trasa Średnicowa S.A.

Wspomniany projekt obejmował budowę drogi o łącznej długości 5,75 km Klasy G 2/3 od węzła de Gaulle'a w Zabrzu do ul. Kujawskiej w Gliwicach. Ponadto elementami projektu były węzły drogowe, obiekty inżynierskie, ciągi pieszo-rowerowe itp. W ramach projektu przeprowadzono również przebudowę urządzeń uzbrojenia terenu, rozbiórki i wycinki drzew. Był realizowany w latach 2012-14, a jego wartość wynosiła 515,4 mln zł.

Warto podkreślić, że w strukturze Wydziału Rozwoju Regionalnego powołano jednostkę ds. projektów własnych, której zadaniem będzie wsparcie m.in. ZDW i wydziałów merytorycznych w przygotowaniu projektów Województwa Śląskiego.

Wyżej opisane działania powinny zapewnić Województwu Śląskiemu sprawną realizację zadań jako beneficjenta projektów drogowych RPO WSL 2014-2020.

Miasto Rybnik od 2004 r. realizuje szeroki program inwestycyjny mający na celu przebudowę dotychczasowego układu komunikacyjnego miasta. Główne cele programu to:

1. Dostosowanie parametrów technicznych układu drogowego (przepustowość, nośność oraz bezpieczeństwo) do aktualnego natężenia ruchu;
2. Wyprowadzanie ruchu z centrum miasta gdzie kumulują się największe potoki ruchu;
3. Dostosowanie miejskiego układu drogowego do wybudowanych w pobliżu autostrad A1 i A4.

Do chwilo obecnej zrealizowano kilkadziesiąt różnej wielkości inwestycji w układzie drogowym Rybnika, z których 20 otrzymało dofinansowanie zewnętrzne z funduszy UE oraz budżetu państwa. Do najważniejszych projektów realizowanych w tym okresie należały niżej opisane trzy przedsięwzięcia.

Usprawnienie ruchu tranzytowego w Subregionie Zachodnim - budowa obwodnic w Rybniku i Żorach wraz z modernizacją DW 935 – jeden z projektów kluczowych RPO WSL 2007-2013 realizowany w partnerstwie z Miastem Żory. W ramach tego projektu Miasto Rybnik zrealizowało 3 zadania: przebudowa ul. Żorskiej w ciągu DW 935 na odcinku od Ronda Boguszowickiego do granic miasta na długości 4,3 km, budowa obwodnicy północnej Miasta Rybnika na odcinku od ul. Budowlanych do ronda na skrzyżowaniu ul. Rudzkiej i Podmiejskiej o długości 2,1 km oraz przebudowa wiaduktu nad

koleją na ul. Raciborskiej w ciągu DW 935. Ich łączna wartość wyniosła 46,8 mln zł, zaś dofinansowanie 38,4 mln zł.

Usprawnienie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez przebudowę DK 78 w Rybniku – projekt realizowany z dofinansowaniem EFRR w ramach POIiŚ 2007-2013. W ramach tego projektu zrealizowano 3 zadania na drodze krajowej nr 78: przebudowę ul. Wodzisławskiej na długości 3,98 km – odcinek wylotowy w kierunku granicy z Czechami, przebudowę ul. Kotucza i Reymonta na długości 1,18 km – odcinek centralny oraz przebudowę wiaduktu na odcinku wylotowym w kierunku autostrady A4. Wartość projektu wyniosła 40,3 mln zł, zaś dofinansowanie 34,2 mln zł

Usprawnienie i integracja układu komunikacyjnego w Subregionie Zachodnim Województwa Śląskiego poprzez przebudowę infrastruktury drogowej i lotniczej – projekt realizowany z dofinansowaniem rezerwy celowej budżetu państwa. W ramach projektu zrealizowano m.in. 5 zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz stworzono dokumentację techniczną dla rybnickiego odcinka Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna. W sumie w projekcie wybudowano 2,3 km drogi oraz przebudowano 4,07 km dróg. Wartość projektu wyniosła 34,7 mln zł.

Ilość zrealizowanych i rozliczonych inwestycji sprawia, że Miasto Rybnik dysponuje doświadczoną kadrą zarówno w zakresie przygotowania i nadzoru nad inwestycjami, jak również w zakresie rozliczania ich zgodnie z regułami funduszy zewnętrznych. W ramach inwestycji realizowano liczne przetargi w oparciu o prawo zamówień publicznych. Przetargi były realizowane zarówno w trybie poniżej progów „unijnych", jak w również w pełnej „unijnej" procedurze z obowiązkową publikacją ogłoszenia o przetargu w Dzienniku Urzędowym UE.

Wszystkie dofinansowane projekty zostały zrealizowane w pełnym zakresie wskazanym we wniosku o dofinansowanie. Beneficjent był poddawany licznym kontrolom, które nie wykazały znaczących uchybień. Na kilka projektów nałożono korekty finansowe, o stosunkowo niewielkiej wartości, ale wynikały one głównie z niezbyt dobrej jakości prawa zamówień publicznych, które dawało okresowo różne możliwości interpretacji tego samego zagadnienia lub też zmiany interpretacji niektórych zapisów na przestrzeni lat.

Podczas realizacji projektów drogowych Miasto Rybnik borykało się z typowymi problemami, które występują podczas realizacji tego typu inwestycji. Większość projektów została zrealizowana w zakładanym terminie, zaś pojedyncze przypadki opóźnień wynikały najczęściej z 2 przyczyn: pogody, która uniemożliwiała prowadzenia prac w określonym czasie oraz kondycji finansowej wykonawców, która wpływała na tempo realizacji robót. Wszystkie pojawiające się problemy były na bieżąco rozwiązywane co zaowocowało, że wszystkie zakładane projekty zostały zrealizowane, zaś ilość pozyskanych funduszy zewnętrznych stawia miasto wśród liderów w skali województwa.

Miasto Bielsko-Biała zrealizowało i realizuje liczne projekty z zakresu budowy/przebudowy infrastruktury drogowej, zarówno dzięki współfinansowaniu ze środków unijnych, środków budżetu państwa, kredytu z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, jak i ze środków własnych miasta.

W okresie programowania Unii Europejskiej na lata 2004-2006 oraz 2007-2013, Miasto Bielsko-Biała zrealizowało łącznie 14 inwestycji drogowych (3 w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004-2006, 10 w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013 oraz jeden w ramach Programu

Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013). Ponadto miasto zrealizowało dużą inwestycję dotyczącą budowy śródmiejskiej obwodnicy w ramach kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Łączna wartość zrealizowanych inwestycji drogowych ze środków UE oraz kredytu EBI wyniosła ok. 396 mln zł, przy dofinansowaniu ze środków UE 170,55 mln zł.

Dzięki w/w środkom, przebudowano/wybudowano łącznie ok. 28,5 km dróg na terenie miasta Bielska-Białej (zarówno gminnych, powiatowych, wojewódzkich, jak i krajowych).

Znaczne doświadczenie miasta Bielska-Białej w realizacji dużych inwestycji drogowych, potwierdzają niżej wymienione przykłady zrealizowanych inwestycji:

Budowa śródmiejskiej obwodnicy miasta Bielska-Białej

Inwestycja złożona była z trzech etapów, tj.: budowa węzła drogowego Hulanka wraz z budową dwóch tuneli, budowa ul. Klubowej odcinek od ul. Pirackiej do ul. Piastowskiej, przebudowa wiaduktów w ciągu Al. Gen Andersa. Inwestycja obejmowała budowę pięciowlotowego ronda łączącego ulice: Cieszyńską, Piastowską, Konopnickiej i aleję Andersa o średnicy 80 metrów oraz dwunawowego tunelu na alei gen. Andersa o długości 240 metrów. Budowa trasy o łącznej długości 7 kilometrów i parametrach drogi dwujezdniowej, zrealizowana została dzięki kredytowaniu przez Europejski Bank Inwestycyjny w latach 2003-2006, a jej całkowity koszt wyniósł 120,24 mln zł.

Budowa obwodnicy była największą i najbardziej skomplikowaną inżynieryjnie inwestycją, jaką do tej pory prowadziło Miasto Bielsko-Biała.

Dzięki inwestycji nastąpiło połączenie drogi ekspresowej S1 Katowice-Cieszyn z drogą krajową nr 69 (obecnie DK 52), co w zdecydowany sposób odciążyło zatłoczone centrum miasta wyprowadzając strumień podróżnych oraz ruch tranzytowy poza ciąg ulic: Warszawska – Partyzantów – Bystrzańska.

Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 52 (ul. Wyzwolenia/ Niepodległości) w Bielsku-Białej

Inwestycja obejmowała przebudowę ulic Wyzwolenia i Niepodległości wraz z wykonaniem wiaduktu drogowego o długości 240 m nad linią kolejową, obiektu mostowego nad potokiem Krzywa, przebudowę skrzyżowania ul. Niepodległości z ul. Czerwoną, budowę łącznic, przebudowę drogi serwisowej (ul. Bukietowa), budowę kanalizacji deszczowej, ekranów akustycznych.

Zadanie zostało zrealizowane przy współfinansowaniu przez Unię Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013, jako projekt kluczowy województwa śląskiego. Inwestycja zrealizowana została w latach 2007-2010, a jej całkowity koszt wyniósł ok. 124,4 mln zł, kwota refundacji ze środków UE wyniosła ok. 67,2 mln zł

Celem bezpośrednim projektu była poprawa funkcjonalności istniejącego układu sieci dróg krajowych poprzez eliminację „wąskich gardeł" i przez to poprawa przejezdności (przepustowości) oraz warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja inwestycji doprowadziła do udrożnienia i zintegrowania układu komunikacyjnego w strefie obwodowej centralnej miasta Bielska-Białej, prowadzonej po części ciągami dróg krajowych nr 1, 52 i 69.

Długoterminowymi korzyściami, wynikającymi ze zrealizowania projektu, są: podniesienie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zmniejszenie wypadkowości, poprawa efektywności i sprawności w przewozach, oszczędność kosztów uciążliwości dla środowiska.

Połączenie ul. Partyzantów (DW 942) z ul. Żywiecką (DK 69) w Bielsku-Białej – rozbudowa skrzyżowania ul. Sempołowskiej z ul. PCK wraz z budową mostu na rzece Białej oraz z połączeniem z ul. Broniewskiego

Inwestycja obejmowała m.in. rozbudowę odcinka ul. PCK i ul. 1-go Maja (łącznie 0,55 km drogi), rozbudowę skrzyżowań ul. PCK/Sempołowskiej i ul. PCK/Broniewskiego, budowę mostu drogowego nad rzeką Białą. Wskazana inwestycja została zrealizowana przy współfinansowaniu przez Unię Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013. Inwestycja zrealizowana została w latach 2012-2014, a jej całkowity koszt wyniósł 22,5 mln zł, gdzie kwota refundacji wyniosła 16,03 mln zł.

Celem projektu była poprawa parametrów technicznych kluczowego elementu sieci drogowej tj. ciągu komunikacyjnego w Bielsku-Białej łączącego ulicę Żywiecką (DK 69) z ulicą Partyzantów (DW 942), poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz skrócenie czasu przejazdu na przedmiotowym odcinku drogi.

Poprzez realizację projektu nastąpiła poprawa funkcjonalności i parametrów technicznych układu kluczowych elementów sieci drogowej (podniesienie nośności jezdni i mostu do 115 kN/oś), udrożnienie układu komunikacyjnego, zmniejszenie liczby wypadków, zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów.

Poniżej przedstawiono informację z zakresu zagadnień zdolności instytucjonalnej beneficjenta.

Miasto Bielsko-Biała zobowiązane jest do stosowania przepisów dotyczących zamówień publicznych (w przypadku ww. inwestycji były to ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych oraz później ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych). Trybem wyboru wykonawców obieranym przez Inwestora jest przetarg nieograniczony, będący jednym z podstawowych trybów konkurencyjnych określonych w polskim prawie zamówień publicznych. Ww. inwestycje zrealizowane zostały na podstawie umów z wykonawcami zawartymi na podstawie procedury przetargowej. Udostępnianie informacji w Biuletynie Zamówień Publicznych oraz w przypadku dużych inwestycji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, umożliwiło dostęp do zamówienia dla szerokiego grona potencjalnych wykonawców. Mnogość oraz różnorodność postępowań w zakresie zlecenia robót budowlanych i usług spowodował, że wypracowane zostały optymalne schematy działania oraz uniwersalne zapisy w dokumentacjach przetargowych, umożliwiające przeprowadzenie sprawnych procedur przetargowych. Zamówienia współfinansowane ze środków zewnętrznych kontrolowane były m.in. przez instytucje zarządzające i pośredniczące w realizacji programów unijnych. Analiza zamówień wykazywała wyłącznie nieprawidłowości systemowe (wynikające z niepełnej implementacji prawa UE do polskiego porządku prawnego w zakresie zamówień publicznych – niewynikające z winy Beneficjenta). Stosowane prawo zamówień publicznych dopuszcza narzędzia umożliwiające wykonawcom, m.in. wyjaśnianie wątpliwości związanych z zamówieniem oraz wnoszenie protestów. Rzetelne przygotowanie zamówień publicznych, w tym wprowadzanie wymagań dotyczących sytuacji ekonomicznej i finansowej wykonawców, a także wymogu doświadczenia wpłynęło na jakość składnych ofert i gwarantowało wybór wykonawców, którzy byli w stanie zrealizować zadanie zgodnie ze sztuką budowlaną oraz z warunkami finansowania ustalonymi w umowach. Tego rodzaju mechanizm przyczynił się do wyeliminowania z przetargów firm, które nie posiadają i nie dysponują środkami finansowymi umożliwiającymi realizację projektu. Ponadto w procesie udzielania zamówienia, czyniono starania mające na celu ustalenie czy składane oferty nie zawierają, tzw. rażąco niskiej ceny. Reasumując

istnieją instrumenty prawne oraz praktyki nieograniczające konkurencji, a jednocześnie umożliwiające wybór rzetelnych wykonawców.

Struktura organizacyjna Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej zapewnia sprawne przygotowanie procesu inwestycyjnego, w tym prowadzenia zamówień publicznych. W Miejskim Zarządzie Dróg funkcjonuje bowiem Zespół Zamówień Publicznych, w którym pracują osoby, zajmujące się prowadzeniem postępowań przetargowych, posiadające stosowne kompetencje, wykształcenie i doświadczenie w tym zakresie.

Przygotowanie inwestycji do realizacji obejmuje pozyskanie niezbędnych pozwoleń, uzgodnień, decyzji środowiskowych oraz wodnoprawnych. W trakcie procesu przygotowania inwestycji, przedsięwzięcie podlega ocenie organu odpowiedzialnego za ochronę środowiska oraz gospodarkę wodną. Istnieje określony katalog przedsięwzięć, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko i dla nich też sporządzane są analizy środowiskowe – screening, który określa czy inwestycja może znacząco oddziaływać na środowisko naturalne. Wymogi środowiskowe oraz wodne dla inwestycji określane są w decyzjach administracyjnych. Określają one niezbędne działania mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu robót oraz eksploatacji inwestycji na środowisko naturalne. Jednym z częstych zaleceń jest obowiązek sporządzania analiz porealizacyjnych/ monitoringu hałasu, emisji CO2 itp.

Wszystkie inwestycje zrealizowane przez miasto Bielsko-Biała przyczyniają się w długim okresie do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprzez zmniejszenie emisji toksycznych składników spalin. Poprawa parametrów technicznych jezdni oraz upłynnienie ruchu, powodują mniejsze zużycie paliwa a tym samym mniejszą emisję toksycznych składników spalin takich jak:

Ponadto większość inwestycji przewidywały rozwiązania pro środowiskowe takie jak np. zastosowanie urządzeń podczyszczających przy odprowadzaniu wód opadowych spływających z jezdni, chodników, ścieżek rowerowych oraz budowę murów oporowych celem kompensacji negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Celem eliminacji przenikania zanieczyszczeń do podłoża gruntowego, stosuje się nawierzchnie ze szczelną warstwą ścieralną. Ponadto często zanieczyszczenia, jakie ewentualnie mogłyby przedostać się do podłoża, są przechwycone przez system drenów z perforowanych rur PCV, ułożonych pod krawężnikami ulicy.

Celem poprawienia klimatu akustycznego, część inwestycji przewidywała wykonanie stosownych ekranów dźwiękochłonnych (tam gdzie wymagały tego przepisy prawa) oraz stosowanie tzw. „cichych nawierzchni".

Wszelkie roboty budowlane są prowadzone w sposób powodujący jak najmniejszą emisję substancji do powietrza oraz ograniczenie ewentualnego negatywnego wpływu na środowisko. Z kolei w fazie eksploatacji, na bieżąco czyszczone są drogi w tym także „na mokro". Ponadto prowadzone są okresowe przeglądy oraz czyszczenie urządzeń kanalizacyjnych, w tym wpustów i wylotów, w celu zapewnienia ich drożności i dobrego stanu technicznego.

Zgodnie z przepisami art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych do zarządcy drogi należy opracowywanie projektów rozwoju sieci drogowej, projektów planów finansowania budowy i przebudowy dróg, nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych. Miasto Bielsko-Biała przyjęło długookresową „Strategię Rozwoju Bielska-Białej", co roku aktualizowany jest „Czteroletni Plan Inwestycyjny", określający najważniejsze inwestycje dla Miasta. Istotnym dokumentem, z którego wynika konieczność realizacji inwestycji jest również „Studium

uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Bielska-Białej". Tym samym inwestycje drogowe wynikają z długofalowej polityki kształtowania układu drogowego w Bielsku-Białej. Inwestycje przygotowywane są zgodnie z polskim prawem. Oznacza to, że przed rozpoczęciem realizacji inwestycji pozyskiwane są zgody, decyzje, uzgodnienia, pozwolenia umożliwiające wykonanie robót budowlanych. W przypadku, ww. inwestycji były to decyzje środowiskowe, pozwolenia na budowę lub decyzje zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Po wydaniu decyzji zezwalającej na budowę, regulowano kwestie własnościowe związane z działkami znajdującymi się w pasie drogowym inwestycji.

Miasto Bielsko-Biała posiada zdolności organizacyjne do wdrażania projektów inwestycyjnych, w tym dofinansowanych ze środków europejskich. Sposób pracy nad projektami, współfinansowanymi z Unii Europejskiej, został określony w Zarządzeniu nr ON-0152/85/06/BFE Prezydenta Miasta Bielska-Białej z dnia 13 września 2006 r. w sprawie procedur przygotowania i realizacji projektów współfinansowanych z funduszy europejskich w Urzędzie Miejskim w Bielsku-Białej. Zgodnie z w/w Zarządzeniem na potrzeby wdrażania projektów powołuje się stosowny Zespół Projektowy dla potrzeb realizacji danego projektu. W skład Zespołu Projektowego dotyczącego infrastruktury drogowej wchodzą osoby z Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej oraz Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej (Biuro Funduszy Europejskich oraz Wydział Budżetu). W szczególności do zadań Zespołu Projektowego należy:

- przygotowanie wniosku aplikacyjnego,
- nadzór nad realizacją inwestycji, przygotowanie wniosków o płatność oraz sprawozdań z realizacji projektu, a także wypełnianie innych obowiązków wynikających z umowy o dofinansowanie.

Tak przyjęta struktura organizacyjna, pozwala na sprawne zarządzanie projektem w tym dbanie o płynność finansową inwestycji. Potencjał techniczny, którym dysponuje Miasto, w pełni zabezpiecza realizację inwestycji. Z uwagi na kwalifikacje zarządcze oraz dotychczasowe doświadczenia pracowników Miasta oraz podległych mu jednostek (MZD), należy ocenić, iż miasto Bielsko-Biała posiada odpowiednią zdolność organizacyjną do wdrożenia dużych inwestycji i osiągnięcia celów stawianych przez daną inwestycję.

Struktura organizacyjna Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej umożliwia sprawne przygotowanie inwestycji do realizacji, tj. zarówno od strony przygotowania stosownych projektów, uzgodnień, uzyskania stosownych zezwoleń, przeprowadzenia procesu zamówień publicznych jak i po samą realizację inwestycji i jej rozliczenie. W każdym z w/w etapów zaangażowane są osoby posiadające stosowne kompetencje oraz doświadczenie w realizacji danych zadań (Zespół Uzgadniania Dokumentacji, Zespół Wdrażania Projektów Drogowych, Zespół Przygotowania Inwestycji, Zespół Zamówień Publicznych, Zespół ds. Jakości i Gwarancji).

Miasto Bielsko-Biała gwarantuje środki na realizację inwestycji drogowych w Wieloletniej Prognozie Finansowej miasta Bielska-Białej oraz budżecie miasta Bielska-Białej na dany rok. Środki wydatkowane są na podstawie umów zawartych z wykonawcami robót. Regułą jest zaciąganie zobowiązań, które mają pokrycie w budżecie miasta. W celu zabezpieczenia realizacji inwestycji oraz dokonywania płatności za ewentualne roboty zamienne/ dodatkowe Inwestor najczęściej umożliwia zaciągnięcie zobowiązania do maksymalnej kwoty 110% (rezerwa 10%). Ponadto w celu sprawnego zarządzania projektem, w tym zarządzania finansowego, zatrudnia się Inżyniera Kontraktu.

Pracownicy zarządcy drogi wraz z Inżynierem Kontraktu odpowiedzialni są m.in. za prawidłową realizację projektu i za rozliczanie inwestycji, zgodnie z wykonanymi robotami.

Miasto Bielsko-Biała gwarantuje środki własne na bieżące utrzymanie dróg w ramach corocznego budżetu miasta. Ponadto Wykonawcy robót oferują minimum pięcioletnią gwarancję na wykonane roboty budowlane. W związku z tym, we wskazanym okresie przeprowadzane są przeglądy gwarancyjne dróg przez pracowników samorządowych. Po wykryciu usterek, Wykonawca jest wzywany do poprawek gwarancyjnych. Dzięki takiej formie zabezpieczenia oraz skrupulatnym przeglądom, budżet miasta nie jest nadmiernie obciążany przez wydatki na bieżące utrzymanie nowo przebudowanych dróg. Ponadto pozytywnie wpływa to na utrzymanie 5-letniej trwałości projektów.

Analiza sprawozdań finansowych miasta Bielska-Białej pokazuje, iż pomimo obciążenia budżetu kredytami, relacja spłaty zadłużenia do dochodów oraz relacja długu do dochodów jest znacznie mniejsza od maksymalnie dopuszczonych poziomów. Wysokość długu oraz wysokość spłacanych odsetek maleje od 2013 r. Powyższe oznacza, iż Miasto Bielsko-Biała posiada zdolność finansową do zapewnienia środków na utrzymanie i eksploatację powstałej infrastruktury drogowej.

Przygotowanie inwestycji drogowej wiąże się z opracowaniem dokumentacji technicznych, w tym z koniecznością pozyskania wielu pozwoleń oraz uzgodnień ze wszystkimi zainteresowanymi stronami (zarówno osobami prywatnymi, jak i instytucjami publicznymi). Najbardziej czasochłonną procedurą jest ocena oddziaływania na środowisko, która ze względu na obostrzenia nałożone przez ustawy może trwać nawet kilka lat. Również przeciągające się procedury uzgodnień (związane z 30-dniowym terminem odpowiedzi wynikającym z Kodeksu Postępowania Administracyjnego), zagrażają terminowemu przygotowaniu inwestycji do realizacji. W przypadku inwestycji drogowej realizowanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, terminy pozyskania pozwolenia są regulowane ww. ustawą i nie podlegają Kodeksowi Postępowania Administracyjnego. Jedynym środkiem zaradczym na przedłużające się procedury (ze strony Inwestora) jest rzetelne i kompletne przygotowanie wniosków o wydanie decyzji oraz uzgodnień.

Na chwilę obecną Miasto Bielsko-Biała, nie posiada wdrożonego inteligentnego systemu zarządzania transportem, jednak w latach 2016-2017 planowane jest wdrożenie takiego systemu. Miasto Bielsko-Biała posiada opracowaną dokumentację w tym zakresie oraz złożyło dokumentacje aplikacyjną w ramach RPO WSL 2014-2020, celem uzyskania dofinansowania na przedmiotową inwestycję.

Jak każde z większych miast Polski, Bielsko-Biała w wyniku dynamicznego rozwoju, stoi przed nowymi wyzwaniami, a szczególnie w segmencie transportu. W stanie aktualnym zarządzanie czy też sterowanie ruchem drogowym na terenie Miasta Bielska-Białej odbywa się wyłącznie za sprawą prowadzenia działań statycznych, takich jak funkcjonowanie/utrzymanie oznakowania poziomego i pionowego oraz sygnalizacji świetlnych. Pracownicy Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej nie posiadają możliwości operatorskich pozwalających w sposób dynamiczny wpływać na jakąkolwiek zmianę pracy sygnalizacji świetlnej oraz zarządzanie/sterowania ruchem w czasie rzeczywistym. Interwencje ograniczają się zasadniczo wyłącznie do sytuacji awaryjnych, w które MZD angażuje służby utrzymaniowe. Rozszerzenie funkcjonalności sygnalizacji świetlnych jest obecnie niemożliwe, ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury pozwalającej na realizację inteligentnego systemu sterowania ruchem. Poza prostymi, standardowymi sterownikami sygnalizacji świetlnej na terenie Bielska-Białej nie funkcjonują urządzenia umożliwiające zarządzanie/sterowanie ruchem. Brak

urządzeń w jakikolwiek sposób funkcjonalnie nawiązujących do modułów projektowanych w ramach niniejszej inwestycji.

Podsumowując należy wskazać, iż inwestycje w kierunku wprowadzenia nowoczesnych technologii w transporcie zapewnią miastu stworzenie bardziej solidnego i inteligentnego systemu transportu, który będzie użyty do zaspokojenia obecnych i przyszłych wymogów w zakresie zarządzania.

Miasto Częstochowa ma bardzo duże doświadczenie w pozyskiwaniu i realizacji inwestycji dofinansowanych z funduszy europejskich. W zakresie projektów drogowych zrealizowano projekty już w pierwszej perspektywie finansowej 2004-2006, były to dwa projekty o łącznej wartości około 45 mln zł, zrealizowane w ramach ZPORR i SPOT.

W perspektywie 2007-2013 beneficjent zrealizował 15 projektów na łączną kwotę ponad 300 mln zł obejmujących kompletną infrastrukturę drogową z pełnym uzbrojeniem (w tym duży projekt rewitalizacyjny, uzbrojenie terenów inwestycyjnych, budowę ścieżek rowerowych, 1 projekt w partnerstwie z powiatem częstochowskim i myszkowskim w ramach inwestycji subregionalnych).

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko realizowano 3 projekty w ciągu dróg krajowych (w tym 2 na sieci drogowej TEN-T).

Pozostałe 12 projektów realizowano z dofinansowaniem z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego (w tym 2 w ciągu dróg wojewódzkich, 1 projekt kluczowy w zakresie rewitalizacji centrum miasta, 2 projekty z zakresu budowy ścieżek rowerowych, pozostałe projekty zrealizowane na drogach powiatowych obejmujących przebudowę istniejących ciągów, ale także budowę nowych odcinków).

Miasto realizuje swoje inwestycje drogowe poprzez Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie.

Poniżej opisano przykładowe najważniejsze i największe inwestycje:

<u>Przebudowa DK-1 w Częstochowie, budowa wiaduktu na skrzyżowaniu z DK-46; połączenie z ul. Srebrną</u>

Projekt był dofinansowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (Fundusz Spójności). Wartość inwestycji to 80 mln zł i został zakończony w 2014 r. Inwestycja zlokalizowana na skrzyżowaniu DK-1 (droga krajowa w sieci TEN-T) i DK-46. Przedmiotem była budowa nowego bezkolizyjnego, dwupoziomowego skrzyżowania wraz ze wszystkimi elementami infrastruktury drogowej. Na bezkolizyjne skrzyżowanie złożyły się: budowa 2 estakad, ponadto zbudowano most nad rzeka Warta i kładkę dla pieszych nad DK-1. Inwestycja była realizowana w systemie zaprojektuj - zbuduj.

<u>Przebudowa DK-91 w Częstochowie – ul. Warszawska i ul. Rędzińska wraz z budową węzła DK-91 z DK-1</u>

Dofinansowanie projektu pochodziło z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (EFRR). Wartość inwestycji wynosiła 70 mln zł, zakończony został w 2015 r. Inwestycja obejmowała przebudowę DK-91 na długości około 6 km w granicach miasta, wraz z budową obiektu mostowego oraz przebudową 5 skrzyżowań na skrzyżowania typu rondo. Była realizowana w systemie zaprojektuj - zbuduj.

Budowa Północnego Korytarza w Częstochowie. Etap II od ulicy św. Brata Alberta do ulicy Makuszyńskiego

Projekt był realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego. Wartość inwestycji to 20 mln zł. Przedmiotem projektu była budowa I etapu nowego korytarza komunikacyjnego miasta. Etap II obejmował budowę nowej drogi powiatowej o dł. Około 1,5 km od ul św. Brata Alberta do ulicy Makuszyńskiego wraz z całą infrastrukturą podziemną i naziemną. Inwestycja obejmowała również budowę ekranów akustycznych, kładki dla pieszych, przejścia podziemnego dla pieszych. Do konkursu RPO został zgłoszony kompleksowo przygotowany, z prawomocną decyzją środowiskową i pozwoleniem na budowę.

W perspektywie 207-2013 Miasto uzyskało dofinansowanie na wszystkie wnioski, które zgłosiło do ogłaszanych konkursów zarówno w ramach POIŚ, jak i RPO. Inwestycje zostały w pełni zakończone i rozliczone w terminie.

Ponadto, Częstochowa co roku na budowę lub przebudowę dróg i obiektów inżynieryjnych korzysta ze środków finansowych innych niż fundusze unijne. Są to środki krajowe w postaci dotacji i subwencji z budżetu państwa, pozyskiwane w drodze konkursowej. Z tych środków beneficjent średnio co roku realizuje około 2 inwestycji o kilku milionowej wartości. Ponadto wiele mniejszych inwestycji drogowych realizowanych jest ze środków własnych beneficjenta.

Poniżej przedstawiono opis dotyczący doświadczeń Miasta w procesie realizacji projektów drogowych.

Wybór wykonawców poszczególnych zadań składających się na całość projektu począwszy od etapu przygotowania (dokumentacja techniczna, niezbędne analizy) poprzez jego realizację (roboty budowlane) odbywa się na zasadach określonych w Ustawie Prawo Zamówień Publicznych. Wybór wszystkich wykonawców robót budowlanych następował w drodze przetargu nieograniczonego.

Każde kolejne przetargi były przygotowywane z uwzględnianiem zaleceń nakładanych przez liczne kontrole celem uniknięcia błędów i ewentualnych korekt. Nawet jeśli początkowo pojawiały się błędy w postępowaniach skutkujące drobnymi korektami finansowymi (dotyczące nieprecyzyjnych, bądź niedozwolonych zapisów w opisie przedmiotu zamówienia na inżyniera kontraktu) były one skutecznie eliminowane w kolejnych postępowaniach.

Beneficjent bez względu na źródło finansowania inwestycji musi poddać ją ocenie oddziaływania na środowisko. W zależności od zakresu inwestycji i rodzaju dróg na których jest ona prowadzona, beneficjent musi spełnić wymogi wynikające z obowiązujących przepisów oddziaływania na środowisko.

Przy jednym z projektów zrealizowanych w ramach POIŚ (przebudowa skrzyżowania DK1 z DK-46) beneficjent musiał przeprowadzić ponowną ocenę oddziaływania na środowisko, pomimo, że posiadał już wcześniej wydaną decyzję środowiskową. Ponieważ projekt realizowany był w systemie zaprojektuj – zbuduj, na etapie projektowania zostały wprowadzone zmiany względem programu funkcjonalno-użytkowego, co skutkowało koniecznością ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Beneficjent uporał się z tym bez problemu. W kolejnych projektach realizowanych w trybie zaprojektuj – zbuduj, został położony duży nacisk na precyzyjniejsze przygotowywanie programu funkcjonalno-użytkowego.

Wszystkie wymogi nakładane przez decyzje środowiskowe były przez beneficjenta spełnione.

Płatności dla wykonawców robót oraz rozliczanie projektów dofinansowanych ze środków zewnętrznych, w tym z UE, odbywa się w jednostce realizującej projekty – MZDiT. Płatności za wykonane roboty odbywają się na bieżąco. W zależności od wybranego rodzaju rozliczania inwestycji (zaliczka lub refundacja), następuje wnioskowanie o płatność do odpowiednich instytucji. W większości przypadków beneficjent sam zapewnia ciągłość finansowania projektów i wówczas otrzymuje w ramach rozliczania inwestycji refundacje poniesionych kosztów. W przypadku kumulacji w jednym roku dużych inwestycji stosuje system zaliczek. MZDiT posiada strukturę organizacyjną zapewniająca samodzielne rozliczanie projektów, z uwzględnieniem reagowania na różne nieprawidłowości.

Koszty utrzymania i funkcjonowania wybudowanej infrastruktury ponosi Miasto poprzez jednostkę budżetową realizującą projekt tj. MZDiT. Co roku budżet miasta przewiduje środki na utrzymanie infrastruktury drogowej. Miasto Częstochowa ma stabilną sytuację finansową co zapewnia ciągłość finansowania i utrzymania efektów inwestycji.

MZDiT posiada strukturę organizacyjną umożliwiającą sprawne zarządzanie powstałą infrastrukturą, służby, w tym inspektorów, pozwalające na prawidłowe przeprowadzanie prac utrzymaniowych.

Miasto Katowice realizuje z powodzeniem wiele inwestycji drogowych, z wykorzystaniem funduszy własnych oraz zewnętrznych, w tym unijnych.

Poniżej przedstawiono przykłady projektów realizowanych w ciągu ostatnich kilku lat.

<u>Modernizacja ul. 1 Maja na odcinku od ul. Staszica do istniejącej pętli tramwajowej w Katowicach – Zawodziu</u>

Inwestycja była współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach RPO WSL 2007-13. Dotyczyła drogi gminnej. Okres realizacji inwestycji to lata 2014-15. Jej wartość wynosiła: 11,5 mln zł.

Projekt był skomplikowany z uwagi na przebieg modernizowanego odcinka drogi - teren centrum miasta w rejonie ścisłej zabudowy mieszkalnej i usługowej. Występuje tam znaczne zagęszczenie sieci infrastruktury podziemnej, często niezidentyfikowanej co do właściciela, a także przebiegu. Wymagało to bardzo starannego przygotowania i realizacji projektu. Z uwagi na brak inwentaryzacji przyłączy do budynków, konieczne było dokonywanie aktualizacji rozwiązań projektowych. Wyzwaniem było również dostosowanie organizacji ruchu do potrzeb mieszkańców i firm - konieczność zapewnienia ciągłych dojazdów do posesji.

<u>Układ komunikacyjny dla terenu budowy Nowego Muzeum Śląskiego, Międzynarodowego Centrum Kongresowego i siedziby NOSPR - Etap I i Etap II faza 1</u>

Realizacja inwestycji przebiegała w latach 2011-14. Finansowana była częściowo ze środków pochodzących z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Dotyczyła drogi gminnej, a wartość zamówienia to 98,6 mln zł.

W trakcie realizacji pojawiły się trudności związane z koniecznością uwzględnienia pozostałości po płytkiej eksploatacji górniczej (wypełnianie pustek po „biedaszybach"). Ponadto występowały warstwy wierzchnie terenu o miąższości do 20 m z licznymi niezidentyfikowanymi miejscami z gruntem w stanie rozluźnionym - konieczność wykonania dodatkowych, nieprzewidzianych badań georadarowych celem opracowania technologii uzdatniana nasypu (iniekcje, materace z kruszywa itp.)

Etap III przebudowy układu drogowego w rejonie Placu Szewczyka w ramach zadania inwestycyjnego „Przebudowa Strefy Śródmiejskiej Miasta Katowice”

Całe przedsięwzięcie składało się z kilku zadań: zadanie 7-9 Przebudowa Węzła Wschodniego w rejonie ulic: Pocztowa, Dworcowa, Św. Jana; zadanie 1-3 Przebudowa ulicy Słowackiego od skrzyżowania z ulicą Mikołowską do skrzyżowania z ul. 3-go Maja; zadanie C – przebudowa ul. Kochanowskiego pod wiaduktem kolejowym.

Łączna wartość tej inwestycji, realizowanej w latach 2011-12 to 26,8 mln zł. Dotyczyła ona zarówno dróg powiatowych, jak i gminnych. Na realizację projektu pozyskano środki z Banku Rozwoju Rady Europy.

Projekt był skomplikowany z uwagi na to, że roboty przebiegały w centrum miasta, w rejonie ścisłej zabudowy mieszkalnej i usługowo handlowej - konieczność dostosowania organizacji ruchu celem utrzymania stałych dojazdów i dojść do posesji. Obszar projektu to skrzyżowanie łączące cztery ważne arterie miasta na kierunku wsch.-zach. i pn.–pd. Wynikała z tego konieczność dostosowania organizacji ruchu i organizacji robót do wymogów związanych z utrzymaniem ruchu w trakcie przebudowy.

Co więcej, roboty były realizowane na styku dwóch realizowanych równocześnie odrębnych przedsięwzięć inwestycyjnych - budowy galerii handlowej i dworca PKP oraz przebudowy torowiska tramwajowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Wymagało to koordynacji robót.

W trakcie procedowania zamierzeń inwestycyjnych począwszy od fazy projektowej przez roboty budowlane nie odnotowano istotnych problemów, które mogłyby mieć negatywny wpływ na zrealizowane inwestycji.

Wydział Inwestycji dysponuje zespołem osób, które realizują projekty drogowe na kolejnych etapach realizacji, od specjalistów ds. zamówień publicznych, specjalistów ds. umów, poprzez inspektorów nadzoru wykonujących obowiązki inspektora nadzoru inwestorskiego zgodnie z zapisami Prawa budowlanego po specjalistów ds. rozliczeń.

Ponadto po zakończeniu i rozliczeniu budowy nowo wytworzona infrastruktura drogowa jest przekazywana do użytkowania odpowiednim służbom miejskim, które odpowiadają za jej utrzymanie (Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach, Zakład Zieleni Miejskiej w Katowicach itp.)

Miasto Mysłowice posiada doświadczenie w realizacji projektów drogowych, w tym również dofinansowanych ze źródeł unijnych. Do najważniejszych inwestycji realizowanych w ostatnich latach należały:

Przebudowa ul. Katowickiej od ul. Bytomskiej do ul. Bończyka w ciągu DK 79 wraz z przebudową skrzyżowania ulic Katowicka – Bytomska w Mysłowicach

Koszt tego przedsięwzięcia to 4,7 mln zł. Inwestycja była zrealizowana w ramach Priorytetu VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, Działanie 8.1 Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013.

Projekt swym zakresem objął przebudowę dwóch skrzyżowań wraz z wlotami leżących w ciągu ul. Katowickiej na skrzyżowania typu rondo (skrzyżowanie ul. Katowickiej i ul. Wielka Skotnica w

Mysłowicach oraz skrzyżowanie ul. Katowickiej i ul. Bytomskiej w Mysłowicach, przebudowę odcinka ul. Katowickiej łączącego ww. ronda.

Celem nadrzędnym przedmiotowej inwestycji była poprawa bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego na drodze krajowej - ulicy Katowickiej, ograniczenie liczby wypadków i kolizji drogowych na tej drodze. Ponadto: poprawa dostępności komunikacyjnej do centrum miasta, poprawa systemu powiązań komunikacyjnych pomiędzy Mysłowicami a innymi ośrodkami miejskimi aglomeracji śląskiej oraz zmniejszenie kosztów utrzymania przebudowanej drogi krajowej - ul. Katowickiej.

Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego - budowa ronda w ramach pierwszego etapu przebudowy ulicy PCK w Mysłowicach

Inwestycja o koszcie 3 min zł została zrealizowana w ramach Priorytetu VII Transport, Poddziałanie 7.1.1. Modernizacja i rozbudowa kluczowych elementów sieci drogowej, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013.

W ramach projektu, poprzez przebudowę skrzyżowania, powstało rondo wraz z dwoma zatokami autobusowymi, utwardzonym poboczem, chodnikiem, punktami oświetlenia ulicznego oraz trzema przejściami dla pieszych.

Celami projektu było udrożnienie sieci drogowej województwa oraz zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim lokalnym uczestnikom ruchu drogowego na drodze stanowiącej połączenie między DW 934 i DK 86.

Przebudowa ulicy PCK w Mysłowicach wraz z infrastrukturą

Inwestycja była realizowana z dofinansowaniem w ramach Priorytetu VII Transport, Poddziałanie 7.1.2. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury uzupełniającej kluczową sieć drogową Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007 – 2013.

Przedmiotem projektu była przebudowa ulicy PCK w Mysłowicach wraz z infrastrukturą. Droga położona jest w południowej części Mysłowic w dzielnicy Krasowy. Koszt całkowity projektu wynosił 2,3 mln zł

Projekt obejmował wykonanie remontu ul. PCK wraz z budową nowego chodnika po południowej stronie jezdni na odcinku drogi od km 0,1+13 do km 0,8. Skrzyżowanie ul. PCK z ul. Gagarina z istniejącą stacją transformatorową zostało wykonane w pierwszym etapie realizacji inwestycji.

Przygotowanie oraz realizacja powyższych przedsięwzięć odbyła się bez większych problemów. Jedynie w projekcie dot. ul. Katowickiej została nałożona na Miasto korekta w wysokości 15% za użycie nazw własnych w postępowaniu przetargowym. Wnioski z tej sytuacji zostały wyciągnięte i miasto zadbało, aby w dokumentacji zamawianej na potrzeby kolejnych inwestycji takich zapisów nie umieszczano.

Miasto posiada w strukturze swojego urzędu zespól pracowników z wieloletnim doświadczeniem w realizacji projektów drogowych, zarówno przygotowaniu, jak i nadzorze procesu realizacji (budowy). Stabilna sytuacja finansowa gminy pozwala na bezproblemowe zapewnienie finansowania inwestycji (bądź zapewnienie wkładu własnego) a później utrzymanie efektów inwestycji.

Miasto Jaworzno realizuje od kilku lat program kompleksowej poprawy układu komunikacyjnego miasta. Najistotniejszym jego elementem jest wieloetapowy przedsięwzięcie „Miasto Twarzą

do Autostrady", którego celem jest poprawa dostępności Autostrady A4. Poniżej przedstawiono przykładowe projekty realizowane w obrębie tego przedsięwzięcia.

Budowa Trasy Śródmiejskiej od Leopoldu do ul. Olszewskiego (II etap MTdA)

Trasa Śródmiejska została oddana do użytku 1 grudnia 2008 r. Jest to trzykilometrowy odcinek drogi, który biegnie po śladzie dawnego toru kolejowego. Dzięki takiemu rozwiązaniu powstała obwodnica centrum miasta oraz główny węzeł drogowy śródmieścia Jaworzna - z ulicami Kolejową-Moniuszki. Droga została zbudowana w taki sposób, że jej konstrukcja jest przygotowana na przyjęcie pojazdów o nacisku na oś do 11,5 tony. Taka wytrzymałość ma być gwarancją długoletniej jakości. Nowa trasa pozwoli na bezpieczny przejazd przez centrum miasta z dozwoloną prędkością 70 km/h. W II etapie MTDA zostały wyburzone istniejące wiadukty nad ulicą Kolejową w Pszczelniku, w miejscu wąskiego wiaduktu kolejowego powstał wiadukt drogowy o rozpiętości 17 metrów. W Leopoldzie została zbudowana konstrukcja przejścia podziemnego.

Wartość projektu wynosiła 71,5 mln zł. Miasto pozyskało na ten cel środki unijne i budżetu państwa.

Droga Przemysłowa od ul. Orląt Lwowskich do ul. Wojska Polskiego (III etap MTdA)

W ramach projektu zbudowano odcinek dwujezdniowej drogi od ul. Orląt Lwowskich do ul. Wojska Polskiego o długości 2,7 km, przebudowano: ul. Wojska Polskiego do czterech pasów, rondo w Osiedlu Stałym, bardzo uciążliwe skrzyżowanie z ul. Szczakowską. Zbudowano również drugie przejście podziemne dla pieszych na Leopoldzie oraz przedłużenie ul. Piłsudskiego. Celem jest likwidacja korków na wjeździe do miasta w Dąbrowie Narodowej.

Wartość projektu wynosiła 80 mln zł. Realizacja odbywała się w latach 2010-11 e współudziałem środków budżetu państwa.

Modernizacja ul. Grunwaldzkiej od ul. Wojska Polskiego do projektowanej TŚ (V etap MTdA)

Projekt był realizowany w latach 2011-12, dotyczył modernizacji ul. Grunwaldzkiej od ul. Wojska Polskiego do Trasy Śródmiejskiej i składał się z dwóch zadań:

1. Przebudowa skrzyżowań Puszkina - Szczakowska dofinansowane przez Unię Europejską w ramach POIŚ 8.1 dotacją w wysokości 16 mln zł.

2. Budowa przejścia podziemnego Leopold - wsparcie subwencją Budżetu Państwa w wysokości 11 mln zł.

Wartość całkowita projektu wyniosła 30 mln zł.

Zakres przedsięwzięć drogowych zrealizowanych dotychczas przez Miasto Jaworzno sprawia, że dysponuje ono zasobami kadrowymi i organizacyjnymi i doświadczeniem umożliwiającymi realizację przedsięwzięć tego typu w przyszłości.

Miasto Sosnowiec przygotowało i zrealizowało w ostatnich kilku latach szereg istotnych inwestycji drogowych. Poniżej podano ich przykłady.

Budowa ul. Klimontowskiej w Sosnowcu w kierunku oś. Kukułek, w tym: etap IV od ul. Podhalańskiej do ul. Kanarków

Inwestycja była realizowana w ramach RPO WSL na lata 2007-213 i kosztowała 6,5 mln zł. Projekt był realizowany w latach 2007-10 i dotyczył przebudowy 1,3 km drogi gminnej. W ramach

przedsięwzięcia wykonano również ścieżki rowerowe, miejsca postojowe oraz przebudowano ciągi infrastruktury technicznej.

Miasto przeprowadziło dwa postępowania w trybie przetargu ograniczonego na podst. art. 47 ustawy z dnia 2004 r. Prawo zamówień publicznych. Postępowania były prowadzone poniżej progów unijnych. Kontrola wykazała w postępowaniach jedynie drobne uchybienia nie skutkujące korektą finansową. Udzielono również kilkunastu drobnych zamówień, do których nie zgłoszono żadnych uwag.

Powyższy projekt nie wymagał uzyskania decyzji środowiskowej i uzyskania raportu środowiskowego, co zostało poświadczone stosownym dokumentem - Decyzją o środowiskowych uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia. Obiekt nie występuje na obszarze Natura 2000 - beneficjent uzyskał stosowne zaświadczenie. Przedsięwzięcie uzyskało również opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sosnowcu.

Realizacja projektu w zakresie zarządzania finansowego odbywała się siłami własnymi beneficjenta. Środki finansowe na utrzymanie i funkcjonowanie obiektu pochodzą z budżetu własnego beneficjenta.

Na etapie przygotowania i przeprowadzenia procedur wynikających z Prawa zamówień publicznych oraz realizacji robót budowlanych obsługę osobową zapewniał beneficjent w ramach obsady pracowniczej (za wyjątkiem 1 inspektora nadzoru).

Rozbudowa skrzyżowania ulic: Wojska Polskiego, Konstytucji, Tuwima, Wygoda w Sosnowcu

Inwestycja była realizowana w ramach RPO WSL na lata 2007-213 a jej koszt wynosił 12,3 mln zł. Projekt był realizowany w latach 2007-10 i dotyczył przebudowy 1,3 km drogi gminnej.

Projektem objęta była rozbudowa skrzyżowania ulic Wojska Polskiego, Konstytucji, Tuwima, Wygoda w Sosnowcu, która miała na celu poprawę funkcjonalności, płynności oraz bezpieczeństwa układu komunikacyjnego w zakresie ruchu samochodowego i pieszego przy utrzymaniu ruchu tramwajowego, układu kluczowych elementów sieci drogowej w ramach jednolitego ciągu drogowego łączącego drogi krajowe DK-79 i DK-94 poprzez zmianę skrzyżowania ulic Wojska Polskiego, Konstytucji, Tuwima, Wygoda w Sosnowcu w formę skrzyżowania typu „rondo" o pięciu wlotach i czterech wylotach zlokalizowanych proporcjonalnie na obwodzie ronda.

W ramach przedsięwzięcia wykonano również chodniki i zatoki autobusowe, przebudowano torowiska tramwajowe oraz przebudowano ciągi infrastruktury technicznej.

W zakresie zamówień publicznych nie stwierdzono żadnych problemów.

Z uwagi na charakter i zasięg projektu, realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na spójność, integralność oraz stan siedlisk obszarów objętych ochroną prawną, a także obszarów planowanych do włączenia do sieci NATURA 2000. Powyższe potwierdzone zostało decyzjami Państwowego Powiatowego Inspektoratu Sanitarnego w Sosnowcu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach.

Realizacja projektu w zakresie zarządzania finansowego odbywała się siłami własnymi beneficjenta. Środki finansowe na utrzymanie i funkcjonowanie obiektu pochodzą z budżetu gminy.

Na etapie przygotowania i przeprowadzania procedur wynikających z Prawa zamówień publicznych oraz realizacji robót budowlanych obsługę osobową zapewnił Beneficjent w ramach obsady pracowniczej (z wyjątkiem 1 inspektora nadzoru).

Miasto Sosnowiec posiada zasoby ludzkie i organizacyjne umożliwiające sprawne przygotowanie i realizację projektów drogowych. Zespół posiada doświadczenie w realizacji tego typu projektów.

W latach 2009-2015 **Miasto Ruda Śląska** zrealizowało dwie inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej, które były inwestycjami o znacznej wartości, współfinansowanymi ze środków unijnych. Były to:

Budowa odcinka trasy N-S od ul. 1-go Maja do Drogowej Trasy Średnicowej w Rudzie Śląskiej wraz z węzłem dwupoziomowym z ul. 1-go Maja

Inwestycja realizowana była z dofinansowaniem w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013. Koszt inwestycji: 48,3 mln zł (w tym 36,2 mln zł dofinansowania ze środków unijnych).

Na etapie przygotowania projektu nie wystąpiły żadne problemy. Również w trakcie realizacji robót budowlanych nie wystąpiły poważniejsze trudności. Roboty zostały wykonane w planowanym terminie.

Z uwagi na konieczność opracowania projektu budowlanego zamiennego (wykonania dodatkowych urządzeń wodnych) i uzyskania pozwolenia na użytkowanie, termin przekazania drogi do użytku opóźnił się o kilka miesięcy.

Przebudowa ulicy 1 Maja w Rudzie Śląskiej, na odcinku od ulicy Klary do ulicy Szyb Walenty

Inwestycja była realizowana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013. Wartość wynosiła 8,8 mln zł (w tym 5,1 mln zł dofinansowania ze środków unijnych).

W trakcie realizacji robót budowlanych wykonawca ogłosił upadłość, co spowodowało konieczność przerwania robót i przeprowadzenia ponownie procedury przetargowej celem wyłonienia nowego Wykonawcy. Procedura ta przebiegła jednak bardzo sprawnie i końcowe opóźnienie inwestycji nie przekroczyło trzech miesięcy.

W trakcie realizacji zadania zaszła konieczność opracowania projektu budowlanego zamiennego (zmiana przebiegu sieci infrastruktury technicznej) a także uzyskania decyzji zmieniającej zezwolenie na realizacje inwestycji drogowej.

Pomimo tych trudności rozliczenie projektu z IZ RPO WSL przebiegło pomyślnie i nie pojawiły się w projekcie żadne korekty finansowe.

Wydział Dróg i Mostów, będący komórką organizacyjną Urzędu Miasta Ruda Śląska, jest odpowiedzialny za zlecanie opracowania dokumentacji projektowych, przeprowadzenie postępowań z zakresu PZP, kontraktowanie i realizację zadań, nadzór merytoryczny oraz rozliczanie i utrzymanie trwałości projektu. W przypadku realizacji dużych projektów drogowych (np. budowa trasy N-S) korzysta się z Inwestora Zastępczego.

Dla projektów realizowanych przy współfinansowaniu ze środków zewnętrznych, komórką organizacyjną Urzędu, odpowiedzialną za przygotowanie dokumentacji aplikacyjnej jest Wydział Rozwoju Miasta.

Beneficjent posiada zdolność instytucjonalną do realizacji projektów drogowych, w tym dużych potwierdzoną przykładami zrealizowanych w ostatnim czasie przedsięwzięć.

Jednostką odpowiedzialną za realizację projektów drogowych **Miasta Bytom** jest Miejski Zarząd Dróg i Mostów. Jednostka ta przeprowadziła w ciągu ostatnich lat kilka znaczących inwestycji drogowych, z których największymi były dwa projekty opisane poniżej.

Budowa bytomskiego odcinka Obwodnicy Północnej Aglomeracji Górnośląskiej- Etap III

Projekt był realizowany w latach 2009-2012 w ramach RPO WSL na lata 2007-2013. Jego koszt całkowity wyniósł 85 mln zł, z czego 65,5 mln zł pochodziło ze środków unijnych, a 14 mln zł z budżetu państwa.

Zakres rzeczowy projektu obejmował budowę drogi wojewódzkiej o długości 2,2 km na odcinku od końca etapu II Obwodnicy Północnej do skrzyżowania ulic Miechowicka – Frenzla – Jeziorańskiego wraz z budową obiektów inżynierskich (wiadukty, tunel, przepusty), przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej i budową urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach projektu zamówienie na roboty budowlane był ogłaszane w trybie przetargu nieograniczony (powyżej progów UE).

Przeprowadzono pełna procedurę postępowania ooś wraz z wykonaniem raportu środowiskowego i wydaniem decyzji środowiskowej. Uzyskano zaświadczenie dotyczące obszaru NATURA 2000.

W trakcie kontroli projektu nałożono korektę finansową, która dotyczyła postępowania przetargowego na wybór Inżyniera Kontraktu. Wynikało to z niedostosowania prawa polskiego (ustawa Prawo zamówień publicznych) do wymogów prawa UE. Korekta została poniesiona przez budżet państwa.

Przebudowa ulic Świętochłowickiej i Łagiewnickiej w Bytomiu

Projekt był realizowany w latach 2009-2010 w ramach RPO WSL na lata 2007-2013. Jego koszt całkowity wyniósł 34,1 mln zł, z czego 20,8 mln zł pochodziło ze środków unijnych.

Zakres rzeczowy projektu obejmował przebudowę układu drogowego o długości 2,75 km i torowo-trakcyjnego na długości 0,4 km wraz z budową urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach projektu zamówienie na roboty budowlane był ogłaszane w trybie przetargu nieograniczony (powyżej progów UE).

Przeprowadzono pełna procedurę postępowania ooś wraz z wykonaniem raportu środowiskowego i wydaniem decyzji środowiskowej. Uzyskano zaświadczenie dotyczące obszaru NATURA 2000.

Podczas rozliczania projektu wystąpiła korekta finansowa. Dotyczyła ona niewykonania części zakresu drogowego (mniejsza długość chodników z uwagi na wycofanie się firmy Tramwaje Śląskie SA z jednoczesnej realizacji linii tramwajowej nr 7 oraz mniejszej liczby punktów oświetleniowych z uwagi na przejęcie części zakresu projektu przez właściciela sieci firmę Vattenfall na etapie rzeczowej realizacji).

MZDiM jest jednostką wykazującą się dużym doświadczeniem w przygotowaniu i realizacji projektów drogowych. Jest również jednostką odpowiedzialną za utrzymanie efektów inwestycji. Posiada zasoby kadrowe i organizacyjne umożliwiające sprawny przebieg wszystkich faz projektu. Dotyczy to również

inspektorów nadzoru i tylko w przypadku dużych projektów, zlokalizowanych w strefach gęstej zabudowy, konieczne jest zatrudnianie inżyniera kontraktu zapewniającego kompleksowy nadzór nad inwestycją.

Województwo Śląskie, jak również miasta: Bielsko-Biała, Rybnik, Częstochowa, Katowice, Mysłowice, Jaworzno, Sosnowiec, Bytom i Ruda Śląska były beneficjentami programów unijnych w perspektywie finansowej UE 2007-13 i realizowały projekty z zakresu rozbudowy infrastruktury drogowej. Beneficjenci ci zadbali o zbudowanie zdolności instytucjonalnej w okresie poprzednim, co obecnie umożliwia im realizację projektów, w tym dużych w znaczeniu prawa UE.

Ponadto IZ RPO WSL 2014-2020 wspomogła organizacyjnie i informacyjnie podmioty zainteresowane realizacją projektów dużych w pozyskaniu wsparcia z Inicjatywy JASPERS. IZ pośredniczy w procesie zgłaszania projektów do wsparcia w ramach JASPERS, organizuje spotkania informacyjne i spotkania początkujące współpracę beneficjentów z ekspertami.

Ponadto, z uwagi na wprowadzenie nieco odmiennego sposobu procedowania z wnioskami o dofinansowanie projektów oraz nowym systemem elektronicznym, IZ przeprowadza standardowe szkoleniami dla beneficjentów.

Należy przyjąć, że wyżej wskazane działania zapewnią w wystarczającym stopniu zdolność instytucjonalną beneficjentów projektów drogowych RPO WSL 2014-2020.

6. Lista projektów

Lista rankingowa projektów dotyczących budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich przewidywanych do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020

Lp.	Charakterystyka inwestycji				Podmiot odpowiedzialny i źródła finansowania				Harmonogram realizacji						Kryteria oceny projektów				
	Nazwa zadania	Lokalizacja	Opis	Łączna długość inwestycji [km]	Beneficjent	Koszt całkowity [mln zł]	Planowany poziom współfinansowania [zł]	Źródło finansowania	Uzyskanie decyzji środowiskowej	Pozwolenie na budowę	Studium wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin rozpoczęcia robót budowlanych	Planowany termin zakończenia robót budowlanych	K. rej. natężenia ruchu	K. funkcji drogi	K. kontynuacji ciągu	K. gotowości do realizacji	Suma punktów
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik – etap I	Rybnik	Projekt jest kontynuacją rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 935 (poprzednie etapy to m.in. budowy obwodnic Pszczyny oraz Żor) i polegał będzie na budowie nowego śladu DW 935 na terenie Rybnika.	10,22	Miasto Rybnik	433,7	290 000 000	RPO WSL 2014-2020	zakończono	maj 2016	grudzień 2015	styczeń 2017	Czerwiec 2017	czerwiec 2020	35	21,4	25	10	91,4
2	Budowa Drogi Głównej Południowej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 935 w Rydułtowach do połączenia z ul. Wodzisławską i węzłem A1 w Mszanie	Powiat wodzisławski	Planowana droga od Rzuchowa (skrzyżowanie z DW 935) do Pawłowic (skrzyżowanie z DK 81), będzie stanowić nowy ślad drogi wojewódzkiej nr 933. Pozwoli ona na sprawne skomunikowanie Pawłowic, Jastrzębia, Wodzisławia Śląskiego, Pszowa, Rydułtów, Raciborza z autostradą A-1. Ponadto Droga Główna Południowa będzie stanowić obwodnicę dla ww. miast.	24,30	Województwo Śląskie	900,0	765 000 000	RPO WSL 2014-2020	zakończono	styczeń 2016	październik 2015	czerwiec 2016	styczeń 2017	grudzień 2020	35	21,4	25	10	91,4
3	Budowa obwodnicy miejscowości Pawłowice jako odcinek Drogi Głównej Południowej	Gmina Pawłowice	Projekt ma na celu budowę obwodnicy miejscowości Pawłowice jako odcinka Drogi Głównej Południowej zastępujący obecny przebieg drogi wojewódzkiej nr 933 i uzyskanie nowego układu komunikacyjnego prowadzącego ruch tranzytowy z pominięciem centrum Pawłowic.	2,83	Województwo Śląskie	145,0	71 200 000	RPO WSL 2014-2020	zakończono	zakończono	zakończono	grudzień 2014	luty 2015	grudzień 2016	35	17,1	25	10	87,1
4	Przebudowa DW 925 od granicy miasta na prawach powiatu Ruda Śl. – A1 – do granicy miasta na prawach powiatu Rybnik	Powiat mikołowski, powiat rybnicki	Inwestycja przyczyni się do zwiększenia przepustowości trasy łączącej autostrady A1 i A4 i poprawy dostępności do nich dla miejscowości powiatu mikołowskiego, powiatu rybnickiego i Rybnika.	23,79	Województwo Śląskie	106,0	84 800 000	RPO WSL 2014-2020	styczeń 2017	lipiec 2017	październik 2017	czerwiec 2018	sierpień 2018	październik 2020	28	30	25	3,3	86,3
5	Budowa trasy N-S w Rudzie Śląskiej łączącej Drogową Trasę Średnicową z Autostradą A4, etap I	Ruda Śląska	Projekt ma za zadanie budowę nowego przebiegu DW 925 , która łączy Autostradę A1 i Drogową Trasę Średnicową, stanowiące najważniejsze arterie centralnej części województwa o przebiegu wschód-zachód.	2,50	Miasto Ruda Śląska	160,0	136 000 000	RPO WSL 2014-2020	grudzień 2014	maj 2015	marzec 2015	marzec 2016	Wrzesień 2016	sierpień 2018	35	25,7	25	0	85,7
6	Budowa trasy N-S w Rudzie Śląskiej łączącej Drogową Trasę Średnicową z Autostradą A4, etap II	Ruda Śląska	Projekt ma za zadanie budowę nowego przebiegu DW 925 , która łączy Autostradę A1 i Drogową Trasę Średnicową, stanowiące najważniejsze arterie centralnej części województwa o przebiegu wschód-zachód.	2,00	Miasto Ruda Śląska	130,0	110 500 000	RPO WSL 2014-2020	marzec 2016	grudzień 2016	grudzień 2016	czerwiec 2017	wrzesień 2017	lipiec 2019	35	25,7	25	0	85,7
7	Rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 942 w Bielsku-Białej	Bielsko-Biała	Potrzeba realizacji projektu wynika z konieczności usprawnienia połączenia z drogą ekspresową S-1 (sieć TEN-T), rozwiązania problemu niewydolności skrzyżowań, usprawnienia obsługi przyległego terenu i bezkolizyjnego wjazdu do miasta od strony północnej.	6,10	Miasto Bielsko-Biała	276,7	235 200 000	RPO WSL 2014-2020	zakończono	maj 2016	wrzesień 2015	lipiec 2016	Wrzesień 2016	grudzień 2019	35	17,1	25	8,3	85,4
8	Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód - Etap I - węzeł Lwowska – węzeł Jęzor	Katowice, Mysłowice, Jaworzno, Sosnowiec	Projekt stanowi kontynuację budowy Drogowej Trasy Średnicowej, jej wschodniej części łączącej Katowice z trasą S1 w Jaworznie.	8,20	Miasto Katowice, Miasto Mysłowice, Miasto Jaworzno, Miasto Sosnowiec	300,0	255 000 000	RPO WSL 2014-2020	wrzesień 2016	luty2017	grudzień 2016	czerwiec 2017	wrzesień 2017	listopad 2019	35	30	12,5	6,7	84,2
9	Budowa przedłużenia Al. Bohaterów Monte Cassino do ul. Dźbowskiej oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 908 (ul. Dźbowska, Powstańców Warszawy, Gościnna)	Częstochowa	Celem inwestycji jest przebudowa istniejącego połączenia sieci dróg Częstochowy z planowanym węzłem autostrady A1.	6,94	Miasto Częstochowa	70,0	59 500 000	RPO WSL 2014-2020	sierpień 2015	listopad 2015	listopad 2014	marzec 2016	Lipiec 2016	październik 2018	28	21,4	25	8,3	82,7
10	Przebudowa DW 408 na odcinku od m. Gliwice do granicy województwa, etap I budowa obwodnicy Sośnicowic	Gmina Sośnicowice	Projekt ma na celu budowę obwodnicy miejscowości Sośnicowice zastępujący obecny przebieg drogi wojewódzkiej nr 408 i uzyskanie nowego układu komunikacyjnego prowadzącego ruch tranzytowy z pominięciem centrum Sośnicowic oraz połączenie drogi wojewódzkiej nr 408 z autostradą A4 poprzez Węzeł Ostropa.	6,75	Województwo Śląskie	120,0	102 000 000	RPO WSL 2014-2020	grudzień 2014	styczeń 2016	grudzień 2015	kwiecień 2016	sierpień 2016	grudzień 2018	28	21,4	25	8,3	82,7

11	Przebudowa DW 910 od DK 86 do granicy miasta na prawach powiatu Dąbrowa Górnicza	Powiat będziński	Projekt przyczyni się do poprawy połączenia DK86 z Dąbrową Górniczą.	4,05	Województwo Śląskie	29,2	23 360 000	RPO WSL 2014-2020	kwiecień 2017	październik 2017	lipiec 2017	luty 2018	maj 2018	grudzień 2019	35	17,2	25	3,3	80,5
12	Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik – Etap II	Rybnik	Projekt jest kontynuacją rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 935 (poprzednie etapy to m.in. budowy obwodnic Pszczyny oraz Żor) i polegał będzie na budowie nowego śladu DW 935 na terenie Rybnika.	2,52	Miasto Rybnik	30,0	10 000 000	RPO WSL 2014-2020	zakończono	czerwiec 2015	grudzień 2014	maj 2017	sierpień 2017	czerwiec 2019	35	8,6	25	10	78,6
13	Przebudowa DW 929 od granicy miasta na prawach powiatu Rybnik do Węzła Świerklany	Gmina Świerklany	Projekt przyczyni się do poprawy połączenia Rybnika z autostradą A1.	4,07	Województwo Śląskie	20,4	17 300 000	RPO WSL 2014-2020	kwiecień 2018	październik 2018	lipiec 2018	luty 2019	maj 2019	grudzień 2020	28	30	12,5	3,3	73,8
14	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 933	Powiat wodzisławski, powiat pszczyński	Projekt ma celu przebudowę drogi wojewódzkiej na odcinku od Wodzisławia Śląskiego do Pszczyny. Na odcinku tym będzie łączyć miasta z autostradą A1.	25,10	Województwo Śląskie	144,6	122 900 000	RPO WSL 2014-2020	luty 2017	sierpień 2017	maj 2016	grudzień 2017	luty 2018	październik 2020	28	17,1	25	3,3	73,4
15	Przebudowa DW 928 od DK44 do DK1	Powiat mikołowski, powiat pszczyński	Projekt przyczyni się do poprawy dostępności DK 1 oraz DK 44 oraz polepszenia połączenia Mikołów – Pszczyna.	15,43	Województwo Śląskie	95,0	80 750 000	RPO WSL 2014-2020	marzec 2016	wrzesień 2016	czerwiec 2016	styczeń 2017	marzec 2017	grudzień 2018	28	17,1	25	3,3	73,4
16	Bytomska Centralna Trasa Północ-Południe BCT N-S jako nowy ciąg drogi wojewódzkiej	Bytom	Droga stanowić będzie połączenie istniejących dwóch głównych dróg krajowych: od strony północnej DK-11 a od strony południowej DK-79 w kierunku Chorzowa i Katowic oraz Świętochłowic. Skutkiem realizacji projektu będzie wyprowadzenie ruchu z centrum miasta.	7,20	Miasto Bytom	297,5	252 875 000	RPO WSL 2014-2020	wrzesień 2015	marzec 2016	grudzień 2015	czerwiec 2016	październik 2016	grudzień 2018	35	12,9	12,5	10	70,4
17	Przebudowa DW 791 na odcinku od DK1 do DK 78, etap I budowa obwodnicy miejscowości Myszków	Gmina Myszków	Obwodnica ma za zadanie odciążyć istniejące trasy biegnące przez centrum Myszkowa poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza ścisłą zabudowę na tereny o znacznie mniejszej intensywności zabudowy.	8,40	Województwo Śląskie	187,0	158 950 000	RPO WSL 2014-2020	czerwiec 2013	luty 2015	grudzień 2016	luty 2016	kwiecień 2016	listopad 2018	28	8,6	25	8,3	69,9
18	Przebudowa DW 921 od DK 78 do granicy miasta na prawach powiatu Zabrze	Powiat gliwicki	Projekt ma za zadanie poprawę dostępności autostrady A1 z Zabrza i gmin południowej części powiatu gliwickiego.	14,50	Województwo Śląskie	80,0	62 400 000	RPO WSL 2014-2020	wrzesień 2015	marzec 2016	listopad 2016	sierpień 2017	październik 2017	wrzesień 2019	28	25,7	12,5	3,3	69,5
19	Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku od włączenia do drogi krajowej nr 45 w Gminie Rudnik do granicy miasta na prawach powiatu Rybnik	Gminy: Rudnik, Racibórz, Kornowac, Lyski, Gaszowice, Rydułtowy	Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie nowego śladu drogi wojewódzkiej nr 935, łączącej DK 45 w Gminie Rudnik z Rybnikiem. Nowy odcinek będzie pełnić funkcję północnej obwodnicy miasta Racibórz umożliwiającej znaczącą poprawę przepustowości sieci transportowej.	28,00	Województwo Śląskie	790,0	671 300 000	RPO WSL 2014-2020	grudzień 2014	czerwiec 2015	czerwiec 2016	wrzesień 2016	luty 2017	grudzień 2020	28	21,4	12,5	5	66,9
20	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 913, etap I odcinek od S-1 „Węzeł Lotnisko" do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 913 z ul. Józefa Piłsudskiego w miejscowości Pyrzowice	Gmina Ożarowice	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 913 polegać będzie na dobudowie drugiego pasa drogi. Związana jest z planowaną rozbudową Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, co generować będzie zwiększony ruch drogowy.	1,08	Województwo Śląskie	17,0	14 450 000	RPO WSL 2014-2020	zakończono	zakończono	styczeń 2015	marzec 2015	sierpień 2015	grudzień 2016	28	17,1	12,5	8,3	65,9
21	Budowa obwodnicy Buczkowic stanowiącej połączenie drogi ekspresowej S69 z drogą wojewódzką 942	Gmina Buczkowice	Projekt ma na celu budowę obwodnicy miejscowości Buczkowice zastępującej obecny przebieg drogi wojewódzkiej nr 942 i uzyskanie nowego układu komunikacyjnego prowadzącego ruch tranzytowy z pominięciem centrum Buczkowic oraz połączenie DW nr 942 z trasą S69.	2,62	Województwo Śląskie	48,7	36 000 000	RPO WSL 2014-2020	październik 2015	kwiecień 2016	grudzień 2015	październik 2016	luty 2017	czerwiec 2018	28	4,3	25	8,3	65,6
22	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 935	Gmina Rydułtowy, powiat raciborski	Planowana inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu na całej długości drogi.	19,75	Województwo Śląskie	89,0	71 200 000	RPO WSL 2014-2020	styczeń 2016	lipiec 2016	październik 2016	czerwiec 2017	sierpień 2017	październik 2019	28	21,4	12,5	3,3	65,2
23	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 908 na odcinku Częstochowa - Tarnowskie Góry	Powiat częstochowski, powiat lubliniecki, powiat tarnogórski	Projekt przyczyni się do poprawy połączenia węzłów niższego rzędu z autostradą A1 i DK 78.	30,86	Województwo Śląskie	110,0	93 500 000	RPO WSL 2014-2020	maj 2017	listopad 2017	sierpień 2016	marzec 2018	maj 2018	grudzień 2020	28	21,4	12,5	3,3	65,2
24	Przebudowa DW 789 od węzła autostradowego przez Gniazdów, Koziegłowy do Lgota Nadwarcie, etap I budowa obwodnicy miasta Woźniki	Gmina Woźniki	Planowana obwodnica przyczyni się do wyprowadzenia uciążliwego ruchu z centrum miasta Woźniki oraz przyczyni się do poprawy połączenia miejscowości powiatu myszkowskiego z planowanym węzłem autostrady A1.	4,07	Województwo Śląskie	50,0	42 500 000	RPO WSL 2014-2020	październik 2015	lipiec 2016	grudzień 2015	wrzesień 2016	styczeń 2017	grudzień 2018	14	17,1	25	8,3	64,4
25	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 793 na terenie gmin Żarki, Myszków oraz Siewierz	Gminy: Żarki, Myszków i Siewierz	Realizacja projektu zapewni poprawę dostępności DK 78 miejscowości m.in. Żarki i Myszków.	10,37	Województwo Śląskie	87,9	70 320 000	RPO WSL 2014-2020	czerwiec 2016	wrzesień 2017	grudzień 2016	czerwiec 2017	sierpień 2017	grudzień 2019	28	4,3	25	3,3	60,6

26	Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika pomiędzy S1-DK94 w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie	Sosnowiec, gmina Sławków	Projekt przewiduje budowę drogi łączącej trasę S1 w Sosnowcu z Euroterminalem i DK 1 w Sławkowie. Umożliwi to efektywne połączenie Euroterminalu z systemem transportowym regionu i terenami inwestycyjnymi Zagłębia.	14,70	Miasto Sosnowiec, Województwo Śląskie	380,0	323 000 000	RPO WSL 2014-2020, inne środki	czerwiec 2015	grudzień 2015	grudzień 2015	czerwiec 2017	wrzesień 2018	grudzień 2019	35	4,3	12,5	8,3	60,1
27	Przebudowa DW 791 na odcinku od DK1 do DK 78, etap II	Gmina Kamienica Polska, gmina Poraj, gmina Zawiercie	Projekt przyczyni się do poprawy skomunikowania Zawiercia i miejscowości powiatu myszkowskiego z Częstochową.	25,23	Województwo Śląskie	103,0	87 550 000	RPO WSL 2014-2020	styczeń 2016	grudzień 2016	czerwiec 2017	luty 2017	maj 2017	maj 2019	21	8,6	25	3,3	57,9
28	Przebudowa DW 941 od obwodnicy m. Ustroń do DW 942	Powiat cieszyński	Projekt ma za zadanie polepszenie połączenia Wisły z trasą S1.	5,10	Województwo Śląskie	39,0	28 000 000	RPO WSL 2014-2020	sierpień 2015	marzec 2016	listopad 2015	czerwiec 2016	sierpień 2016	listopad 2017	35	4,3	12,5	3,3	55,1
29	Przebudowa DW 789 od węzła autostradowego przez Gniazdów, Koziegłowy do Lgota Nadwarcie, etap II	Gmina Myszków, gmina Koziegłowy	Projekt ma na celu poprawę połączenia miejscowości powiatu myszkowskiego z planowanym węzłem autostrady A1.	13,85	Województwo Śląskie	70,0	59 500 000	RPO WSL 2014-2020	czerwiec 2016	grudzień 2016	listopad 2016	czerwiec 2017	wrzesień 2017	listopad 2019	21	17,1	12,5	3,3	53,9
30	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 793 na odcinku Żarki – Myszków	Gmina Żarki. Gmina Myszków	Realizacja projektu zapewni poprawę dostępności DK 46 oraz DK 78 miejscowości m.in. Żarki i Myszków.	5,40	Województwo Śląskie	38,6	30 880 000	RPO WSL 2014-2020	zakończono	grudzień 2015	wrzesień 2015	marzec 2016	czerwiec 2016	grudzień 2017	28	4,3	12,5	8,3	53,1
31	Przebudowa DW 934 od m. Imielin do DK 44	Powiat bieruńsko-lędziński	Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 934 łączącej drogę ekspresową S1 z DK 44, komunikującej Oświęcim ze wschodnią częścią Konurbacji Górnośląskiej.	9,50	Województwo Śląskie	47,5	40 400 000	RPO WSL 2014-2020	maj 2017	listopad 2017	sierpień 2017	marzec 2018	czerwiec 2018	grudzień 2019	35	4,3	12,5	0	51,8
32	Przebudowa DW 408 na odcinku od m. Gliwice do granicy województwa, Etap II	Gmina Sośnicowice	Planowana przebudowa drogi przyczyni się do poprawy przepustowości drogi łączącej Gliwice z miastem Kędzierzyn-Koźle.	6,00	Województwo Śląskie	40,0	34 000 000	RPO WSL 2014-2020	lipiec 2016	styczeń 2017	wrzesień 2016	sierpień 2017	październik 2017	wrzesień 2019	14	21,4	12,5	3,3	51,2
33	Przebudowa DW 948 od DK52 do DW 946	Powiat żywiecki	Poprzez realizację projektu osiągnięta poprawa dostępności DK 52 oraz Żywca.	17,37	Województwo Śląskie	90,0	76 500 000	RPO WSL 2014-2020	marzec 2016	wrzesień 2016	czerwiec 2016	styczeń 2017	kwiecień 2017	grudzień 2019	28	4,3	12,5	3,3	48,1
34	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku od m. Święta Anna do gr. województwa	Powiat częstochowski	Planowana inwestycja przyczyni się do poprawy dostępności miejscowości północno-wschodniej części regionu.	9,63	Województwo Śląskie	40,0	34 000 000	RPO WSL 2014-2020	kwiecień 2017	październik 2017	lipiec 2017	luty 2018	maj 2018	grudzień 2020	14	17,1	12,5	3,3	46,9
35	Przebudowa DW 491 od granicy miasta na prawach powiatu Częstochowa do granicy województwa	Powiat kłobucki	Projekt dotyczy przebudowy drogi wojewódzkiej nr 491 stanowiącej połączenie Częstochowy z miejscowościami północnej części województwa oraz Wieluniem.	27,98	Województwo Śląskie	167,9	142 715 000	RPO WSL 2014-2020	maj 2015	grudzień 2015	sierpień 2015	marzec 2016	czerwiec 2016	grudzień 2020	14	4,3	25	3,3	46,6
36	Przebudowa DW 492 od DK46 do granicy województwa	Powiat kłobucki, powiat częstochowski	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 492 ma na celu poprawę dostępności miejscowości Kłobuck, Blachownia do dróg krajowych nr 43 i 46.	35,35	Województwo Śląskie	113,8	96 730 000	RPO WSL 2014-2020	październik 2016	marzec 2017	grudzień 2016	czerwiec 2017	sierpień 2017	wrzesień 2019	14	4,3	25	3,3	46,6
37	Przebudowa DW 494 od gr. województwa do granicy miasta na prawach powiatu Częstochowa	Powiat kłobucki	Celem projektu jest poprawa dostępności Częstochowy dla miejscowości południowej części powiatu kłobuckiego.	26,87	Województwo Śląskie	117,9	100 210 000	RPO WSL 2014-2020	czerwiec 2017	marzec 2018	marzec 2018	październik 2018	luty 2019	grudzień 2020	21	4,3	12,5	3,3	41,1
38	Połączenie drogi krajowej S1 od Węzła Mierzęcice z GTL CARGO w miejscowości Mierzęcice	Gmina Mierzęcice	Przedsięwzięcie ma służyć jako dogodne drogowe połączenie planowanej Bazy Cargo na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach.	3,20	Województwo Śląskie	65,0	48 000 000	RPO WSL 2014-2020	listopad 2015	maj 2016	styczeń 2016	sierpień 2016	listopad 2016	styczeń 2019	21	4,3	12,5	3,3	41,1
39	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 793 na odcinku Janów – Złoty Potok	Gmina Janów	Realizacja projektu zapewni poprawę dostępności DK 46 miejscowości Złoty Potok	2,10	Województwo Śląskie	13,5	10 800 000	RPO WSL 2014-2020	zakończono	lipiec 2015	wrzesień 2015	maj 2016	wrzesień 2016	grudzień 2017	14	0	12,5	8,3	34,8
40	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 913, etap II odcinek od skrzyżowania z DK 78 w miejscowości Celiny do skrzyżowania z DK 86	Powiat będziński	Projekt ma na celu poprawę stanu drogi wojewódzkiej nr 913, stanowiącej jedną z tras dojazdu do Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach.	13,20	Województwo Śląskie	59,0	50 150 000	RPO WSL 2014-2020	styczeń 2017	lipiec 2017	marzec 2017	grudzień 2017	luty 2018	grudzień 2020	14	4,3	12,5	3,3	34,1