

Załącznik nr 1 do Uchwały nr 1258 / 53 / V / 2015  
Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 14 lipca 2015 r.

# Zarząd Województwa Śląskiego

## Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim

Dokument wdrożeniowy

do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa  
Śląskiego

Lipiec 2015



## Spis treści

1. Podstawa opracowania .....	4
2. Diagnoza .....	5
3. Układ celów, kierunki działań i przedsięwzięć wynikających z SRT .....	12
4. Identyfikacja projektów.....	14
5. Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów .....	17
6. Lista projektów .....	17

## 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
<b>7.1. Transport:</b> 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: <ul style="list-style-type: none"><li>– bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności, oraz</li><li>– wtórną łączność.</li></ul>
	(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.

## 2. Diagnoza

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

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 dwupoziomym<sup>1</sup>, 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 umożliwić koncentrowanie działań unijnych na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną, w szczególności na odcinkach

---

<sup>1</sup> zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego 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) (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję

### **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)*<sup>2</sup>, 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 Těšín – Žilina – Piešťany – Bratislava – Wiener Neustadt (w województwie śląskim: A1, DK1, S1).

#### **Drogi: odgałęzienia, odnogi i łącznikowe:**

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

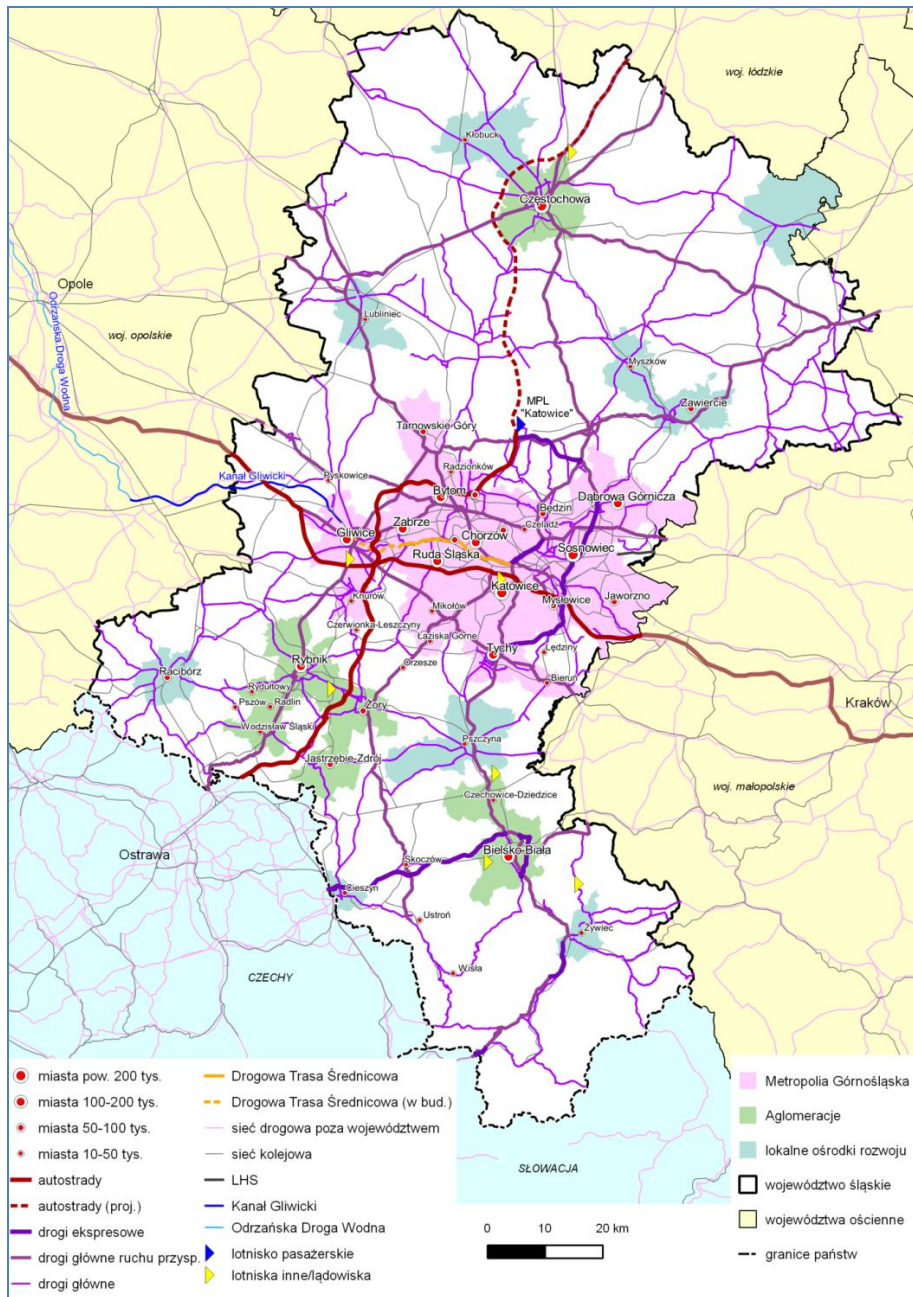
### **Infrastruktura drogowa**

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).

Ryc. 2 Główne elementy infrastruktury drogowej.

---

<sup>2</sup> **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.



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

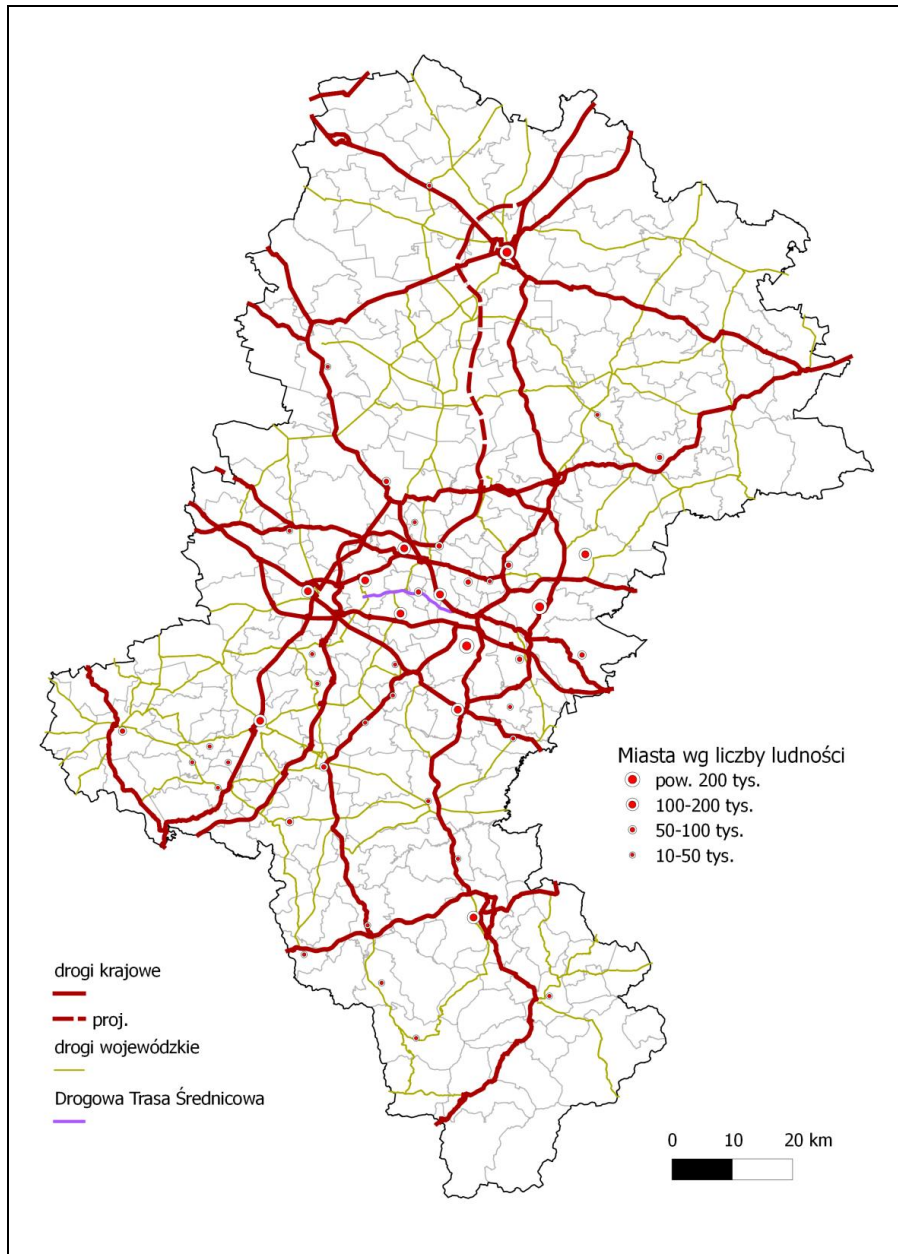
W województwie śląskim w 2011 roku dominowały drogi gminne stanowiące ok. 60% ogółu dróg publicznych oraz drogi powiatowe stanowiące ok. 27% ogółu dróg. Na przestrzeni lat udział dróg gminnych w ogólnej długości dróg publicznych rośnie, natomiast udział dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych maleje.

W tym samym okresie pod względem gęstości dróg powiatowych dominował subregion centralny z gęstością ok. 55 km/100km<sup>2</sup>, natomiast najmniejszą charakteryzował się subregion północny (niecałe 40 km/100km<sup>2</sup>). Pod względem gęstości dróg gminnych dominował subregion południowy (ponad 140 km/100 km<sup>2</sup>), a najmniejszą charakteryzował się subregion północny (prawie 65 km/100 km<sup>2</sup>).



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

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



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

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 niezadowolającym 34,3%,

- 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)<sup>3</sup>.

#### Powiązania funkcjonalne<sup>4</sup>

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

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 Zabrze 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 część 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.

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.

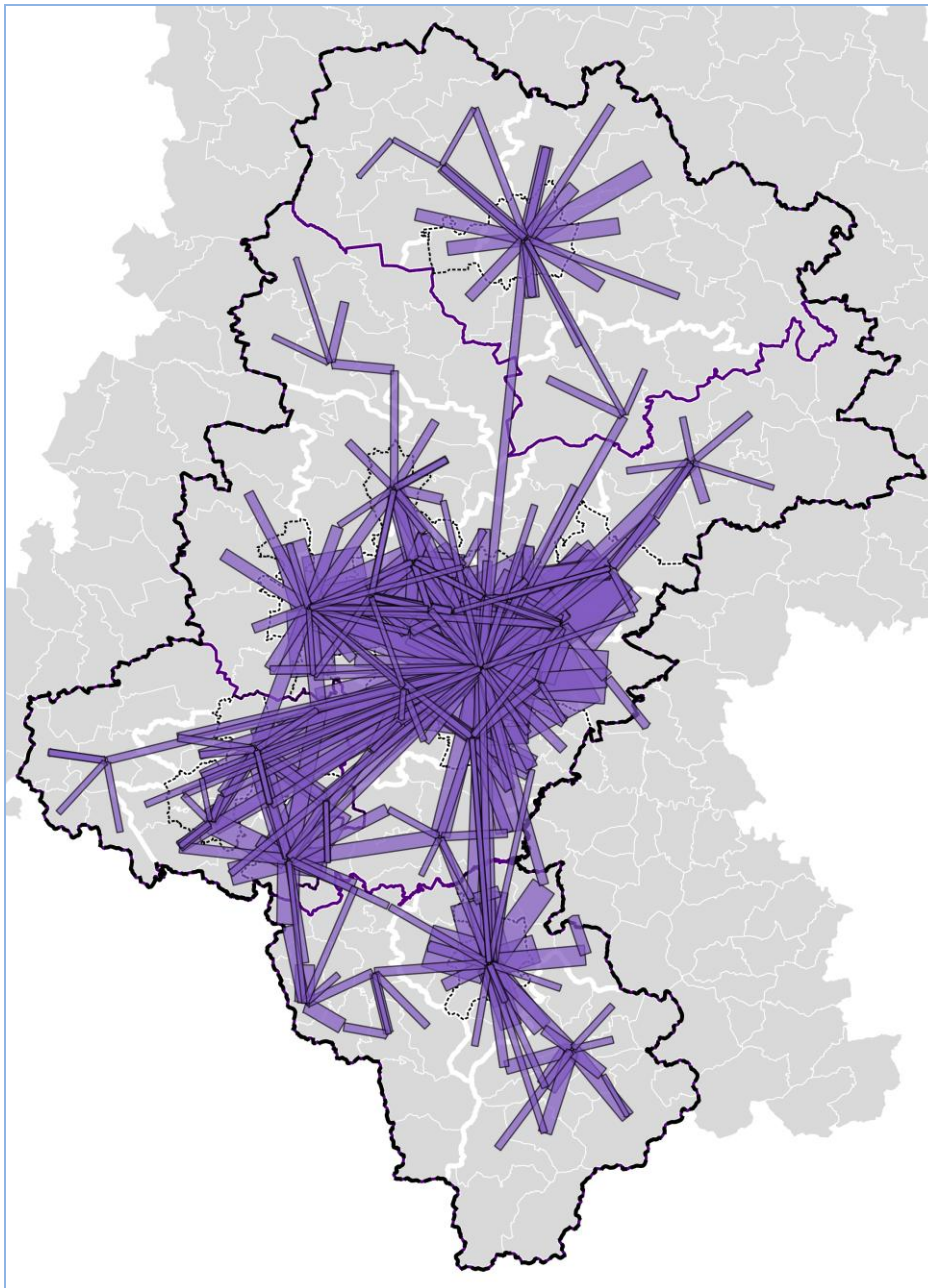
Analiza powiązań przygranicznych wskazuje, że województwo śląskie najsilniejsze powiązania ościenne posiada z województwem małopolskim.

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

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.



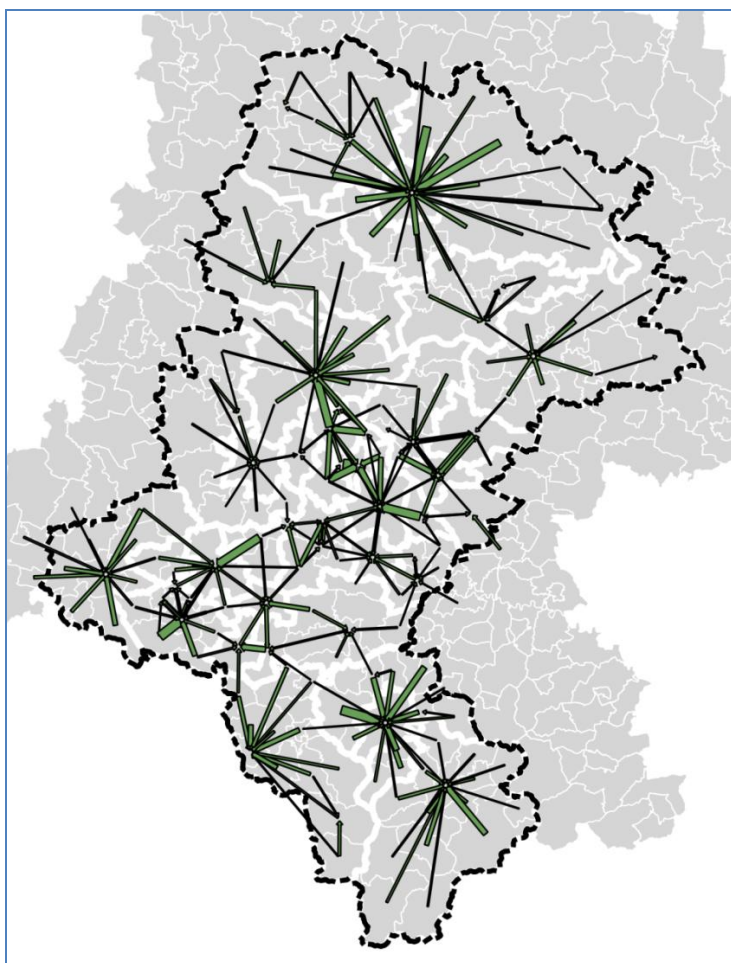
Źródło: Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego.

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.

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.

### 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	<p><b>CEL 1: OTWARTA I SPÓJNA SIĘĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz zabezpieczenie terenów pokolejowych,</li> <li>B. Rozwój i promocja lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów,</li> <li>C. Przebudowa i remont infrastruktury transportu wodnego z uwzględnieniem potrzeb ochrony rzek i ich dolin,</li> <li>D. Rozwój suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru,</li> <li>E. Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych,</li> <li>F. Wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich,</li> <li>G. Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T,</li> <li>H. Wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych.</li> </ul>	<p><b>CEL 2: KOMPLEMENTARNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeladunkowych,</li> <li>B. Tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych,</li> <li>C. Poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa,</li> <li>D. Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu,</li> <li>E. Współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów,</li> <li>F. Powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją,</li> <li>G. Wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego.</li> </ul>	
	<p><b>CEL 4: WZROST BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,</li> <li>B. Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie,</li> <li>C. Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu,</li> <li>D. Eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów,</li> <li>E. Poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnej,</li> <li>F. Rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego,</li> <li>G. Promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu,</li> <li>H. Wsparcie rozwoju systemu ratownictwa medycznego i poprawa dostępności lotniczego transportu medycznego, w tym rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci ładowisk sanitarnych.</li> </ul>	<p><b>CEL 5: WYSOKA INNOWACYJNOŚĆ TRANSPORTU</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie,</li> <li>B. Współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R,</li> <li>C. Prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie,</li> <li>D. Rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki,</li> <li>E. Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe.</li> </ul>	
	<p><b>CEL 3: EFEKTYWNA MOBILNOŚĆ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Powstanie centrów zarządzania ruchem,</li> <li>B. Tworzenie centrów przesiadkowych,</li> <li>C. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej,</li> <li>D. Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu,</li> <li>E. Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności,</li> <li>F. Promocja i preferencja transportu publicznego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych,</li> <li>G. Rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,</li> <li>H. Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej,</li> <li>I. Wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego,</li> <li>J. Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży,</li> <li>K. Koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy,</li> <li>L. Rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu.</li> </ul>		

Źródło: Opracowanie własne.

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

- Cel 1 kierunku E *Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych*
- Cel 1 kierunku G *Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T*
- Cel 4 kierunku 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 osiągnięcia 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.

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 Konsepcją 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 <i>Dokumentu Implementacyjnego do SRT</i> )	12,5	

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**

W przypadku Instytucji Zarządzającej RPO WSL 2014-2020 nie ma konieczności zapewnienia żadnych działań ponad te, które określone są w samym Programie. 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. Należy przyjąć, że nie są konieczne żadne działania podnoszące zdolności instytucjonalne poza standardowymi szkoleniami dla beneficjentów planowanymi w ramach procesu wdrażania 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 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
1	Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik	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.	14,29	Miasto Rybnik	720,0	300 000 000	RPO WSL 2014-2020	zakończono	czerwiec 2015	grudzień 2014	maj 2017	czerwiec 2019	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	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	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 autostradę 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	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	październik 2015	luty 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	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	marzec 2015	wrzesień 2015	wrzesień 2015	luty 2016	czerwiec 2019	35	17,1	25	8,3	85,4
8	Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód - Etap I - węzeł Lwowska – węzeł Jęzor	Katowice, Mysłowice, Jaworzno	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	300,0	255 000 000	RPO WSL 2014-2020	luty 2015	sierpień 2015	czerwiec 2015	listopad 2015	listopad 2017	35	30	12,5	6,7	84,2
9	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 908 – ul. Dźbowska, Powstańców Warszawy, Gościnną, wraz z przedłużeniem Al. Bohaterów Monte Cassino do ul. Dźbowskiej	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	październik 2014	czerwiec 2015	styczeń 2015	wrzesień 2015	kwiecień 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	czerwiec 2015	grudzień 2014	grudzień 2016	listopad 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	grudzień 2019	35	17,2	25	3,3	80,5
12	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	grudzień 2020	28	30	12,5	3,3	73,8
13	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	październik 2020	28	17,1	25	3,3	73,4
14	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	grudzień 2018	28	17,1	25	3,3	73,4
15	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 2014	marzec 2015	lipiec 2014	marzec 2015	czerwiec 2018	35	12,9	12,5	10	70,4
16	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	kwiecień 2015	sierpień 2015	kwiecień 2015	wrzesień 2017	28	8,6	25	8,3	69,9
17	Przebudowa DW 921 od DK 78 do granicy miasta na prawach powiatu Zabrze	Powiat gliwicki	Projekt ma za zadanie poprawę dostępności autostrady A1 z Zabrze 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	wrzesień 2019	28	25,7	12,5	3,3	69,5
18	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 umożliwiającą 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	grudzień 2020	28	21,4	12,5	5	66,9
19	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 Ożarówice	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	grudzień 2014	styczeń 2015	marzec 2015	maj 2016	28	17,1	12,5	8,3	65,9
20	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 drogą ekspresową S69.	2,62	Województwo Śląskie	48,7	36 000 000	RPO WSL 2014-2020	październik 2015	kwiecień 2016	grudzień 2015	październik 2016	czerwiec 2018	28	4,3	25	8,3	65,6
21	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	październik 2019	28	21,4	12,5	3,3	65,2

22	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	grudzień 2020	28	21,4	12,5	3,3	65,2
23	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	kwiecień 2016	grudzień 2015	lipiec 2016	lipiec 2018	14	17,1	25	8,3	64,4
24	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	grudzień 2019	28	4,3	25	3,3	60,6
25	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	grudzień 2018	35	4,3	12,5	8,3	60,1
26	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 2019	21	8,6	25	3,3	57,9
27	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	listopad 2017	35	4,3	12,5	3,3	55,1
28	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	listopad 2019	21	17,1	12,5	3,3	53,9
29	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	wrzesień 2015	wrzesień 2015	grudzień 2015	grudzień 2017	28	4,3	12,5	8,3	53,1
30	Przebudowa DW 934 od m. Imielin do DK 44	Powiat bieruńsko-lędzki	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	grudzień 2019	35	4,3	12,5	0	51,8
31	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	wrzesień 2019	14	21,4	12,5	3,3	51,2
32	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	grudzień 2019	28	4,3	12,5	3,3	48,1
33	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	grudzień 2020	14	17,1	12,5	3,3	46,9
34	Przebudowa DW 491 od granicy miasta na	Powiat kłobucki	Projekt dotyczy przebudowy drogi wojewódzkiej nr 491 stanowiącej połączenie	27,98	Województwo Śląskie	167,9	142 715 000	RPO WSL 2014-2020	maj 2015	grudzień 2015	sierpień 2015	marzec 2016	grudzień 2020	14	4,3	25	3,3	46,6

	prawach powiatu Częstochowa do granicy województwa		Częstochowy z miejscowościami północnej części województwa oraz Wieluniem.															
35	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	grudzień 2014	czerwiec 2015	czerwiec 2015	luty 2015	listopad 2017	14	4,3	25	3,3	46,6
36	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	grudzień 2020	21	4,3	12,5	3,3	41,1
37	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	styczeń 2019	21	4,3	12,5	3,3	41,1
38	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	wrzesień 2015	październik 2017	14	0	12,5	8,3	34,8
39	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	grudzień 2020	14	4,3	12,5	3,3	34,1