

## Załącznik nr 24

### **Przeznaczenie i zasady wydatkowania, stanowiących część kontraktu środków udostępnionych przez stronę rządową z kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego.**

§1. Wielkość środków ujętych w budżecie państwa, a pochodzących z kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego na działanie „Budowa Drogowej Trasy Średnicowej GOP Katowice – Gliwice”, wynosi 234 270 tys. zł., w tym:

- 1) w roku 2002 – 100 570 tys. zł. (25,45 mln euro – całość – umowa finansowa A)
- 2) w roku 2003 – 133 700 tys. zł. (35 mln euro: 15 mln euro – umowa finansowa A oraz 20 mln euro – umowa finansowa B)

*Kwoty podane w tys. zł wynikają z kursów stosowanych przez DTŚ S.A. w rozliczeniach z Ministerstwem Finansów.*

### §2. Opis i uzasadnienie wyboru działania:

Stale rosnący ruch drogowy związany z rosnącym stopniem motoryzacji oraz rozwijającym się transportem samochodowym powoduje, iż istniejąca sieć drogowa w regionie staje się niewydolna. Natężenie ruchu pojazdów samochodowych zbliżone są do przepustowości poszczególnych tras drogowych. Ich parametry geometryczne oraz konstrukcja nawierzchni są nieprzystosowane do ruchu występującego już w chwili obecnej, a tym bardziej do prognoz ruchowych. W efekcie nasilają się coraz częściej zakłócenia w ruchu drogowym spowodowane deformacjami i zniszczeniami istniejącej nawierzchni wielu dróg. Coraz częściej występują też zjawiska blokowania ruchu na poszczególnych trasach wynikające z nieprzystosowanych do zwiększonej liczby pojazdów samochodowych przekrojów poprzecznych tych tras. Sytuacja taka ma szczególny wymiar w aglomeracji górnośląskiej. Zatem podejmowanie działań w zakresie rozwoju sieci drogowej w tym rejonie ma szczególne uzasadnienie.

Budowę DTŚ rozpoczęto w roku 1986.

W rozwiązaniach technicznych zakłada się budowę drogi dwujezdniowej, 3-pasmowej, z pasem rozdzielającym szerokości 4 m oraz utwardzonym poboczem o szerokości 2,5 m, dwupoziomowe rozwiązanie węzłów i kładki dla ruchu pieszego, zmiany w uzbrojeniu zakładowym i miejskim (rurociągi wodne, kanalizacja, elektryczność, gaz i telefony), małą architekturę, nowoczesne elementy ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podstawowe dane liczbowe charakteryzujące DTŚ:

- długość trasy po osi głównej - 31,3 km,
- powierzchnia jezdni głównych – 1 181 000 m<sup>2</sup>,
- powierzchnia jezdni pomocniczych – 174 000 m<sup>2</sup>,
- mosty i wiadukty o łącznej powierzchni 108 000 m<sup>2</sup> - 71 szt.,
- tunele o łącznej powierzchni 36 000 m<sup>2</sup> - 11 szt.,
- kładki dla pieszych o powierzchni łącznej 3 000 m<sup>2</sup> - 11 szt.,
- podziemne przejścia dla pieszych o powierzchni łącznej 11 000 m<sup>2</sup> - 24 szt.,
- konstrukcje oporowe – 174 000 m<sup>2</sup>.

Początkowo zakładano zakończenie robót i oddanie do ruchu całego I etapu budowy w roku 1993. Pierwotnie inwestycję przygotowano jako przedsięwzięcie podzielone na 28 zadań, z których każde po zrealizowaniu mogło być oddane do eksploatacji, spełniając określony efekt ruchowy. Wielkość robót, ich koszt i problemy związane z uzyskaniem terenu spowodowały potrzebę sukcesywnego wykonywania Trasy. Ostatecznie zdecydowało to o realizacji DTŚ odcinkami–etapami.

W 1990 roku z powodu trudności finansowych Państwa i Województwa inwestycja została

praktycznie wstrzymana. Do roku 1993 niewielkie fundusze pozwalały jedynie na częściowe wykonanie robót zabezpieczających. Zdecydowano skoncentrować zasoby pieniężne na najbardziej zaawansowanych odcinkach i stopniowo oddawać je do ruchu łącząc z istniejącymi ulicami.

Od 1994 roku budżet budowy Trasy systematycznie rósł, jednak dopiero podpisanie w dniu 8 października 1998 roku umowy finansowej między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na częściowe kredytowanie przez EBI budowy DTŚ stworzyło gwarancję dopływu środków pieniężnych na odpowiednim poziomie i szansę na bardziej dynamiczną budowę.

Od 1999 roku, po reformie administracji publicznej państwa, inwestycja Drogowa Trasa Średnicowa stała się zadaniem samorządu terytorialnego - Zarządów Miast Katowic, Chorzowa, Świętochłowic, Rudy Śląskiej, Zabrze i Gliwic. Ponieważ jest to inwestycja liniowa położona na obszarze znacznie zurbanizowanym, gdzie granice miast praktycznie nie rozgraniczają, lecz są bardziej pojęciami administracyjnymi, dzielenie jej i przekazywanie poszczególnych fragmentów każdemu z miast było działaniem nieracjonalnym i w niektórych miejscach w zasadzie niewykonalnym, postanowiono zawrzeć Porozumienie wskazujące Samorząd Województwa Śląskiego jako podmiot działający w imieniu sześciu miast. Porozumienie to podpisali oprócz samorządów sześciu miast i Samorządu Województwa Śląskiego, Wojewoda Śląski, Minister Transportu i Gospodarki Morskiej oraz DTŚ S.A.

Zakres rzeczowy działania wykonany do 31 grudnia 2000 roku, przed wejściem w życie Kontraktu Wojewódzkiego:

- w grudniu 1994 roku - od ul. Raławickiej w Chorzowie do ul. Mieszka w Katowicach (ok. 2 km),
- w kwietniu 1995 roku - od ul. Mieszka do ul. Brackiej w Katowicach oraz skrzyżowanie DTŚ z ulicami Bracką, Gliwicką i Bocheńskiego (ok. 1 km),
- w listopadzie 1995 roku - od ul. Żołnierskiej do ul. Bytomskiej w Świętochłowicach (ok. 1,5 km),
- w listopadzie 1996 roku - od ul. Bytomskiej do ronda przy ul. Niedurnego w Rudzie Śl. - Chebziu (ok. 3 km),
- w listopadzie 1997 roku - wybudowano łącznicę i przebudowano ul. Bracką w Katowicach stanowiącą fragment węzła DTŚ z trasami i ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta,
- na przełomie września i października 1998 roku - od ul. Raławickiej do ul. BOWiD w Chorzowie oraz węzeł z ul. BOWiD,
- w 1999 roku - uruchomiono jezdnię południową trasy głównej od ulicy Gałeczki do BOWiD w Chorzowie,
- w lipcu 2000 roku - zakończono kompleksowe wyposażanie węzłów ulic Mieszka i Gałeczki oraz skrzyżowanie (rondo) ulic Mieszka i Piastów, oraz wykonano wiadukty w ciągu ulicy Bytomskiej w Świętochłowicach,
- we wrześniu 2000 roku - jezdnie południowe w Świętochłowicach,
- w październiku 2000 roku - uzyskano pełne parametry ruchowe na skrzyżowaniu DTŚ z ulicą Bytomską w Świętochłowicach,
- \* w grudniu 2000 roku - wiadukt węzła z ul. Dąbrowskiego w Chorzowie,

## Odniesienie do dokumentów strategicznych:

Cele Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego realizowane poprzez Działanie:

<b>N-1</b>	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów
<b>N-2</b>	Restrukturyzacja bazy ekonomicznej regionów i tworzenie warunków jej dywersyfikacji
<b>N-3</b>	Rozwój zasobów ludzkich
<b>N-4</b>	Wsparcie obszarów wymagających aktywizacji i zagrożonych marginalizacją
<b>N-5</b>	Rozwój współpracy regionów

Cele i priorytety Wstępnego Narodowego Planu Rozwoju realizowane poprzez Działanie:

		O s i e   r o z w o j u					
		1. Poprawa konkurencyjności gospodarki poprzez modernizację i strukturalne dopasowanie sektora przemysłu i usług	2. Przekształcenia strukturalne w rolnictwie i rybołówstwie, rozwój obszarów wiejskich	3. Integracja gospodarki polskiej poprzez modernizację i rozbudowę sieci transportowych	4. Tworzenie warunków trwałego zrównoważonego rozwoju poprzez modernizację i rozwój infrastruktury ochrony środowiska	5. Rozwój zasobów ludzkich i zatrudnienia	6. Wzmocnienie potencjału rozwojowego regionów i przeciwdziałanie marginalizacji niektórych obszarów
<b>Kierunki działań (priorytety)</b>	1. wzrost konkurencyjności restrukturyzowanych sektorów przemysłu	1. Rozwój i doskonalenie infrastruktury na obszarach wiejskich	1. Modernizacja i rozbudowa sieci drogowej	1. Poprawa jakości wód powierzchniowych	1. Reforma systemu edukacji	1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów	
	2. Rozwój małych i średnich przedsiębiorstw	2. Rozwój i różnicowanie działalności gospodarczej	2. Modernizacja i rozbudowa sieci kolejowej	2. Poprawa jakości wody do picia i zwiększenie jej dostępności	2. Rozwój systemu kształcenia ustawicznego, przekwalifikowań i doskonalenia zawodowego kadr małych i średnich przedsiębiorstw	2. Restrukturyzacja bazy ekonomicznej regionów i tworzenie warunków jej dywersyfikacji	
	3. Wzrost innowacyjności	3. Poprawa przetwórstwa i marketingu produktów rolnych i rybnych	3. Poprawa dostępności portów morskich	3. Poprawa jakości powietrza	3. Doskonalenie obsługi instytucjonalnej rynku pracy	3. Rozwój zasobów ludzkich	
		4. Inwestycje w gospodarstwach rolnych	4. Rozbudowa portów lotniczych	4. Zmniejszenie ilości zanieczyszczeń z dużych zakładów energetycznego spalania	4. Rozwój kadr administracji (centralnej i samorządowej) i promocja dialogu społecznego	4. Wsparcie obszarów wymagających aktywizacji i zagrożonych marginalizacją	
		5. Dostosowania w zakresie instytucjonalnym		5. Racjonalna gospodarka odpadami		5. Rozwój międzynarodowej współpracy regionów	

Cele Programu Wsparcia realizowane poprzez Działanie:

<b>P-1</b>	rozwój infrastruktury technicznej i społecznej o znaczeniu ponadlokalnym
<b>P-2</b>	rozwój funkcji metropolitalnych największych aglomeracji i miast

<b>P-3</b>	rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego
<b>P-4</b>	stymulowanie lokalizacji inwestycji oraz wspieranie rozwoju MSP
<b>P-5</b>	wspieranie tworzenia i absorpcji innowacji, w tym transfer technologii
<b>P-6</b>	rozwój turystyki, rekreacji i ochrona dziedzictwa kulturowego
<b>P-7</b>	zwiększanie zatrudnienia, rozwój zasobów ludzkich i edukacji
<b>P-8</b>	aktywizacja obszarów wiejskich
<b>P-9</b>	rewitalizacja bazy ekonomicznej miast
<b>P-10</b>	rozwój współpracy przygranicznej

Rodzaje Zadań realizowanych w ramach Działania, wg nomenklatury Programu Wsparcia:

<b>P-I</b>	Rozwój przedsiębiorczości, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorców, innowacje gospodarcze, transfer technologii,
<b>P-II</b>	Restrukturyzacja wybranych dziedzin usług publicznych oraz gospodarki lokalnej i regionalnej, opierająca się na zasadach zrównoważonego rozwoju,
<b>P-III</b>	Tworzenie nowych, stałych miejsc pracy,
<b>P-IV</b>	Inwestycje w zakresie infrastruktury technicznej i transportowej, poprawiające warunki realizowania inwestycji gospodarczych,
<b>P-V</b>	Przedsięwzięcia z zakresu edukacji, w tym edukacji dorosłych,
<b>P-VI</b>	Przedsięwzięcia z zakresu kultury regionalnej i lokalnej, będących składnikami kultury narodowej oraz ochrony i rozwoju dziedzictwa kulturowego,
<b>P-VII</b>	Inwestycje poprawiające stan środowiska,
<b>P-VIII</b>	Inne zadania związane ze wspieraniem rozwoju regionalnego.

Priorytety *Strategii województwa śląskiego na lata 2000-2015* realizowane poprzez Działanie:

1.	Priorytet D : Rozbudowa oraz unowocześnienie systemu transportowego i komunikacyjnego
----	---

Cele *Programu Rozwoju Regionalnego Województwa Śląskiego na lata 2001-2002* realizowane poprzez Działanie :

1.	Zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu.
----	---

**Wielkość środków, z podaniem źródeł, przewidzianych na realizację działania, łącznie i w rozbiu na lata:**

**Zbiorcza tabela finansowa (w mln zł):**

Okres	Źródła finansowania Działania										Sektor prywatny
	łącznie	udział Wspóln.Europejskiej			udział publicznych środków krajowych						
		Phare CBC	Phare ESC	łącznie	łącznie	Kredyt EBI	budż. Państwa*	budż. wojew.	budż. powiat.**	inne np. fund.cel.	
do końca 2000	498,40				498,40	151,24	252,87		92,00	2,29	WFOŚ
2001	137,70				137,70	88,52			47,58	1,60	WFOŚ
2002	174,99				174,99	100,57			74,42		
2003	314,97				314,97	133,70			181,27		
po 2003	1343,53				1343,53	229,20			225,51	888,82	
łącznie	2469,59				2469,59	703,23	252,87		620,78	892,71	

\*) w tej kolumnie podano wielkości środków wg zapisów księgowych bez dokonywania przeliczeń w poszczególnych latach. Środki te pochodziły w latach 80 i 90 (do 31.12.1998 r.) z budżetu państwa i budżetu wojewódzkiego bowiem przyznawane były wówczas w różnych systemach finansowania.

\*\*) w tej kolumnie podano środki pochodzące z części drogowej subwencji ogólnej ustalonej dla miast na prawach powiatu od 1.01 1999 r. zgodnie z obecnym systemem finansowania dróg.

**§ 3. Opis celu, jakie realizować ma działanie:**

Celem działania jest wzmocnienie spójności społeczno gospodarczej Województwa Śląskiego poprzez rozwój infrastruktury transportowej regionu. Trasa przebiega na dominującym dla aglomeracji katowickiej kierunku wschód - zachód przez jej środek, stycznie do obszarów centralnych sześciu miast. Jej funkcją jest zbieranie i rozprowadzenie ruchu wewnątrz aglomeracji oraz na układ regionalny i międzyregionalny. Trasa ta o długości 31 km docelowo ma połączyć aglomerację od Katowic do Gliwic. Trasa Średnicowa ułatwi także dostęp do nowych terenów inwestycyjnych, co w przyszłości umożliwi stworzenie nowych firm i miejsc pracy.

**Uzasadnienie wyboru beneficjenta:**

Beneficjentem jest Zarząd Województwa Śląskiego działający w imieniu Zarządów Miast Katowic, Chorzowa, Świętochłowic, Rudy Śląskiej, Zabrze i Gliwic, a inwestorem zastępczym jest Drogowa Trasa Średnicowa S.A. w Katowicach, ul. Mieszka I nr10, tel. 2502904. Poszczególne odcinki DTŚ będą zarządzane, po ich zakończeniu, przez taki podmiot, który w stanie prawnym obowiązującym w momencie ukończenia inwestycji będzie do tego zobowiązany. Wybór beneficjenta zdeterminowany jest przebiegiem tej drogi oraz jej podmiotem zarządzającym.

Po reformie administracji publicznej państwa inwestycja Drogowa Trasa Średnicowa stała się wspólnym zadaniem dla władz samorządu terytorialnego: Zarządu Województwa Śląskiego oraz Zarządów Miast Katowic, Chorzowa, Świętochłowic, Rudy Śląskiej, Zabrze i

Gliwic. Ponieważ jest to inwestycja liniowa położona na obszarze znacznie zurbanizowanym, gdzie granice miast praktycznie nie rozgraniczają, lecz są bardziej pojęciami administracyjnymi, dzielenie jej i przekazywanie poszczególnych fragmentów każdemu z miast było działaniem nieracjonalnym i w niektórych miejscach w zasadzie niewykonalnym, postanowiono zawrzeć Porozumienie wskazujące Samorząd Województwa Śląskiego jako podmiot działający w imieniu sześciu miast.

#### §4. Opis zadań:

Działanie dzieli się na zadania:

##### *I. Zadanie p.n.: „Budowa Drogowej Trasy Średnicowej – Odcinek Wschód”*

###### a) opis zadania:

W chwili obecnej miasta Ruda Śląska, Świętochłowice, Chorzów nie mają wyodrębnionego sprawnego połączenia drogowego dostosowanego do rzeczywistych potrzeb tj. przenoszenia zarówno ruchu lokalnego, aglomeracyjnego i tranzytowego. Trasa ta przebiega siecią lokalnych ulic miejskich po wewnętrznych układach komunikacyjnych poszczególnych miast co wpływa bardzo niekorzystnie na ich sprawne funkcjonowanie. Udział w potokach ruchu pojazdów ciężkich powoduje dodatkowo deformacje nawierzchni istniejących ulic, objawiające się koleinami i sfałdowaniami warstw bitumicznych. Wyeliminowanie znacznej części wyżej opisanych problemów będzie możliwe w momencie wybudowania i oddania do ruchu nowego wschodniego odcinka Drogowej Trasy Średnicowej.

W ramach tego zadania zrealizowane jest nowe połączenie drogowe na odcinku od ul. Niedurnego w Rudzie Śląskiej poprzez Świętochłowice i Chorzów do ul. Brackiej w Katowicach. Składa się na niego 9 kontraktów o łącznej długości 9,05 km (31% kosztów Trasy). Do zrealizowania jest odcinek śródmiejski Katowic wraz z nowymi obiektami inżynierskim i urządzeniami bezpieczeństwa ruchu,

###### b) opis uzasadnienia wyboru zadania:

Stale rosnący ruch drogowy związany z rosnącym stopniem motoryzacji oraz rozwijającym się transportem samochodowym powoduje, że istniejąca sieć drogowa w regionie staje się niewydolna. Natężenia ruchu pojazdów samochodowych zbliżone są do przepustowości poszczególnych tras drogowych. Ich parametry geometryczne oraz konstrukcja nawierzchni są nieprzystosowane do wielkości ruchu występującego już w chwili obecnej, a tym bardziej do wielkości prognoz ruchowych. W efekcie nasilają się coraz częściej zakłócenia w ruchu drogowym spowodowane deformacjami i zniszczeniami istniejącej nawierzchni wielu dróg. Coraz częściej występują też zjawiska blokowania ruchu na poszczególnych trasach wynikające z nieprzystosowanych do zwiększonej liczby pojazdów samochodowych przekrojów poprzecznych tych tras.

c) Wielkość środków, z podaniem źródeł, przewidziane na realizację zadania, łącznie i w rozbiciu na lata:

Tabela finansowa dla DTŚ odcinek Wschód:

w mln zł

Okres	Źródła finansowania zadania										Sektor prywatny
	łącznie	udział Wspóln.Europejskiej			udział publicznych środków krajowych						
		Phare CBC	Phare ESC	łącznie	łącznie	Kredyt EBI	budż. Państwa*	budż. wojew.	budż. powiat.**	inne np. fund.cel.	
do końca 2000	494,16				494,16	151,24	248,63		92,00	2,29	WFOŚ
2001	129,92				129,92	88,52			39,80	1,60	WFOŚ
2002	134,95				134,95	100,57			34,38		
2003	168,70				168,70	133,70			35,00		
po 2003	286,81				286,81	229,20			57,61		
<b>Łącznie</b>	<b>1214,54</b>				<b>1214,54</b>	<b>703,23</b>	<b>248,63</b>		<b>258,79</b>	<b>3,89</b>	

\*) w tej kolumnie podano wielkości środków wg zapisów księgowych bez dokonywania przeliczeń w poszczególnych latach. Środki te pochodziły w latach 80 i 90 (do 31.12.1998 r.) z budżetu państwa i budżetu wojewódzkiego bowiem przyznawane były wówczas w różnych systemach finansowania.

\*\*\*) w tej kolumnie podano środki pochodzące z części drogowej subwencji ogólnej ustalonej dla miast na prawach powiatu od 1.01 1999 r. zgodnie z obecnym systemem finansowania dróg.

d) zakres geograficzny:

GOP – odcinek Ruda Śląska (Chebzie) – Katowice,

e) Planowany termin zakończenia zadania:

2006 rok

f) efekty uzyskane w wyniku realizacji zadania – wskaźnik produktu:

Efektom rzeczowym tego zadania będzie wybudowanie drogi, wybudowanie węzłów drogowych i obiektów mostowych oraz nowoczesnych elementów ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Efekty będą możliwe do określenia po zakończeniu każdego z 9 kontraktów.:

Lp.	EFEKTY RZECZOWE (po zakończeniu całego zadania) opis wskaźników	oczekiwany przyrost wartości	źródło danych	planowany termin osiągnięcia
1.	Długość zbudowanej drogi	11,8 km	dane od beneficjenta	po zakończeniu całego zadania
2.	Powierzchnia jezdni głównych	27200 m <sup>2</sup>	Dane od beneficjenta	po zakończeniu całego zadania

3.	Ilość wybudowanych obiektów inżynierskich - mosty wiadukty i tunele - kładki i podziemne przejścia dla pieszych	30 7	Dane od beneficjenta	po zakończeniu całego zadania
----	---	---------	----------------------	-------------------------------

g) rezultaty uzyskane w wyniku realizacji zadania – wskaźnik rezultatu

Rezultatem podjętego zadania będzie poprawa połączenia aglomeracji od Katowic do Rudy Śl., skrócenie czasu podróży, zmniejszenie zużycia paliwa, zmniejszenie prawdopodobnej liczby wypadków. Zmniejszenie natężenia ruchu zanieczyszczeń centrach miast aglomeracji przez co nastąpi spadek nasilenia hałasu i ograniczenie zanieczyszczeń spalinami.:

L.p.	REZULTATY (po zakończeniu całego zadania) opis wskaźników	oczekiwany przyrost wartości	źródło danych	planowany termin osiągnięcia
1.	Skrócenie drogi przejazdu	zakładane skrócenie o 26%	Baza danych beneficjenta	Po zakończeniu realizacji
2.	Skrócenie czasu podróży	zakładane skrócenie o 76%	Baza danych beneficjenta	Po zakończeniu realizacji
3.	Zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza: - CO - węglowodory	zakładane zmniejszenie o 65% zakładane zmniejszenie o 50%	Baza danych beneficjenta	Po zakończeniu realizacji

h) oddziaływanie na otoczenie w wyniku realizacji zadania – wskaźnik oddziaływania:

DTŚ jest jednym z podstawowych elementów dla wdrożenia zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej konurbacji, tworzy możliwość uruchomienia prawidłowej organizacji i sterowania ruchem w węzłowej strefie zespołu miast, zapewnia odciążenie ulic osiedlowych, dzielnicowych, centrów miast itp. od ruchu bezpośrednio z nimi niezwiązanego, szczególnie ruchu średniego i ciężkiego, staje się podstawową trasą zapewniającą powiązania międzymiejskie w komunikacji indywidualnej.

Z powyższych względów bez przesady można DTŚ nazwać "kręgosłupem" układu drogowego wewnątrz konurbacji.

## II. Zadanie p.n. „Budowa Drogowej Trasy Średnicowej – Odcinek Zachód”

a) opis zadania:

W chwili obecnej miasta Ruda Śląska, Zabrze Gliwice nie mają wyodrębnionego sprawnego połączenia drogowego dostosowanego do rzeczywistych potrzeb tj. przenoszenia zarówno ruchu lokalnego, aglomeracyjnego i tranzytowego. Trasa ta przebiega siecią lokalnych ulic miejskich po wewnętrznych układach komunikacyjnych poszczególnych miast co wpływa bardzo niekorzystnie na ich sprawne funkcjonowanie. Udział w potokach ruchu pojazdów ciężkich powoduje dodatkowo deformacje nawierzchni istniejących ulic, objawiające się koleinami i sfałdowaniami warstw bitumicznych. Wyeliminowanie znacznej



części wyżej opisanych problemów będzie możliwe w momencie wybudowania i oddania do ruchu nowego zachodniego odcinka Drogowej Trasy Średnicowej.

W ramach tego zadania przewiduje się wykonanie nowego połączenia między Rudą Śląską Zabrzem i Gliwicami oraz odcinka śródmiejskiego Gliwic wraz z nowymi obiektami inżynierskim i urządzeniami bezpieczeństwa ruchu.

b) opis uzasadnienia wyboru zadania:

Stale rosnący ruch drogowy związany z rosnącym stopniem motoryzacji oraz rozwijającym się transportem samochodowym powoduje, że istniejąca sieć drogowa w regionie staje się niewydolna. Natężenia ruchu pojazdów samochodowych zbliżone są do przepustowości poszczególnych tras drogowych. Ich parametry geometryczne oraz konstrukcja nawierzchni są nieprzystosowane do wielkości ruchu występującego już w chwili obecnej, a tym bardziej do wielkości prognoz ruchowych. W efekcie nasilają się coraz częściej zakłócenia w ruchu drogowym spowodowane deformacjami i zniszczeniami istniejącej nawierzchni wielu dróg. Coraz częściej występują też zjawiska blokowania ruchu na poszczególnych trasach wynikające z nieprzystosowanych do zwiększonej liczby pojazdów samochodowych przekrojów poprzecznych tych tras.

c) Wielkość środków, z podaniem źródeł, przewidziane na realizację zadania, łącznie i w rozbiciu na lata:

**Tabela finansowa dla DTŚ Odcinek Zachód:**

**w mln zł**

Okres	Źródła finansowania zadania										sektor prywatny
	łącznie	udział Wspóln. Europejskiej			udział publicznych środków krajowych					inne np. fund. cel.	
		Phare CBC	Phare ESC	łącznie	łącznie	Kredyt EBI	budż. Państwa*	budż. wojew.	budż. powiat.**		
do końca 2000	4,24				4,24		4,24				
2001	7,78				7,78				7,78		
2002	40,04				40,04				40,04		
2003	146,27				146,27				146,27		
po 2003	1056,72				1056,72				167,90	888,82	
<b>Łącznie</b>	<b>1255,05</b>				<b>1255,05</b>		<b>4,24</b>		<b>361,99</b>	<b>888,82</b>	

\*) w tej kolumnie podano wielkości środków wg zapisów księgowych bez dokonywania przeliczeń w poszczególnych latach. Środki te pochodziły w latach 80 i 90 (do 31.12.1998 r.) z budżetu państwa i budżetu wojewódzkiego bowiem przyznawane były wówczas w różnych systemach finansowania.

\*\*) w tej kolumnie podano środki pochodzące z części drogowej subwencji ogólnej ustalonej dla miast na prawach powiatu od 1.01 1999 r. zgodnie z obecnym systemem finansowania dróg.

d) zakres geograficzny:

GOP – odcinek Ruda Śląska (Chebzie) – Gliwice,

e) efekty uzyskane w wyniku realizacji zadania – wskaźnik produktu.

Efektem rzeczowym tego zadania będzie wybudowanie drogi, wybudowanie węzłów drogowych i obiektów mostowych oraz nowoczesnych elementów ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

f) Planowany termin zakończenia zadania:

Nie wcześniej niż 2008 r.

g) rezultaty uzyskane w wyniku realizacji zadania – wskaźnik rezultatu.

Rezultatem podjętego zadania będzie poprawa połączenia aglomeracji od Katowic do Gliwic, skrócenie czasu podróży, zmniejszenie zużycia paliwa, zmniejszenie prawdopodobnej liczby wypadków. Zmniejszenie natężenia ruchu zanieczyszczeń centrach miast aglomeracji przez co nastąpi spadek nasilenia hałasu i ograniczenie zanieczyszczeń spalinami.

h) oddziaływanie na otoczenie w wyniku realizacji zadania – wskaźnik oddziaływania:

DTŚ jest jednym z podstawowych elementów dla wdrożenia zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej konurbacji, tworzy możliwość uruchomienia prawidłowej organizacji i sterowania ruchem w węzłowej strefie zespołu miast, zapewnia odciążenie ulic osiedlowych, dzielnicowych, centrów miast itp. od ruchu bezpośrednio z nimi niezwiązanego, szczególnie ruchu średniego i ciężkiego, staje się podstawową trasą zapewniającą powiązania międzymiejskie w komunikacji indywidualnej. Z powyższych względów bez przesady można DTŚ nazwać "kręgosłupem" układu drogowego wewnątrz konurbacji.

**§5** 1. Gdyby kwoty na realizację działania pn.: „ Budowa Drogowej Trasy Średnicowej GOP Katowice – Gliwice” pochodzące z kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego nie mogły być udostępnione wówczas traci moc niniejszy załącznik i zadanie to zostaje wyłączone z kontraktu na podstawie zgodnego oświadczenia stron.

2. Łączna wartość działania określona w niniejszym załączniku wynika ze zbiorczego zestawienia nakładów programowanych na budowę DTŚ z udziałem pożyczki EBI. Jego wartość ostatecznie zostanie ustalona w wyniku negocjacji przedstawicieli Ministerstwa Finansów z przedstawicielami Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

3. Działanie zapisane w niniejszym załączniku zawarte jest w Wojewódzkim Programie Operacyjnym Rozwoju Regionalnego Województwa Śląskiego na lata 2001-2002.

**§6.** Zasady i tryb przekazania środków.

Określa umowa finansowa nr 1.7701 z dnia 8 10.1998 r., zawarta przez Rząd RP z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym .

**§7** Kontrola finansowa i rzeczowa.

Wg umowy, j.w.

**§8.** Sprawozdawczość oraz ocena efektywności.

Wg umowy, j.w

**§9.** Przepisy szczegółowe odnoszące się do przekazywanych środków.

Środki są przekazywane zgodnie z ustawą o finansach publicznych z dnia 26 listopada 1998r. (Dz.U. nr 155 poz.1014 z późn. zmianami).