

**DUŻY PROJEKT**  
**WNIOSEK O POTWIERDZENIE WKŁADU FINANSOWEGO NA MOCY ART. 39 – 41 ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 1083/2006**

EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO/FUNDUSZ SPÓJNOŚCI

**INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ**

**Kontynuacja budowy Drogowej Trasy Średnicowej ZACHÓD na odcinku Zabrze-Gliwice, podprojekt 2-  
odcinki Z3i Z4 w Zabrze oraz G1 w Gliwicach.**

**Nr CCI 2012PL161PR001**

**A. DANE IDENTYFIKACYJNE I ADRESOWE**

**A.1 Instytucja odpowiedzialna za wniosek (tj. instytucja zarządzająca lub instytucja pośrednicząca)**

- A.1.1 *Nazwa:* Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego
- A.1.2 *Adres:* 40-037 Katowice, ul. Ligonía 46
- A.1.3 *Kontakt:* Małgorzata Staś - Dyrektor Wydziału Rozwoju Regionalnego
- A.1.4 *Tel.:* 32 774 06 54
- A.1.5 *Teleks/Faks:* 32 774 01 35
- A.1.6 *E-mail:* fundusze@slaskie.pl

**A.2 Organ odpowiedzialny za realizację projektu (beneficjent)**

- A.2.1 *Nazwa:* Województwo Śląskie
- A.2.2 *Adres:* 40-037 Katowice, ul. Ligonía 46
- A.2.3 *Kontakt:* Ewa Mucha - Dyrektor Wydziału Kominikacji i Transportu
- A.2.4 *Tel.:* 32 774 09 33
- A.2.5 *Teleks/Faks:* 32 774 09 35
- A.2.6 *E-mail:* kancelaria@slaskie.pl

**B. INFORMACJE NA TEMAT PROJEKTU**

**B.1 Tytuł projektu/faza projektu:**

|                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kontynuacja budowy Drogowej Trasy Średnicowej ZACHÓD na odcinku Zabrze-Gliwice, Podprojekt 2 - odcinki Z3, Z4 w Zabrze oraz G1 w Gliwicach. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**B.2 Kategoryzacja działań związanych z projektem <sup>(1)</sup>**

|                                                                         | Kod | Wartość procentowa |
|-------------------------------------------------------------------------|-----|--------------------|
| B.2.1 Kod klasyfikacji wg kryterium priorytetowego obszaru tematycznego | 23  |                    |
|                                                                         |     |                    |

<sup>1</sup> Załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 1828/2006, o ile nie wskazano inaczej.

|         |                                                                                |                                    |                      |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------|
| B.2.2   | Kod klasyfikacji wg kryterium formy finansowania                               | <input type="text" value="01"/>    |                      |
| B.2.3   | Kod klasyfikacji wg kryterium obszaru                                          | <input type="text" value="01"/>    |                      |
| B.2.4   | Kod klasyfikacji wg kryterium rodzaju działalności gospodarczej <sup>(2)</sup> | <input type="text" value="17"/>    | <input type="text"/> |
| B.2.4.1 | Kod NACE <sup>(3)</sup>                                                        | <input type="text" value="8411"/>  |                      |
| B.2.5   | Kod klasyfikacji wg kryterium lokalizacji (NUTS/LAU) <sup>(4)</sup>            | <input type="text" value="PL22A"/> |                      |

**B.3 Zgodność i spójność z programem operacyjnym**

B.3.1 Nazwa powiązanego programu operacyjnego:

Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lat 2007 - 2013

B.3.2 Wspólny kod identyfikacyjny (CCI) programu operacyjnego:

2007PL161PO019

B.3.3 Fundusz

EFRR ☒ Fundusz Spójności ☐

B.3.4 Nazwa osi priorytetowej:

Transport

**B.4 Opis projektu**

B.4.1 Opis projektu (lub etapu projektu):

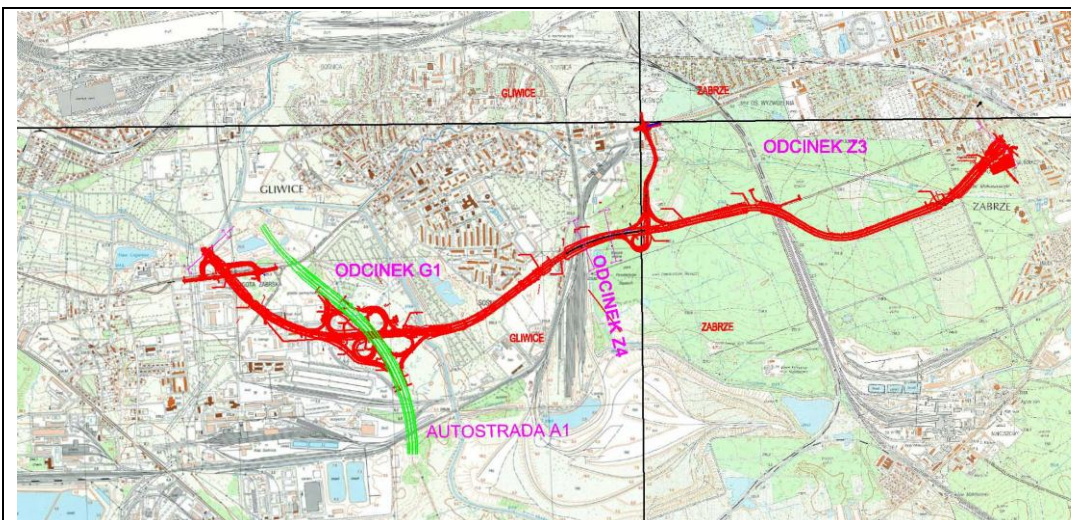
(a) przedstawić opis projektu (lub etapu projektu):

Projekt obejmuje budowę drogi o łącznej długości 5,75 km, G 2/3 - 2 jezdnie po 3 pasy ruchu - od ul. Kujawskiej do autostrady A-1, GP 2/3 -2 jezdnie po 3 pasy ruchu z pasem awaryjnym - od węzła z autostradą do węzła de Gaulle'a w Zabrze. Budowane będą: węzły drogowe, obiekty inżynierskie, ciągi pieszo-rowerowe, urządzenia służące eksploatacji drogi (oświetlenie, odwodnienie), system łączności drogowej, dojeżdża i dojazdów do funkcjonujących w pobliżu obiektów, miejsc parkingowych, itp., elementy bezpieczeństwa i organizacji ruchu, ekrany akustyczne, urządzenia ochrony środowiska, w ramach projektu zostanie zrealizowana przebudowa urządzeń uzbrojenia terenu, rozbiórki i wycinka drzew.  
Poniżej mapa z naniesionym przebiegiem projektu:

<sup>2</sup> Jeżeli projekt dotyczy więcej niż jednej działalności gospodarczej, należy wskazać wiele kodów. W takim przypadku procentowy udział każdego kodu powinien stanowić łączną wartość nieprzekraczającą 100 %.

<sup>3</sup> NACE – Rev. 2, 4 – cyfrowy kod: rozporządzenie (WE) nr 1893/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. L 393 z 30.12.2006, s. 1).

<sup>4</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. L 154 z 21.6.2003, s. 1). Proszę stosować najbardziej szczegółowe i odpowiednie kody NUTS. Jeżeli projekt dotyczy wielu poszczególnych poziomów obszaru NUTS/LAU 2, należy rozważyć wprowadzenie kodów NUTS/LAU 1 lub wyższych.

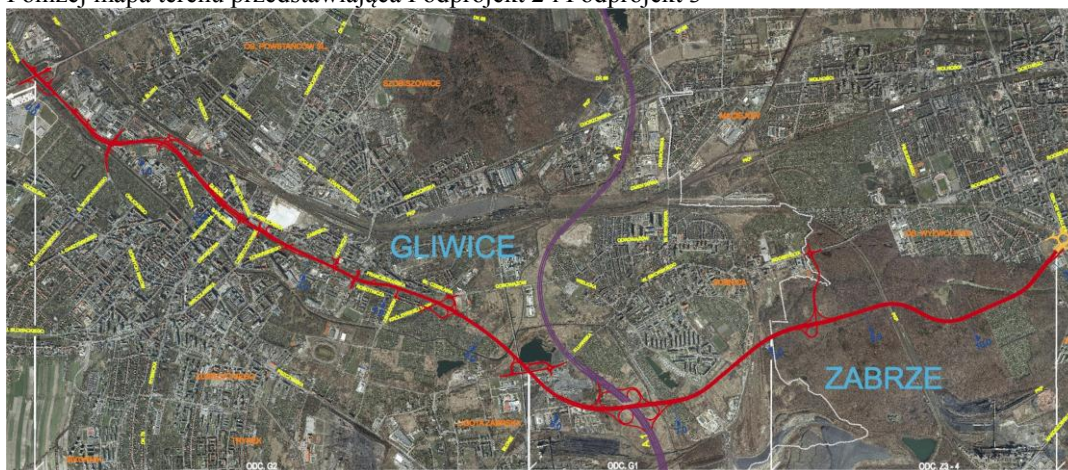


Ze względów administracyjnych dokumentacja projektu obejmuje oddzielnie część w granicach miasta Gliwice – kontrakt G1 i część w granicach miasta Zabrze – kontrakty Z3 i Z4. Projekt jest kontynuacją budowy drogi (Droga Trasa Średnicowa) od Katowic do Gliwic.

(b) jeżeli projekt stanowi jeden z etapów kompleksowego projektu, należy przedstawić zakładane etapy realizacji (wyjaśniając, czy są one technicznie i finansowo niezależne):

Podprojekt 2 obejmujący odcinki Z3, Z4 w Zabrzu oraz G1 w Gliwicach stanowi etap Projektu „Kontynuacja budowy Drogowej Trasy Średnicowej ZACHÓD na odcinku Zabrze-Gliwice” o długości 11,075 km, który obejmuje również Podprojekt 3 będący odcinkiem G2 o długości 5,320 km w Gliwicach, który stanowi technicznie i finansowo niezależny etap kompleksowego projektu opisany w osobnym Studium Wykonalności, objęty osobną dokumentacją projektową oraz decyzją o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (przedmiotowa decyzja, w skrócie zw. ZRID, jest ostatnią decyzją administracyjną warunkującą rozpoczęcie robót, wydawaną w trybie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2008 roku Nr 193, poz. 1194, z późn.zm.)). Planuje się, że Podprojekt 3 będzie finansowany niezależnie od Podprojektu 2 z kredytu EBI, rezerwy subwencji drogowej budżetu państwa, środków własnych miasta Gliwice oraz EFRR. W ramach odcinka G2 planuje się realizację: trasy głównej od ul. Królewskiej Tamy do ul. Kujawskiej, 8 wiaduktów, 1 estakadę, 1 most, 1 tunel, 3 kładki dla pieszych, 5 węzłów, 5 743,5 mb ekranów akustycznych oraz inne elementy infrastruktury niezbędne do realizacji Podprojektu.

Poniżej mapa terenu przedstawiająca Podprojekt 2 i Podprojekt 3



Ponadto Projekt „Kontynuacja budowy Drogowej Trasy Średnicowej ZACHÓD na odcinku Zabrze-Gliwice” jest zwieńczeniem wieloletniej inwestycji Drogowa Trasa Średnicowa Katowice-Gliwice przebiegającej przez Katowice, Chorzów, Rudę Śląską, Zabrze aż do Gliwic o całkowitej długości 31, 300 km, której realizacja przebiegała do tej pory w następujących etapach:

- 1986 - 2006: budowa Drogowej Trasy Średnicowej „WSCHÓD” w Katowicach, Chorzowie i Świętochłowicach o długości 12,343 o wartości 1 267 955 640 PLN finansowany ze środków budżetu państwa/środków własnych miast/środków z kredytów EBI nr 1.7701 z dnia 8.10.1998 oraz 21.605 z dnia 21.06.2002.

- 2004 - 2006: budowa Drogowej Trasy Średnicowej ZACHÓD - odcinki R1, R2 w Rudzie Śląskiej o długości 3,182 km o wartości 255 668 318 PLN finansowany z środków budżetu państwa/środków własnych miasta/środków z kredytu EBI/środków z EFRR w ramach umowy o dofinansowanie nr Z/2.24/I/1.1.1/14/04/U/17/05 z dnia 05.04.2006r.

- 2008 - 2011: budowa Drogowej Trasy Średnicowej ZACHÓD - odcinki Z1, Z2 w Zabrze o długości 4,700 km o wartości 502 366 529 PLN finansowany z środków budżetu państwa/środków własnych miasta/środków z kredytu EBI nr 24.128 z dnia 18.10.2007r.

Realizacja drogi na wskazanych wyżej została zakończona, a powstała z związku z realizacją projektów infrastruktura funkcjonuje zgodnie z przeznaczeniem.

(c) jakie kryteria wykorzystano w celu określenia podziału projektu na etapy?

W związku z tym, że Drogowa Trasa Średnicowa Katowice - Gliwice przebiega przez kilka miast aglomeracji śląskiej, w związku z czym kluczowe decyzje realizacyjne wydawane są przez różne organy administracyjne mające kompetencje na danym terenie. Jednym z kryteriów podziału jej na etapy był brak jednoczesnej gotowości techniczno – administracyjnej do rozpoczęcia realizacji, tj. brak ważnych dokumentów/decyzji, nieuporządkowane kwestie własnościowe dla wszystkich etapów, brak wiążących rozstrzygnięć w zakresie rozwiązań technicznych dla poszczególnych etapów oraz niestabilny system prawny, który warunkował stosowanie różnych procedur dla poszczególnych etapów. Ponadto, ważnym czynnikiem determinującym podział na etapy była wykonalność finansowa, tj. brak możliwości sfinansowania projektu w określonym czasie. Na początku budowy inwestycja finansowana była wyłącznie ze środków budżetu państwa. Od roku 1994 DTŚ została ujęta jako inwestycja centralna, wymieniona w załączniku do ustawy budżetowej – Wykazie Inwestycji Centralnych - i finansowana z rezerwy subwencji ogólnej. Dało to pewną stabilizację finansowania, lecz trudności budżetu państwa uniemożliwiały generowanie wystarczających nakładów finansowych, co powodowało wydłużanie się cyklu budowy. W roku 1998 nastąpił przełom w realizacji inwestycji, gdyż od tego roku nieprzerwanie budowa DTŚ jest częściowo kredytowana ze środków EBI. Między Rządem RP i Europejskim Bankiem Inwestycyjnym zawarto umowy finansowe na częściowe kredytowanie przez EBI budowy DTŚ:

1. Umowę Kredytową Nr 1.7701 na 100 000 000 Euro z dnia 8.10.1998r.
2. Umowa Kredytowa Nr 21.605 na 80 000 000 Euro z dnia 21.06.2002r.
3. Umowa Kredytowa Nr 24.128 na 160 000 000 Euro z dnia 18.10.2007r.

W latach 2004-2006 pozyskano kolejne źródło finansowania w postaci środków z EFRR w kwocie 59 740 000 PLN na kontrakty R1, R2 w rudzie Śląskiej.

W związku z tym, że w 2008 r. zmieniły się zasady przyznawania środków na DTŚ z rezerwy subwencji ogólnej określonej w art. 26 Ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, zgodnie z którymi gmina starająca się o przyznanie określonych środków finansowych musi zapewnić ze środków własnych przynajmniej 12,5 % kwoty brakującej do zamknięcia finansowania w danym roku kalendarzowym uzupełnieniem montażu finansowego dla realizacji poszczególnych odcinków DTŚ są środki własne miasta, przez teren którego dany odcinek przebiega.

Jeżeli chodzi o aspekt techniczny podział projektu został dokonany w taki sposób aby każdy z odcinków stanowił realizacyjną całość oraz poprzez połączenie z istniejącymi drogami powodował osiągnięcie efektu komunikacyjnego po ukończeniu.

#### B.4.2 Opis techniczny inwestycji w infrastrukturę:

(a) opisać proponowaną infrastrukturę i prace, w odniesieniu do których proponowana jest pomoc, wskazując główne parametry i części składowe:

Projekt obejmuje budowę Drogowej Trasy Średnicowej Gliwice - Katowice, drogi wojewódzkiej klasy głównej i głównej ruchu przyspieszonego.

Trasa funkcjonuje na odcinku od Katowic przez Chorzów, Świętochłowice, Rudą Śląską do Zabrze. W tym roku został przekazany fragment drogi w Zabrze. Trasa Gliwice - Katowice to 31,30 km, objęty niniejszym projektem odcinek polegający na kontynuacji budowy DTŚ w Zabrze i Gliwicach to 5,750 km drogi wojewódzkiej. W ramach projektu wybudowane będzie; 5,788 km ekranów akustycznych, 17,230 km odwodnienia drogi (kanalizacja deszczowa) , 0,922 km chodników, 4,065 km tras

pieszo rowerowych, 430 punktów oświetleniowych. Wybudowane będą obiekty inżynierskie: 2 wiadukty w ciągu DTŚ nad ul. Kujawską, 2 wiadukty w ciągu DTŚ nad ul. Błonie, 2 wiadukty w ciągu DTŚ nad ul. Wschodnią, 4 wiadukty w ciągu DTŚ nad torami PKP, wiadukt w ciągu łącznicy nad DTŚ, kładka pieszo - rowerowa nad torami PKP, 2 estakady nad potokiem Guido, tunel pod DTŚ na ul. Jaskółczej, 3 mosty w ciągu DTŚ nad autostradą i rzeką Kłodnicą, cztery estakady dla łącznic. Wybudowane będzie skrzyżowanie w postaci ronda łącznicy DTŚ z ul. Roosevelta w Zabrzu. Dla ustalenia przebiegu przeprowadzono rozważania wariantowe, które doprowadziły do ostatecznego zlokalizowania trasy. Warunki brzegowe i sytuacja środowiskowa przesądziły o rozwiązaniach wysokościowych. Niweleta drogi zaczyna się w Zabrzu na nasypie przy dwupoziomowym węźle z ul. De'Gaule następnie trasa przechodzi nad potokiem, nad torami kolejowymi (dwukrotnie) i nad autostradą A1. Dalszy bieg w Gliwicach realizowany będzie na estakadzie. Oznacza to że trasa główna przebiega nad istniejącymi szlakami (drogowymi i kolejowymi) w postaci wiaduktów i estakad. W Gliwicach teren po którym przebiega trasa jest terenem polderowym (zalewiska w czasie powodzi) i tylko prowadzenie trasy górą jest dopuszczalne a w Zabrzu w terenie zalesionym wymagane jest umożliwienie przemieszczania się zwierząt pod estakadą. Ze względu na klasę drogi nie rozważano kolizyjnego skrzyżowania z torami kolejowymi.

W szczególności, w Gliwicach Drogową Trasę Średnicową zaprojektowano jako ulicę klasy:

- od ul. Królewskiej Tamy do ul. Kujawskiej (od km 5+320 do km 5+526,27), G 2/2 2 jezdnie po 2 pasy ruchu
- od ul. Kujawskiej do autostrady A-1 (od km 5+526,27 do km 6+596,94), G 2/3 2 jezdnie po 3 pasy ruchu
- od węzła z autostradą do granicy m. Zabrze (od km 6+596,94 do km 8+119,85), GP 2/3 2 jezdnie po 3 pasy ruchu z pasem awaryjnym
- prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h,  $V_m = 80$  km/h (dla G2/2, G2/3),  $V_m = 90$  km/h (dla GP2/3)
- szerokość pasa ruchu 3,5 m
- szerokość pasa awaryjnego 2,5 m
- szerokość pasa dzielącego – 4,0 m
- pochylenie poprzeczne na trasie głównej 2,5 %
- obciążenie 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR5
- skrajnia pionowa – 4,70 m

Od węzła z ul. Królewskiej Tamy do węzła z ul. Kujawską zaprojektowano jezdnie o szerokości 12,0 m, gdzie wydzielono 3 pasy ruchu po 3,5 m wraz z pasem rozdziału, łącznicę węzła DTŚ z ul. Kujawską zaprojektowano jako 1 pasowe jednokierunkowe o szerokości jezdni 6,0 m i 7,0 m. Na węźle DTŚ z autostradą A-1 zaprojektowano południową jezdnię DTŚ o szer. 12,0 m, natomiast północną jezdnię DTŚ zaprojektowano jako 2 jezdnie po 2 pasy ruchu rozdzielone pasem rozdziału. Umożliwi to wykonanie przeplatania ruchu rzędu 1 400 E/h nie zaniżając poziomu swobody ruchu, zwiększy czytelność oznakowania i ułatwi pokierowanie ruchu tranzytowego na autostrady A-1 i A-4.

Od rejonu węzła z autostradą A-1 do granicy z miastem Zabrze DTŚ jezdnie mają szerokość 13,5 m - 3 pasy ruchu po 3,5 m. Na obiekcie nad torami PKP zaprojektowano jezdnie szer. 12,0 m.

Ulicę Kujawską poszerzono do 3 pasów ruchu na odcinku pomiędzy łącznicami DTŚ tj. od skrzyżowania skanalizowanego po stronie zachodniej DTŚ do ronda na wysokości ul. Błonie.

Projektowane obiekty:

- GW 1-3 wiadukt w ciągu DTŚ nad ul. Kujawską, km 5+526,27
- GW 1-4 wiadukt w ciągu DTŚ nad ul. Błonie, km 5+753,05
- GM 1-5 most w ciągu DTŚ nad autostradą A-1 i rzeką Kłodnicą
- GW 1-6.1 wiadukt w ciągu DTŚ nad ul. Wschodnią, km 7+792,50
- GW 1-6 wiadukt i w ciągu DTŚ nad torami PKP od km 7+871,87 do km 7+980,87,

Przewiduje się wybudowanie oświetlenia:

- trasy głównej DTŚ (w osi pasa rozdziału od ul. Królewskiej Tamy do Zabrze),
- łącznic (na poboczach),
- tras poprzecznych - ul. Kujawska, ronda.

Projekt odwodnienia przewiduje generalnie prowadzenie dwóch ciągów kanałów usytuowanych w poboczu DTŚ.

Na początku odcinka G1 trasa przebiegać będzie pod taśmociągiem transportującym węgiel z kopalni „Sośnica” do ciepłowni (km 5+389,31), a następnie górą nad ul. Kujawską i Błonie (obiekt GW-1 km 5+753,05), (obiekt GW-1-3 km 5+526,27).

Powiązanie DTŚ z ul. Kujawską i Błonie zaprojektowano w formie węzła typu WB



(DTŚ nad ulicami). Włączenia łącznic do ul. Kujawskiej zaprojektowano jako: skrzyżowanie skanalizowane po stronie zachodniej DTŚ oraz poprzez rondo po stronie wschodniej DTŚ na wysokości ul. Błonie. Łącznice DTŚ będą podporządkowane do ul. Kujawskiej. Ulica Kujawska zostaje utrzymana na istniejącym poziomie. Ze względu na budowę skrzyżowań zaprojektowano poszerzenie ulicy po stronie północnej. Łącznice zaprojektowano po stronie półn. ul. Kujawskiej. Zjazdy po stronie południowej ulicy Kujawskiej jak i dojścia piesze na teren giełdy zostały zachowane. Wjazdy na tereny giełdy samochodowej od ul. Błonie również zostają zachowane. Za węzłem z ul. Kujawską DTŚ przebiegać będzie po terenach giełdy, terenach przemysłowych (były GPRINŻ) i po terenach zalewowych rzeki Kłodnicy zlokalizowany jest węzeł typu „WA” z autostradą A-1.

Autostrada A-1 przebiega wzdłuż rzeki Kłodnicy ok. 5 m nad poziomem istniejącego terenu, natomiast DTŚ poprowadzona została ponad autostradą. Na przecięciu tras zaprojektowano węzeł typu „koniczyna”, którego część zachodnia zlokalizowana będzie na nasypach, natomiast część wschodnia węzła na obiektach nad terenami zalewowymi.

Na węźle DTŚ z A-1 jezdnię północną rozdzielono na jezdnię główną DTŚ i jezdnię zbiorczą na której odbywać się będzie przeplatanie ruchu na odcinku międzywęzłowym.

Po przekroczeniu autostrady i rzeki Kłodnicy obiektem DTŚ przebiegać będzie po południowej stronie osiedla Żeromskiego, a dalej przecinać będzie ulicę Wschodnią i tory PKP, które znajdują się na terenie kolejowym. Za terenami kolejowymi trasa Średnicowa włączy się w projektowany odcinek „Z4” na terenie miasta Zabrze.

W ramach opracowania przewidziano korektę istniejących ciągów pieszo – jezdnych na terenach zalewowych i powiązanie ich układem ciągów po stronie półn. i półd. Trasy Średnicowej.

Zaprojektowano dojścia do schroniska dla zwierząt pod mostem G 1-5 oraz dojazd do separatorów. Zapewniony jest również dojazd do schroniska ul. Wschodnią, którą pozostawia się na przecięciu z DTŚ zgodnie z istniejącym przebiegiem.

Przejście nad torami PKP zaprojektowano jako wiadukt nad całym układem torowym.

Wzdłuż DTŚ nie przewiduje się ruchu pieszego. Ruch pieszcy występować będzie jedynie w rejonie istniejących ulic oraz pomiędzy półd. i półn. stroną DTŚ pod projektowanymi obiektami na terenach zalewowych. Przewidziano również powiązanie poprzecinanych ciągów w rejonie osiedla Żeromskiego układem ciągów pieszo – jezdnych równoległych do DTŚ.

Na projektowanym odcinku Drogowej Trasy Średnicowej, nie zlokalizowano przystanku komunikacji zbiorowej. Ruch autobusów komunikacji miejskiej odbywa się ulicami: Kujawską i Błonie.

Długość odcinka - 2 799,85 m, w tym 216,00 m na terenach kolejowych.

W Zabrzu Drogową Trasę Średnicową zaprojektowano jako ulicę klasy:

- na odcinku od km 8+119,85 do km 9+090,00, klasa GP 2/3 - 2 jezdnie po 3 pasy ruchu

- prędkość projektowania -  $V_p = 80$  km/h

- prędkość miarodajna -  $V_m = 100$  km/h

- szerokość pasa ruchu - 3,50 m

- szerokość jezdni głównej - 13,5 m

- szerokość pasa dzielącego - 4,0 m (5,0m z opaskami)

- na odcinku od km 9+090,00 do km 11+069,57, klasa GP 2/3 - 2 jezdnie po 3 pasy ruchu

- prędkość projektowania -  $V_p = 60$  km/h

- prędkość miarodajna -  $V_m = 80$  km/h

- szerokość pasa ruchu - 3,50 m

- szerokość jezdni głównej - 13,5 m

- szerokość pasa dzielącego - 5,0 m (6,0m z opaskami)

Łącznice przy rondzie Gen. De Gaulle’a - szerokość jezdni -  $2 \times 3,5$  m = 7,0 m

Łącznice przy węźle z ul. Roosevelta - szerokość jezdni od 6,0 do 7,0 m

Rondo w ciągu ul. Roosevelta - szerokość jezdni 5,0 m

Ulica Jaskółcza, klasa L - 1 jezdni po 2 pasy ruchu

Drogi leśne pełniące funkcje ciągów pieszo – rowerowych - szerokość dróg - 2,50 – 4,50 m

Kategorie obciążenia:

- dla trasy głównej DTŚ kategoria obciążenia ruchem KR5,

- dla łącznic węzła z ul. Roosevelta wraz z rondem kategoria obciążenia ruchem KR4,

- dla ulicy ul. Jaskółczej kategorie obciążenia ruchem KR3,

- dla dróg serwisowych PKP kategorie obciążenia ruchem KR2,

- dla dróg leśnych pełniących funkcje ciągów pieszo – rowerowych KR1.

W ciągu trasy DTŚ (odcinek Z3 i Z4) zlokalizowano następujące obiekty inżynierskie:

- wiadukt W20 w ciągu łącznicy NS typu P4 prowadzącej ruch do ul. Roosevelta nad DTŚ, km 8+540

- wiadukt W21 w ciągu DTŚ nad koleją wraz z kładką pieszo – rowerową, km 9+254,64
- most M22 w ciągu DTŚ nad potokiem Guido i istniejącą drogą, km 10+527,90
- tunel T-23 w ciągu ul. Jaskółczej, km 10+940,04

Na projektowanym odcinku Z3 przewidziano zatoki autobusowe na łącznicach do węzła De Gaulle'a. Przewidziano wykonanie zatok dla każdego przystanku. Przyjęto zatoki o szerokości 3,5m, długości peronu 20m. Park Powstańców Śląskich posiada istniejący układ ciągów pieszo-rowerowych o różnicowanych szerokościach prowadzących ruch na kierunku wschód – zachód i północ – południe. Dla zachowania ciągłości ciągu prowadzonego od ulicy Matejki w kierunku Sośnicy zaprojektowano kładkę pieszo rowerową wraz z pochylniami. Na kierunku północ - południe przekroczenia trasy DTŚ możliwe będą poprzez tunel w ciągu ul. Jaskółczej, pod mostem nad potokiem Guido, pod wiaduktem nad torami PKP po stronie zachodniej i wschodniej. W rejonie zatok autobusowych zlokalizowano ciąg pieszy o szer. 3,0m. Wykonano obustronny ciąg pieszo – rowerowy przy ul. Roosevelta oraz połączono przerwane ciągi w parku.

Dla przyjętych rozwiązań drogowo-konstrukcyjnych związanych z budową odcinka Z3 i Z4 DTŚ zaprojektowano układ kanalizacji deszczowej. Wody opadowe z powierzchni jezdni projektowanej budowy drogi odprowadzane będą poprzez wpusty uliczne do projektowanej kanalizacji deszczowej. Ponadto od strony południowej trasy wykonano rowy stokowe w celu uchronienia korpusu drogi przed napływem wód z terenu. W pasie rozdziału i przy ekranach akustycznych zastosowano ścieki z prefabrykatów betonowych i wpusty deszczowe z osadnikami i koszami, w których zatrzymywane będą piasek i grubsze frakcje zawiesin.

Na całej trasie w celu zachowania przyjętego standardu dla ciągu drogowego elementy zabezpieczenia ruchu należy wykonać według projektu docelowej organizacji ruchu. Do optycznego prowadzenia ruchu zastosowano słupki prowadzące U-1a/U-1b umieszczone na poboczu drogi. Na słupkach należy umieścić znaki U-7 i U-8 oznaczające kilometraż i hektometraż drogi - słupki przeszkodowe U-5. Wysepki wyodrębnione krawężnikami oraz azyle dla pieszych zlokalizowane w pasie środkowym jezdni zabezpieczono obustronnie słupkami przeszkodowymi U-5 zespolonymi ze znakiem C-9.

Oznakowanie zgodne z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181).

W celu zabezpieczenia otoczenia przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym wybudowane zostaną ekrany akustyczne o wysokości od 3m do 5m w miejscach, gdzie obliczony poziom hałasu w rejonie zabudowy mieszkalnej i terenów rekreacyjnych przekracza wartość dopuszczalną. Zaprojektowano również wyloty do cieków, elementy zabezpieczające środowisko przed wpływem inwestycji, takie jak separatory zanieczyszczeń ropopochodnych, ogrodzenia i naprowadzacze dla małych zwierząt, przepusty dla zwierząt i zbiorniki zastępcze dla płazów.

W związku z projektowanym przebiegiem DTŚ przewiduje się przebudowę kolidujących z drogą energetycznych sieci niskiego, średniego i wysokiego napięcia. Ponadto projektuje się oświetlenie węzłów.

Realizacja planowanej inwestycji odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego oraz materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty.

W ramach przeprowadzanych robót budowlanych przewiduje się m.in.:

- organizację zaplecza,
- przebudowę sieci kolidujących,
- przebudowę sieci energetycznej,
- roboty ziemne (wykopy, nasypy),
- rozbiórkę istniejącej nawierzchni,
- rozbiórkę istniejących budynków,
- budowę odwodnienia,
- budowę obiektów inżynierskich,
- budowę urządzeń infrastruktury technicznej,
- budowę warstw nośnych konstrukcji jezdni,
- budowę chodników,
- roboty nawierzchniowe,
- budowę oświetlenia,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- prace wykończeniowe (humusowanie terenu i obsianiem trawą),
- prace porządkowe i likwidacja zaplecza budowlanego

- (b) opisać i określić ilościowo, w odniesieniu do wykonywanych prac, podstawowe wskaźniki produktu oraz, w stosownych przypadkach, wskaźniki podstawowe, które zostaną wykorzystane:

Wskaźniki produktu:

- a) długość wybudowanych dróg wojewódzkich: 5,750 km
- b) liczba wybudowanych skrzyżowań: 1
- c) długość wybudowanej sieci kanalizacji deszczowej: 17,230 km
- d) długość wybudowanych chodników: 0,922 km
- e) długość wybudowanych ciągów pieszo-rowerowych: 4,065 km
- f) liczba wybudowanych/przebudowanych obiektów infrastrukturalnych mostowych/wiaduktów/estakad/tuneli i innych): 22 w tym:
  - wiadukty: 8 sztuk w Gliwicach – długość 174 m (obiekty 2x wiadukt GW1-3, 2x wiadukt GW1-4, 2xwiadukt GW1-6.1, 2xwiadukt GW1-6.2);
  - wiadukty: 3 sztuki w Zabrze - długość 244,2 m (wiadukt W-20, 2x wiadukt W21);
  - mosty: 3 sztuki w Gliwicach – długość 1317 m (most GM1-5a, GM1-5b, GM1-5c)
  - estakady: 1 sztuka w Zabrze – długość 167 m
  - tunele: 1 sztuka w Zabrze – długość 54 m (tunel T-23)
  - kładka pieszo-rowerowa: 1 sztuka w Zabrze – długość 151,6 m
  - łącznice: 4 sztuki w Gliwicach - długość 1044,5 m (łącznica nr 3,4,7 i 8).

Źródło danych: projekty budowlane.

- (c) główni beneficjenci infrastruktury (tj. obsługiwana grupa docelowa, w ujęciu ilościowym, tam gdzie to możliwe):

Beneficjentami projektu będą mieszkańcy Gliwic (190 tys. mieszkańców) i Zabrze (175 tys. mieszkańców) oraz mieszkańcy centralnej części województwa śląskiego mieszkający w miastach tworzących Górnośląsko - Zagłębiowski Związek Metropolitalny „SILESIA” . W miastach tych (Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Jaworzno, Katowice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska., Siemianowice Śląskie., Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy, Zabrze) żyje 1,95 mln mieszkańców . W bezpośrednim sąsiedztwie DTŚ ( 500 m od trasy) na terenie miast Gliwice, Zabrze, Ruda Śląska , Świętochłowice, Chorzów, Katowice zamieszkuje ponad 116 500 osób z czego w Zabrze i Gliwicach 45 730.

Cechą charakterystyczną konurbacji jest wzajemne uzupełnianie jak też wymiennosc funkcji oraz oferty społeczno - gospodarczej. Dojazdy do szkoły, pracy, zakupy, dostęp do obiektów kultury rekreacji i sport powodują że relacje dojazdowe są wielokierunkowe i intensywne szczególnie na kierunku wschód – zachód. Potwierdzeniem że beneficjentami projektu są głównie mieszkańcy GZM „Silesia” jest struktura ruchu i tak na odcinkach Gliwice – Zabrze :

|                          |         |
|--------------------------|---------|
| Ruch wewnętrzny          | 32-64 % |
| Ruch docelowo – źródłowy | 34-63 % |
| Ruch tranzytowy          | 2-5%    |

Szacuje się, że w roku oddania inwestycji , uwzględniając specyfikę ruchu w ciągu doby na całej DTŚ będzie 671 tys. użytkowników, a na odcinku Zabrze-Gliwice 250 tys. użytkowników.

- (d) czy budowa infrastruktury będzie przeprowadzana w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP)?

Tak ☐

Nie ☒

Jeżeli tak, opisać formę PPP (tj. procedurę wyboru partnera prywatnego, strukturę PPP, uzgodnienia w zakresie własności infrastruktury, uzgodnienia dotyczące podziału ryzyka itd.):

Opisać szczegółowo, w jaki sposób infrastruktura będzie zarządzana po zakończeniu projektu (tj. zarządzanie publiczne, koncesje, inna forma PPP)

Realizacja czy eksploatacja projektu, którego przedmiotem jest droga publiczna podlega szczególnym reżimom prawnym określonym w szczególności w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2000 Nr 71 poz. 838 z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2005 o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz.U. Nr 267 poz.2251 z późn. zm.). Zgodnie z powołanymi wyżej przepisami właścicielem nieruchomości jak i wybudowanej drogi



wojewódzkiej będzie Województwo Śląskie. Jednakże zgodnie z powołanymi wyżej przepisami po zakończeniu realizacji inwestycji zarządcą Podprojektu Z3, Z4 i G1, będą miasta na prawach powiatu przez które droga przebiega tj. Zabrze oraz Gliwice, każde w zakresie swojej właściwości miejscowej. Zgodnie z powołaną wyżej ustawą do zarządców drogi będą należały m. in. działania związane z utrzymaniem nawierzchni drogi, chodników, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających i innych urządzeń związanych z drogą, a także przeprowadzania okresowych kontroli stanu drogi i drogowych obiektów inżynierskich. Projekt po zakończeniu realizacji utrzymywany będzie ze środków finansowych będących w dyspozycji jego zarządców. W pierwszym roku eksploatacji koszty na utrzymanie i eksploatację łącznie dla Gliwic i Zabrze będą wynosić 1 225 951 zł.

W mieście Zabrze zarządzać drogą będzie Prezydent Miasta Zabrze, działający poprzez Wydział Infrastruktury Komunalnej Urzędu Miasta odpowiedzialny za zarządzanie drogami publicznymi na terenie Miasta Zabrze. W Gliwicach Rada Miasta Gliwice wyodrębniła jednostkę organizacyjną Zarząd Dróg Miejskich, do spraw związanych pełnieniem funkcji zarządcy dróg publicznych na terenie miasta Gliwice. Zarząd jest jednostką budżetową, dochody i wydatki Zarządu w całości objęte są budżetem Miasta Gliwice.

(e) czy projekt stanowi część sieci transeuropejskiej będącej przedmiotem uzgodnień na poziomie wspólnotowym?

Tak ☐

Nie ☒

## B.5 Cele projektu

### B.5.1 Istniejąca infrastruktura i wpływ projektu

Wskazać, w jakiej mierze region(y) jest/są obecnie wyposażony(-e) w rodzaj infrastruktury objętej niniejszym wnioskiem; porównać te dane z poziomem wyposażenia w infrastrukturę przewidywanym na rok docelowy 20... (tj. zgodnie z odpowiednią strategią lub krajowymi/regionalnymi planami, tam gdzie stosowne). Wskazać przewidywalny wkład projektu w cele strategii/planu. Wyszczególnić potencjalne wąskie gardła lub inne problemy, które wymagają rozwiązania:

Istniejący układ dróg w aglomeracji katowickiej oraz ich stan należy ocenić jako zły. Układ ten tworzą głównie ulice miejskie o niskiej przepustowości przebiegające przez tereny zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej. Podstawowe problemy komunikacyjne z jakimi boryka się województwo śląskie to między innymi: zły stan techniczny nawierzchni dróg, niewystarczająca przepustowość, a także brak obwodnic dla ruchu tranzytowego. Jedną z poważnych uciążliwości życia w aglomeracji górnośląskiej jest brak czytelnych powiązań transportowych, brak tras właściwie segregujących ruch, duże obciążenie nawierzchni, niewłaściwa geometria, zły stan nawierzchni, bliskość sąsiadującej zabudowy, wbudowane torowiska tramwajowe, bogata infrastruktura techniczna wbudowana pod jezdniami, brak zatok autobusowych, parkingów przyulicznych, niska prędkość podróży generująca wysoką emisję spalin, wysoka wypadkowość. Wymienione problemy przyczyniają się do złej jakości życia mieszkańców oraz hamują konkurencyjność regionu. Szacuje się, że ruch tranzytowy w aglomeracji stanowi ok. 12% i jest obsługiwany przez autostrady A1 i A4. Pozostałe 88% to ruch wewnętrzny aglomeracji, który powinien zostać obsługiwany przez jej układ drogowy. Docelowym modelem sprawnie obsługującym ruch wewnętrzny jest system drogowy składający się z tras o orientacji wschód-zachód i północ-południe powiązany z autostradami. Drogowa Trasa Średnicowa, w tym odcinek objęty Podprojektem 2, przebiega na kierunku wschód-zachód, a jej głównym zadaniem jest obsługa ruchu wewnętrznego aglomeracji, a w szczególności:

a) zapewnienie podstawowych powiązań drogowych pomiędzy poszczególnymi zespołami funkcjonalnymi aglomeracji, takim jak:

- śródmieścia i dzielnice mieszkaniowe,
- główne ośrodki administracyjno-biurowe,
- centra usługowo-handlowe,
- zintegrowane węzły komunikacji zbiorowej,
- tereny przemysłowe,

b) zwiększenie prędkości komunikacyjnej, a w związku z tym oszczędność czasu przejazdu,

c) zapewnienie bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich użytkowników dróg i zmniejszenie liczby wypadków,

d) wprowadzenie przez DTŚ nowych wartości przestrzennych w krajobrazie zagospodarowania poprzemysłowych terenów przyległych,

e) ograniczenie negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko poprzez ograniczenie emisji spalin w efekcie upłynnienia ruchu.

Przedmiotowy projekt nie jest kwalifikowany jako część transeuropejskiej sieci drogowej, jednakże opracowania projektowe zostały poddane audytowi BRD stosownie do zaleceń dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Drogowa Trasa Średnicowa funkcjonuje już na terenie Katowic, Chorzowa, Świętochłowic, Rudy Śląskiej i częściowo Zabrze i realizując wszystkie z wyżej wymienionych celów. W tym momencie ważne jest dołączenie miast Zabrze i Gliwice do istniejącego układu, tak aby miasta te nie podlegały w przyszłości wykluczeniu komunikacyjnemu, a co za tym idzie gospodarczemu, z powodu niepowiązania z głównym wewnętrznym traktem drogowym aglomeracji śląskiej, jakim niewątpliwie jest Drogowa Trasa Średnicowa.

Ponadto, cele projektu są zgodne i wynikają bezpośrednio z następujących dokumentów opisujących politykę gospodarczą i transportową:

a) Narodowa Strategia Spójności na lata 2007-2013, której celem jest tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności gospodarki polskiej opartej na wiedzy i przedsiębiorczości, zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz wzrost poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej poprzez m.in. budowę i modernizację infrastruktury technicznej, w tym modernizację i rozbudowę sieci bezpiecznych powiązań transportową,

b) Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007-2015, której strategicznym celem jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski: poszczególnych obywateli i rodzin, realizowane będzie między innymi w ramach działań przypisanych Priorytetowi 2 - Poprawa stanu infrastruktury podstawowej: technicznej i społecznej, w tym zapewnienie dostępności komunikacyjnej Polski, jej regionów, a szczególnie głównych ośrodków gospodarczych, jakimi niewątpliwie są miasta aglomeracji katowickiej,

c) Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 i Polityka Transportowa Państwa na lata 2001 - 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju, którego głównym celem jest unowocześnienie podstawowej sieci transportowej i zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych i bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2025,

d) Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, która zakłada wspieranie obszarów metropolitalnych poprzez rozbudowę i integrację systemu transportowego, oraz

e) Strategii Rozwoju Miast Zabrze i Gliwice zakładające rozbudowę systemów transportowych oraz poprawę dostępności komunikacyjnej tych miast.

f) Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego

#### B.5.2 Cele społeczno – gospodarcze

Wskazać społeczno-gospodarcze cele projektu:

W związku z tym, że na obecnie wykorzystywanych drogach w ciągu projektowanego przebiegu trasy występują częste zatrzymania i ograniczenia w ruchu, co w połączeniu z dużym natężeniem ruchu powoduje znaczne zanieczyszczenie powietrza i stężenie hałasu, a także silne wibracje, które negatywnie oddziałują na budynki usytuowane w pobliżu jezdni, a w dalszej konsekwencji na ludzi przebywających w nich celami bezpośrednimi, jakie zostaną osiągnięte dzięki realizacji projektu są;

- polepszenie jakości funkcjonowania wewnętrznego układu komunikacyjnego,
- skrócenie czasu przejazdu poprzez poprawę równości i nośności nawierzchni dróg istniejących obecnie - odciążenie z ruchu na poczet nowego odcinka drogi,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego,
- poprawa komfortu podróży,
- podniesienie standardu życia okolicznych mieszkańców m.in. poprzez zmniejszenie oddziaływań akustycznych i emisji do powietrza trujących substancji ze spalin,
- poprawa dostępności i poprawa warunków funkcjonowania istniejących oraz potencjalnych podmiotów gospodarczych,
- poprawa powiązań infrastrukturalnych z innymi drogami,
- poprawa walorów estetycznych okolic sąsiadujących z planowaną inwestycją.

Cele pośrednie to m. in.:

- wzrost atrakcyjności terenów, poprawa konkurencyjności gospodarczej regionu,

- zmniejszenie bezrobocia, zwiększenie ilości nowych miejsc pracy (rozwój istniejących podmiotów i powstawanie nowych), rozwój lokalnego rynku pracy,
- rozwój infrastruktury regionu poprzez poprawę przepustowości układu transportowego.

### B.5.3 *Wkład w realizację programu operacyjnego*

Opisać sposób, w jaki projekt przyczynia się do osiągnięcia celów programu operacyjnego (dostarczając wskaźniki ilościowe, o ile jest to możliwe)

Celem strategicznym projektu zgodnym z Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Śląskiego jest stymulowanie dynamicznego rozwoju, przy wzmocnieniu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej regionu. Cel ten możliwy do osiągnięcia zostanie poprzez realizację celów szczegółowych, m. in. ukształtowanie efektywnego i zintegrowanego systemu transportowego (Priorytet VII - Transport), a co za tym idzie:

- dostosowanie wewnętrznego układu drogowo - ulicznego miast do wymagań wynikających z rozwoju procesów gospodarczych i transportowych, m.in poprzez obsługę ruchu o zwiększonym natężeniu 23397 pojazdów/h oraz zapewnienie nośności drogi w wysokości 115 kN/oś,
- poprawę standardów komunikacyjnych miast, w tym - średnich prędkości, czasów i odległości podróży oraz poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, co w wyniku realizacji Projektu znajdzie odzwierciedlenie w oszczędności czasu użytkowników transportu pasażerskiego w kwocie 5 243 456 PLN (1.307.399,40 EURO) rocznie oraz oszczędności czasu użytkowników transportu towarowego w kwocie 1 134 531 PLN (282.883,11 EURO) rocznie,
- udrożnienie powiązań komunikacyjnych miast z układem drogowym regionalnym i ponadregionalnym,
- zmniejszenie kosztów utrzymania i remontów dróg,
- zmniejszenie emisji szkodliwych substancji przez pojazdy samochodowe wskutek polepszenia warunków ruchu.

Drogowa Trasa Średnicowa, obejmująca również wnioskowany Podprojekt 2, stanowi zgodnie z nomenklaturą działania 7.1.1. kluczowy element sieci drogowej w najbardziej zurbanizowanym obszarze woj. śląskiego, która umożliwi w przyszłości dużej części mieszkańcom regionu, w tym Zabrze i Gliwic, łatwy, szybki i bezpieczny dostęp komunikacyjny do ich miejsc pracy, edukacji, usług i wypoczynku.

## C. WYNIKI STUDIUM WYKONALNOŚCI

### C.1 **Przedstawić podsumowanie głównych wniosków z przeprowadzonego studium wykonalności:**

Z przeprowadzonych w Studium Wykonalności analiz wynika, że ogólny ekonomiczny wpływ projektu na otoczenie należy ocenić jako korzystny. Z analizy powyższego zestawienia wynika, że największe znaczenie w realizacji tej inwestycji mają koszty czasu użytkowników. Ogólny ekonomiczny wpływ projektu na otoczenie należy ocenić jako korzystny.

**Wartość zdyskontowanych ekonomicznych korzyści** w całym okresie eksploatacji wyniesie dla wariantu inwestycyjnego **1 413 656 931,00 zł**, co jest wartością wysoką i **potwierdza konieczność realizacji tej inwestycji**.

Obliczono również wskaźnik ENPV przy uwzględnieniu nakładów inwestycyjnych oraz kosztów eksploatacji inwestora (kosztów utrzymania infrastruktury), czyli kategorii typowo finansowych. Mimo, że są to wartości ujemne, to nie wpływają one w sposób istotny na uzyskane wyniki. **Ekonomiczna zdyskontowana wartość netto (ENPV) projektu wynosi 727 498 041,64 zł** i również rekomenduje projekt do realizacji.

Również pozostałe wskaźniki dowodzą, że korzyści wynikające z realizacji analizowanej inwestycji przewyższą koszty związane z jej przeprowadzeniem, chodzi tu o **współczynnik B/C (koszty/korzyści) który wynosi 4,62 oraz ekonomiczną wewnętrzną stopę zwrotu z inwestycji EIRR równą 18,04%**, która jak widać przewyższa przyjętą w analizach 5% społeczną stopę dyskonta. Wszystkie te wskaźniki jednoznacznie wskazują na konieczność realizacji inwestycji.

Wartość wskaźników efektywności finansowej wskazuje na brak możliwości realizacji projektu z wykorzystaniem innych źródeł niż dotacyjne. Zdyskontowana bieżąca wartość netto projektu jest ujemna, a wewnętrzna stopa zwrotu jest zdecydowanie niższa (IRR/K) od stopy dyskonta wynoszącej 5%.

Projekt charakteryzuje się nieopłacalnością komercyjną, co wyklucza finansowanie środkami bezpośrednio z rynku finansowego. Można więc jednoznacznie stwierdzić, iż ze względu na społeczny charakter projektu oraz ww. wartość wskaźników projekt powinien zostać zrealizowany.

Podać szczegółowe odniesienia czy EFRR, Fundusz Spójności, ISPA lub inna pomoc wspólnotowa jest/była zaangażowana w finansowanie studium wykonalności:

Nie dotyczy

#### C.1.1 Analiza popytu

Przedstawić podsumowanie analizy popytu, włącznie z przewidywaną stopą wykorzystania po ukończeniu projektu i stopą wzrostu popytu:

Analizę specyficzną dla danego sektora stanowi analiza ruchowa. Analiza przeprowadzona została zgodnie z wytycznymi Niebieskiej Księgi. Okres odniesienia zalecany w wytycznych dla tego typu analiz to 25 lat, w tym okres realizacji projektu.

Głównym Beneficjentem projektu, odpowiedzialnym za powodzenie (realizację) przedsięwzięcia będzie Województwo Śląskie reprezentowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach, natomiast bezpośrednimi beneficjentami projektu będą mieszkańcy (uczestnicy ruchu drogowego) województwa śląskiego, a przede wszystkim miast przez które przebiegać będzie Drogo-wa Trasa Średnicowa: Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze i Gliwice.

Województwo śląskie zajmuje powierzchnię 12 334 km<sup>2</sup>, (3,9% powierzchni Polski), tym samym pod względem zajmowanej powierzchni zajmuje 14 miejsce w Polsce. Śląsk jest najbardziej zurbanizowanym regionem kraju, ok. 80 % ludności województwa zamieszkuje tereny miejskie. Województwo śląskie zamieszkuje ok. 4,7 mln osób (stan na 2009 rok wyniósł 4 640 725 – dane: GUS), co stanowi 12,3% ludności kraju (drugie miejsce w Polsce) stanowiąc tym samym najgęściej zaludnione województwo w Polsce, gdzie na 1 km<sup>2</sup> przypada ok. 379 osób (średnia krajowa to 122 osób/km<sup>2</sup>). Ponadto z danych statystycznych GUS wynika, że na terenie województwa śląskiego w 2009 roku zarejestrowanych było 2 406 912 pojazdów samochodowych.

Analiza sytuacji społeczno-gospodarczej wskazuje, że region śląski jest regionem aktywnego rozwoju gospodarczego i silnie postępującej urbanizacji. Sprzyja temu przede wszystkim atrakcyjne położenie regionu (graniczy z województwami: opolskim, łódzkim, świętokrzyskim oraz małopolskim, a na stronie południowej granicę województwa wyznacza granica państwa z Republikami: Czeską i Słowacką. Łączna długość granic województwa wynosi 957km) oraz fakt usytuowania województwa w ciągach europejskich korytarzy transportowych (korytarz III dla relacji Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Kijów i korytarz VI dla relacji Sztokholm – Gdańsk – Katowice – Żylna), a także potencjał ludzki – młoda i dobrze wykształcona populacja wybierająca Śląsk na miejsce zamieszkania.

Do mocnych stron województwa śląskiego zaliczyć można również dobrze rozwiniętą sieć drogową i kolejową łączącą je z innymi regionami kraju oraz Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach. Drogi krajowe przebiegające przez województwo, tworzą sieć najważniejszych powiązań zewnętrznych Śląska. Długość dróg krajowych na terenie województwa śląskiego wynosi 907,7km, z czego standard II podwyższony – 337,947km (odcinki dwujezdniowe 247,380km), standard II – 539,616km (odcinki dwujezdniowe 60,125km), a standard III – 30,175 (odcinki dwujezdniowe 1,250km). Uzupełnieniem sieci krajowej są drogi wojewódzkie, których łączna długość na terenie Śląska wynosi ok. 1 260 kilometrów. Uzupełnienie sieci drogowej stanowi również jedyna w Polsce autostrada miejska, czyli Drogo-wa Trasa Średnicowa (DW902), będącą jednocześnie jedną z najważniejszych dróg na terenie konurbacji śląskiej, GOP i Górnośląskiego Związku Metropolitalnego.

Jednakże, obecny stan techniczny dróg na terenie województwa jest niezadowalający (nie jest przystosowany do przenoszenia obciążeń jakie na nich obecnie występują). Problemem jest również brak obwodnic miast, co powoduje, że znaczna część ruchu samochodowego o charakterze tranzytowym przenosi się do centrum miast. Główne ciągi komunikacyjne bardzo często przecinają obszary zabudowane co znacząco wpływa na obniżenie standardu bezpieczeństwa ruchu, zarówno kołowego jak i pieszego. Niedostateczny stan techniczny infrastruktury drogowej województwa śląskiego przyczynia się do obniżenia bezpieczeństwa ruchu, a także do spadku atrakcyjności Śląska jako regionu atrakcyjnego pod względem inwestycyjnym. Ścisła zabudowa ulic uniemożliwia ich modernizację, a potrzeba poprawy stanu komunikacji wymusza konieczność budowy nowych tras. Nałożenie się ruchu tranzytowego z miejskim prowadzi do jego znacznej dezorganizacji i tym samym zakłóca życie mieszkańcom oraz sprawia, że obniżony zostaje potencjał rozwojowy regionu.

W wyniku analizy ruchowej, zakłada się znaczący wzrost ruchu na istniejącej sieci drogowej. Docelowy wzrost ruchu do roku 2025 oscylować będzie na poziomie około +68 % w stosunku do 2011 roku (daje to wzrost ruchu do roku odniesienia 2000 na poziomie +80%). Wzrost ten odpowiada śred-

niemu poziomowi wzrostu ruchu liczonego wg przyrostu PKB dla obszaru „centralny śląski” wg metodologii GDDKiA. Autorzy analizy ruchowej wzrost ten traktują jako docelowy. W okresie do 2025 roku nastąpi wysycenie wskaźnika motoryzacyjnego oraz ogólna ruchliwość przyjmie wartości średnie dla UE. Autorzy opracowania uważają ponadto, iż w perspektywie 15 – 20 lat muszą być podjęte konkretne działania na analizowanym obszarze co do rozwoju zintegrowanego systemu transportowego ze szczególnym uwzględnieniem podsystemu komunikacji zbiorowej, szczególnie na osi wschód – zachód co zaowocować powinno zmianą zachowań komunikacyjnych mieszkańców metropolii powodujących spadek procentowy udziału podróży realizowanych za pośrednictwem komunikacji indywidualnej.

Nowy odcinek drogi ma za zadanie usprawnić ruch w obrębie zespołu miast aglomeracji śląskiej, a przede wszystkim zapewnić odciążenie z ruchu ulic osiedlowych, dzielnicowych i centrów tych miast. Drogowa Trasa Średnicowa stanie się podstawową trasą zapewniającą powiązania międzymiejskie w komunikacji indywidualnej. Długość planowanej inwestycji wynosi 5,75km. Wraz z jej budową powstaną liczne obiekty inżynieryjne, w tym m. in.: wiadukty, mosty, estakady, tunele oraz przepusty.

Planowana inwestycja przyczyni się między innymi do: usprawnienia ruchu w obrębie zespołu miast aglomeracji śląskiej, dostosowania wewnętrznego układu drogowo – ulicznego miast do wymagań wynikających z rozwoju procesów gospodarczych i transportowych, poprawy standardów komunikacyjnych miast, w tym - średnich prędkości, czasów i odległości podróży oraz poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, udrożnienia powiązań komunikacyjnych miast z układem drogowym regionalnym i ponadregionalnym, zmniejszenia kosztów utrzymania i remontów dróg, zmniejszenia emisji szkodliwych substancji przez pojazdy samochodowe wskutek polepszenia warunków ruchu.

Wykazane natężenie ruchu jest to maksymalny potok odcinkowy dla prognozy docelowej zakładającej realizację inwestycji miejskich wg danych UM Gliwice i Zabrze; w załączeniu tabele o SDR na DTŚ.

#### SDR NA ODCINKACH MIĘDZYWĘZŁOWYCH

|      | Portowa<br>Śliwki | Śliwki<br>Sienkiew. | Sienkiew.<br>Zwycięstw. |
|------|-------------------|---------------------|-------------------------|
| 2015 | 44 045            | 32 657              | 40147                   |
| 2020 | 46 623            | 36 976              | 45 703                  |
| 2025 | 43 289            | 30 805              | 39 028                  |

|      | Zwycięstw.<br>Konarsk. | Konarsk.<br>Odrowąż. | Odrowąż.<br>Kujawska |
|------|------------------------|----------------------|----------------------|
| 2015 | 32 581                 | 61 579               | 61 257               |
| 2020 | 38 134                 | 62 177               | 62 588               |
| 2025 | 26 213                 | 47 056               | 64 093               |

|      | Kujawska<br>A 1 | A1<br>Roosevel. | Roosevel.<br>De Gaulle'a |
|------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| 2015 | <b>55 097</b>   | <b>49 568</b>   | <b>48 799</b>            |
| 2020 | <b>56 375</b>   | <b>51 710</b>   | <b>49 645</b>            |
| 2025 | <b>58 613</b>   | <b>57 631</b>   | <b>55 434</b>            |

SDR na całym przebiegu DTŚ w Gliwicach i Zabrzu

**SDR na odcinku objętym projektem Z3,Z4, G1**

Obecnie struktura procentowa wygląda następująco:

|                     |         |
|---------------------|---------|
| Samochody osobowe   | 78,39 % |
| Samochody dostawcze | 9,82 %  |
| Autobusy            | 1,13 %  |
| Samochody ciężarowe | 4,09 %  |
| TIR                 | 6,57 %  |

W prognozowanym roku 2025:

|                     |         |
|---------------------|---------|
| Samochody osobowe   | 78,73 % |
| Samochody dostawcze | 9,82 %  |
| Autobusy            | 0,63 %  |
| Samochody ciężarowe | 3,52 %  |
| TIR                 | 7,30 %  |

Prognozę ruchu wykonała firma PPU"INKOM" S.C. Katowice metodą modelowania za pomocą własnego oprogramowania „SILKOM” wzorowanego na amerykańskim systemie UTPS i algorytmicznie tożsamym z oprogramowaniem VISUM.

Symulacje ruchowe zostały przeprowadzone w układzie regionalnym na sieci drogowej obejmującej:

- Pełny zakres dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych (A, GP, G, Z),
- Zakres dróg miejskich do ważniejszych lokalnych (L, D- ważne).

Sieć została określona przez następujące parametry:

- Przekrój (liczba pasów),
- Klasa techniczna,
- Maksymalna prędkość komunikacyjna ,
- Przepustowość dla ruchu swobodnego,
- Otoczenie (rodzaj terenu, zainwestowanie).

Strefy zostały wyznaczone jedynie do obliczenia zespolonych wskaźników komunikacyjnych w tym przypadku dla miast jako całości. Nie zawężono obszaru stref jedynie do stref centralnych z wydzieleniem korytarza DTS bo podnosiło to parametry ruchowe do wartości niemiarodajnych w stosunku do stref oddziaływania DTS jako całości. Na potrzeby analiz ekonomicznych założony podział był wystarczający i dał pozytywny wynik.

Rozkład ruchu został przeprowadzony metodą grawitacyjną poszerzoną o metodę wielu dróg z 4-rokrotną iteracją uwzględniającą przepustowość sieci drogowej. Prognoza ruchu jest oparta na modelu ruchu opracowanym metodą konwencjonalną w skali makro. Autorzy uważają ją za wystarczającą w tym przypadku – w minionych latach przy innym temacie opracowanym dla Zabrze wsparło prognozę metodą mikrosymulacji co dawało jeszcze korzystniejsze wyniki z punktu widzenia analiz jednak zdecydowano się zachować „bezpieczne” i niepodważalne ustalenia.

Dane bazodanowe pozwalają na porównanie ruchu w stanie istniejącym z ruchem prognozowanym dla dowolnych odcinków sieci – układzie: model – prognoza „zero” – prognozy kierunkowe.

Poprawność badań weryfikowano porównując wyniki modelowania z pomiarami ruchu na obszarze miasta Gliwice i Zabrze przeprowadzonych w latach 2007-2009 (dla szczytu popołudniowego). Łącznie porównywanie obejmowało kilkadziesiąt punktów.

Uzyskano zgodność- model – pomiary na średnim poziomie 80%.

#### C.1.2 Inne rozwiązania

Wskazać alternatywne rozwiązania rozważane podczas studium wykonalności:

Pierwotnie uproszczone Studium Przebiegu DTS od węzła de Gaulle’a do węzła ul. Portowej z roku 2009, wskazywało 7 możliwych przebiegów DTS:

- ☐ -wynikający z obecnych zapisów w planach miejscowych przebieg DTS (W1)
- ☐ -ww. przebieg z obniżeniem parametrów DTS w centrum Gliwic (W2)
- ☐ -przebieg zakładający zakończenie DTS na autostradzie A1 (W3),
- ☐ -przebieg po północnej stronie śródmieścia z wejściem do ul. Portowej (W4)
- ☐ -przebieg po północnej stronie śródmieścia z wejściem do ul. Toszeckiej (W5)
- ☐ -przebieg po południowej stronie śródmieścia z wykorzystaniem na fragmencie terenu przewidzianego pod zachodnią obwodnicę miasta (W6)
- ☐ -przebieg jw. ze zmianą w rejonie węzła z ul. Pszczyńską i Kujawską (W7)

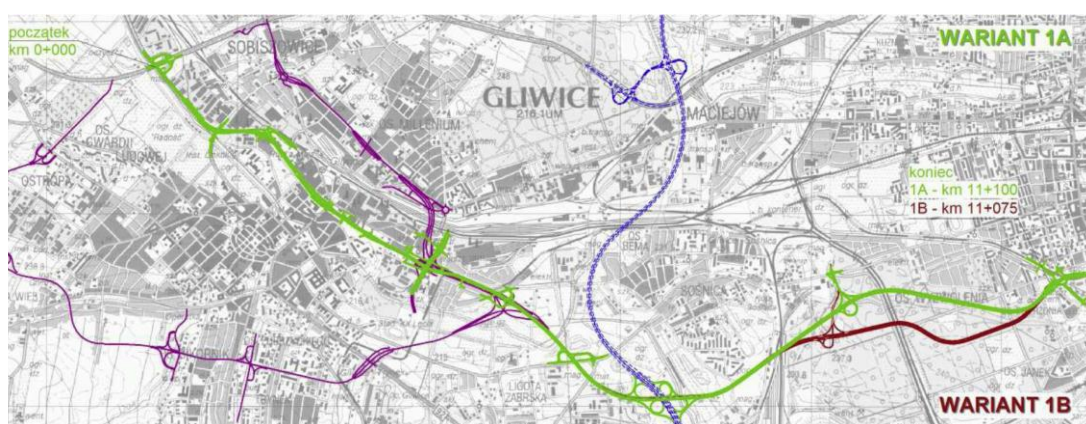


W wyniku szczegółowej analizy ruchowej i wielokryterialnej, wybrano do opracowania wariantów 4 propozycje przebiegu (W1, W2, W5, W6) uznając, że:

- a) przebieg DTŚ polegający na doprowadzeniu DTŚ jedynie do autostrady (W3) nie spełnia podstawowych programowych założeń (doprowadzenie ruchu do obszarów centralnych), jest też niekorzystny ze względów ruchowych powodując negatywne skutki dla ruchu wewnątrz Gliwic i Zabrze (analiza ruchowa);
- b) z dwóch zaproponowanych przebiegów północnych (W4 i W5) wariant z włączeniem do DK 88 poprzez ul. Toszecką (W5) jest krótszy, korzystniejszy ruchowo i powoduje mniejsze zaburzenia;
- c) z dwóch zaproponowanych przebiegów południowych (W6 i W7) wariant niepowodujący tak dużej ingerencji w obszary ogrodów działkowych jest korzystniejszy (W6).

W Studium Wykonalności zamieszczono wcześniejsze prace studialne w zakresie rozważania rozwiązań alternatywnych. W wyniku kolejnych eliminacji ilości wariantów przeanalizowano ostatecznie 4 następujące rozwiązania lokalizacyjno-techniczne:

**Schemat wariantów 1A (zielony kolor) i 1B (brązowy kolor).**



a) wariant 1(1A), obejmujący realizację 11,1 km odcinka drogi o następującej lokalizacji:

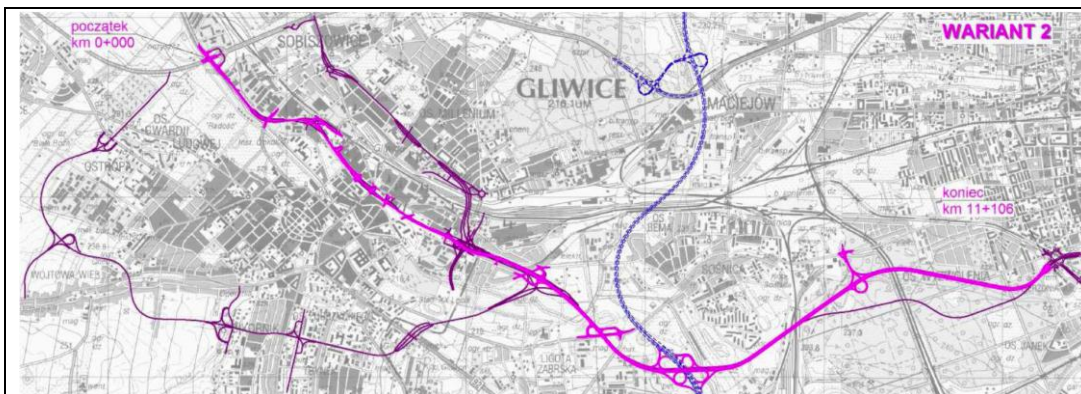
- odcinek G2 – km 0+000 ÷ 5+320 (od węzła z DK88 do ul. Kujawskiej w Gliwicach),
- odcinek G1 – km 5+320 ÷ 8+119,85 (od ul. Kujawskiej w Gliwicach do granicy m. Zabrze)
- odcinek Z4 – km 8+119,85 ÷ 8+660 (od granicy m. Zabrze do węzła Roosevelta),
- odcinek Z3 – km 8+660 ÷ 11+100 (węzeł Roosevelta do węzła de Gaulle’a w Zabrzu)

b) Wariant 1(1B) długości 11,075 km jest identyczny z wariantem 1A w przebiegu i zakresie w Gliwicach, natomiast w Zabrzu obejmujący następujące odcinki:

- odcinek Z4 – km 8+119,85 ÷ 8+300 (od granicy m. Zabrze do węzła Roosevelta)
- odcinek Z3 – km 8+300 ÷ 11+075 (od węzła Roosevelta do węzła de Gaulle’a w Zabrzu)

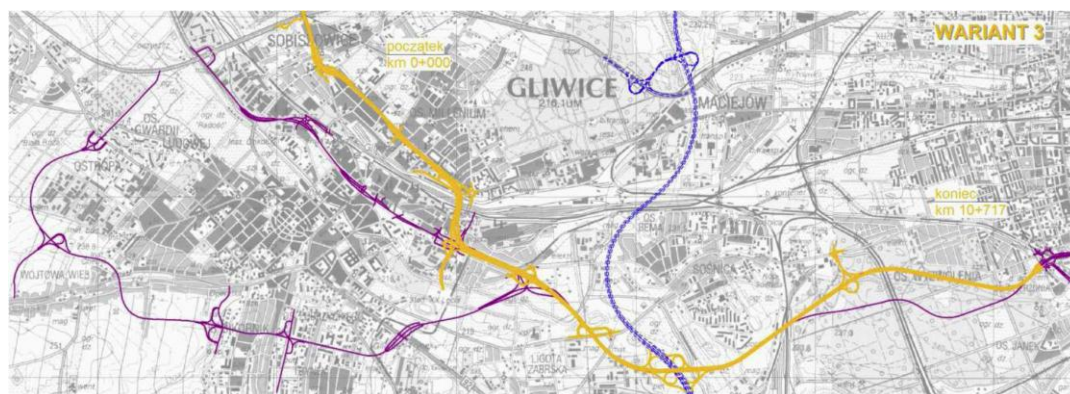
**WARIANT 1B został wskazany jako preferowany w Raporcie oddziaływania na środowisko, jako wariant najlepszy środowiskowo. Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 31 sierpnia 2010 roku nr RDOŚ-24-WOŚ/66130/14-1/10/bm częściowo zmieniona decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 13 czerwca 2011 roku nr DOOŚ-IDK.4200.19.2011.ML.11 ustaliła środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia według wariantu 1 (1B).**

**Schemat wariantu 2 (kolor różowy).**



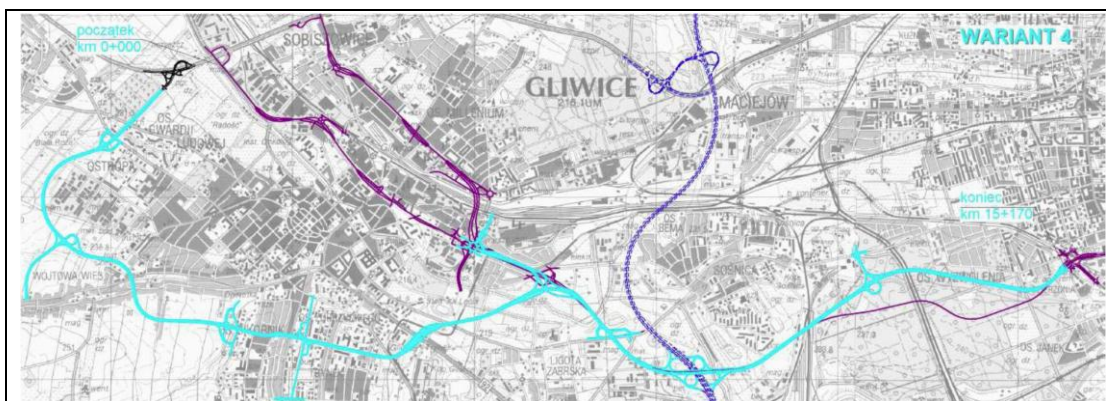
c) Wariant 2 przewidujący na części odcinka G2 w Gliwicach – od węzła z DK88 do km 3+465,35 (rejon ul. W. Pola) – utrzymanie przebiegu drogi w planie zgodnie z wariantem 1 przy obniżeniu jej klasy z G1/4 do dwupasowej Z1/2, o jednopoziomowych skrzyżowaniach z ruchem skanalizowanym, z sygnalizacją świetlną i dopuszczalną prędkością projektową  $v=50$  km/h. Droga ma tu stanowić miejską ulicę ruchu uspokojonego. Wzdłuż trasy oddzielone pasami zieleni szer. 2,0 (przy skrzyżowaniach) ÷ 5,5 m prowadzone są ciągi piesze;

**Schemat wariantu 3 (kolor żółty).**



d) Wariant 3 będący propozycją wykorzystania dla realizacji DTŚ w Gliwicach korytarza przewidzianego dla Obwodnicy Centrum, na wschód i północ od centrum miasta. Różni się zdecydowanie na przeważającym odcinku w Gliwicach od wariantów 1 i 2, gdyż zakłada początek DTŚ w miejscu obecnej lokalizacji węzła DK88 - ul. Toszecka oraz przebieg do ul. Baildona przez dzielnice Szobiszowice i Zatorze. Odstępstwa od ustalonego w SUiKZP Gliwic korytarza obwodnicy są przewidziane w rejonie projektowanych węzłów z uwagi na wymagane parametry techniczne,

**Schemat wariantu 4 (kolor niebieski)**



e) Wariant 4 będący propozycją wykorzystania dla realizacji DTŚ w Gliwicach częściowo korytarzy przewidywanych dla Obwodnic Zachodniej i Śródmiejskiej Centrum, na zachód i południe od centrum miasta poprzez dzielnice Wojska Polskiego, Ostropę, Wojtową Wieś, Sikornik, Trynek i powrót na ślad wariantu 1 na terenach zalewowych Kłodnicy w dzielnicy Ligota Zabrska. Od ul.Pszczyńskiej jego przebieg odchodzi w kierunku północno-wschodnim od korytarza rezerwowanego dla Obwodnicy Centrum.

## D. HARMONOGRAM

### D.1 Harmonogram projektu

Poniżej należy podać harmonogram realizacji całego projektu.

Jeżeli wniosek dotyczy etapu projektu, należy wyraźnie wskazać w tabeli części projektu, w stosunku do których składany jest niniejszy wniosek o wkład:

|                                                                          | Data rozpoczęcia<br>(A)<br>dd/mm/rrrr  | Data ukończenia<br>(B)<br>dd/mm/rrrr   |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|
| 1. Studium wykonalności:                                                 | 18.11.2010                             | 16.05.2011                             |
| 2. Analiza kosztów i korzyści (włącznie z analizą finansową):            | 18.11.2010                             | 16.05.2011                             |
| 3. Ocena oddziaływania na środowisko:                                    | 26.02.2010                             | 13.06.2011                             |
| - na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;        |                                        |                                        |
| - na etapie postępowania o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej; |                                        |                                        |
| - odcinek Z3, Z4                                                         | 20.06.2011                             | 07.12.2011                             |
| - odcinek G1                                                             | 20.06.2011                             | 31.01.2012                             |
| 4. Studium projektowe:                                                   | 18.11.2010                             | 19.08.2011                             |
| 5. Opracowanie dokumentacji przetargowej:                                | 18.11.2010                             | 19.08.2011                             |
| 6. Przewidywane ogłoszenie procedury przetargowej:*                      | 31.01.2012 - Z3, Z4<br>01.03.2012 - G1 | 31.07.2012 - Z3, Z4<br>01.09.2012 - G1 |
| 7. Nabycie gruntów:                                                      |                                        | 15.01.2012- Z3,Z4<br>29.02.2012- G1    |
| 8. Etap budowy/umowa budowlana:                                          | 1.09.2012                              | 15.10.2014                             |
| 9. Etap operacyjny:                                                      | 16.10.2014                             | Nie dotyczy                            |

\* Proszę sprecyzować dla każdej procedury przetargowej

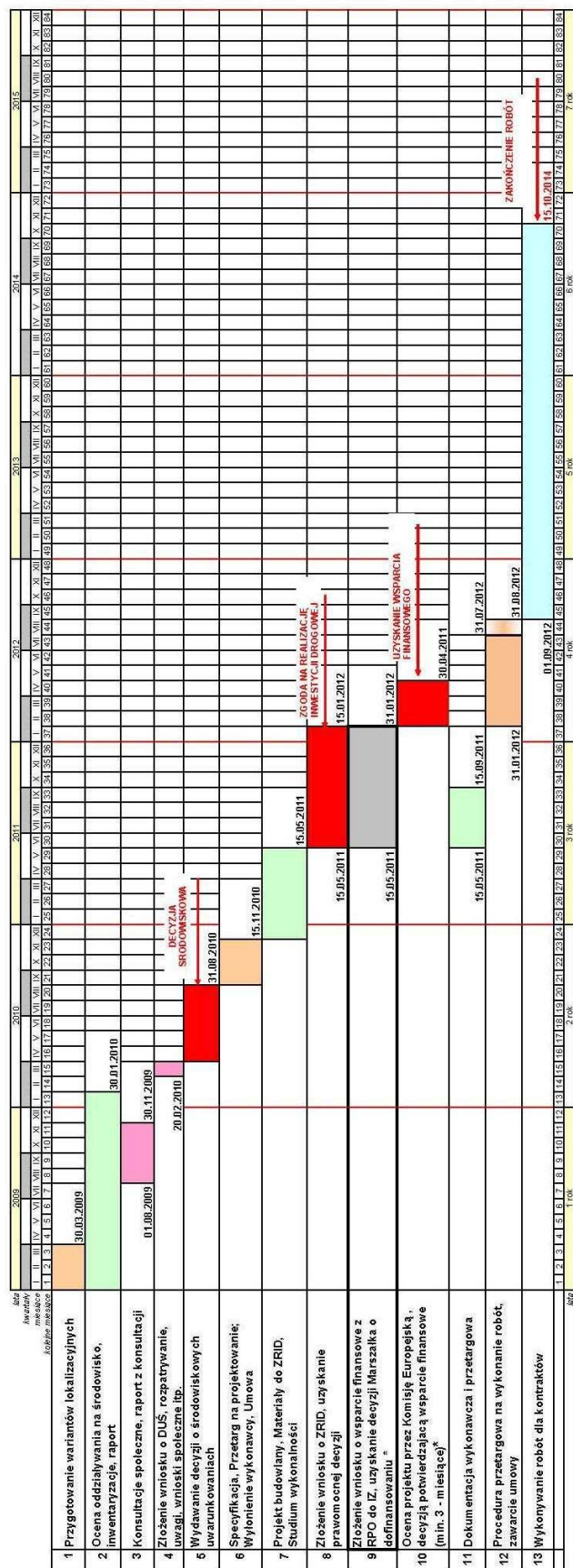
Ocena oddziaływania na środowisko została rozpoczęta wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach złożonym w dniu 26 lutego 2010 roku do właściwego organu – Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach. Zakończenie procedury OOS w harmonogramie łączy się z uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej w trybie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2008 roku Nr 193, poz. 1194, z późn.zm.). W trakcie wskazanego wyżej postępowania przeprowadza jest bowiem ponowna ocena oddziaływania na środowisko.

Harmonogram sporządzony jest na dzień 13.12.2011r.

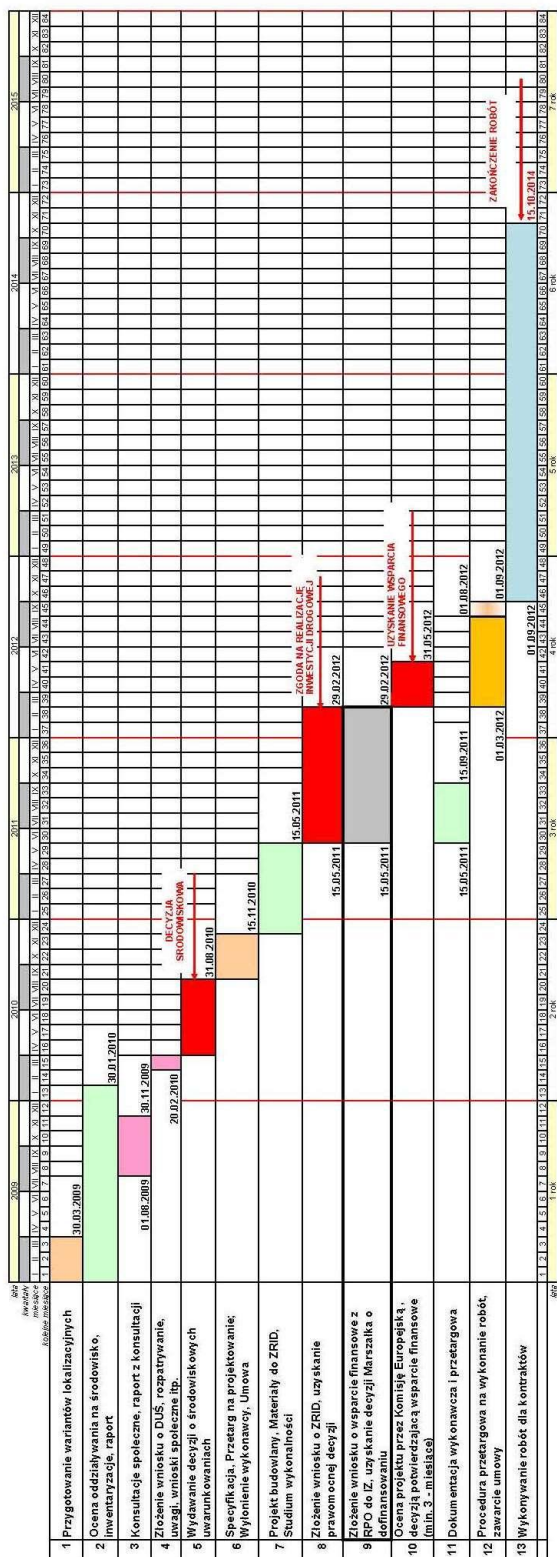


Należy załączyć krótki opis harmonogramu głównych kategorii prac (tj. wykres Gantta, jeżeli jest dostępny).

RAMOWY HARMONOGRAM PRZYGOTOWANIA I REALIZACJI DTS ZABRZE KONTRAKTY Z3, Z4



RAMOWY HARMONOGRAM PRZYGOTOWANIA I REALIZACJI DTS GLIWICE KONTRAKT G1



## D.2

### Stopień przygotowania projektu

Opisać harmonogram projektu (D.1) w zakresie technicznych i finansowych postępów oraz obecny stopień przygotowania projektu w następujących pozycjach:

D.2.1 *Pod względem technicznym (studium wykonalności itd.):*

Dla realizacji przygotowano i są dostępne:

- Studium wykonalności- opracowanie MOSTY KATOWICE, maj 2011;
- Projekt budowlany wraz z pozostałymi materiałami do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej: dla odcinków Z3, Z4 wykonany przez WYG International ( maj 2011), dla odcinka G1 wykonany przez MOSTY KATOWICE ( maj 2011);
- Dokumentacja techniczna wykonawcza wraz z dokumentami do ogłoszenia przetargu na wybór wykonawcy (sierpień 2011).

D.2.2 *Pod względem administracyjnym (zezwolenia, oceny oddziaływania na środowisko, zakup gruntów, zaproszenia do składania ofert itd.):*

a) Decyzja środowiskowych uwarunkowaniach. W ramach procesu oceny oddziaływania na środowisko (OOS) projektu, po przygotowaniu Raportu Oddziaływania na środowisko, zgodnie z obowiązującymi przepisami przeprowadzone zostało przez właściwy organ – Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach postępowanie w sprawie OOS z udziałem społeczeństwa. Postępowanie zakończone zostało decyzją z dnia 31 sierpnia 2010 roku ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla projektu. Od decyzji złożone zostały odwołania. Po rozpatrzeniu odwołań organ II instancji - Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał w dniu 13 czerwca 2011 r. decyzję w części zmieniającą, a w pozostałej części utrzymującą w mocy decyzję organu I instancji.

Wskazane wyżej decyzje wraz odpowiednimi Raportami OOS stanowią załącznik do niniejszego wniosku.

b) zezwolenie na realizację inwestycji drogowej - w dniu 20 czerwca 2011 roku złożone zostały wnioski o wydanie decyzji administracyjnej – zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (odrębnie dla odcinka Z3 i Z4 oraz G1), upoważniającej wnioskodawcę do rozpoczęcia prac budowlanych; planowane jest uzyskanie decyzji w miesiącu styczniu 2012r. dla odcinka Z3i Z4, oraz w miesiącu lutym 2012r. dla odcinka G1 , wraz z przeprowadzeniem postępowania OOS na etapie uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji. Dla odcinka Z3, Z4 w Zabrzu postanowieniem z dnia 7 grudnia 2011 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach w ramach ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uzgodnił realizację przedsięwzięcia.

c) ogłoszenia o przetargu planowane jest: dla odcinka Z3i Z4 - 31.01.2012r. , dla odcinka G1 – 1.03.2012r.;

d) rozpoczęcie prac 1 września 2012r.;

D.2.3 *Pod względem finansowym (decyzje dotyczące zobowiązań w zakresie krajowych wydatków publicznych, wymaganych lub przyznanych pożyczek, itd. - podać odniesienia):*

1. Umowa Finansowa z EBI nr 24.128 z dnia 18.10.2007r. na kwotę 160 000 000,00 EUR na realizację odcinków Z1, Z2, Z3, Z4, G1, G2 (w tym planuje się przeznaczyć 231 685 472,00 PLN na Podprojekt 2 - Z3, Z4, G1)

2. Uchwała Nr IV/4/2/2011 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 14.01.2011r. w sprawie budżetu Województwa Śląskiego na roku 2011 znowelizowana Uchwałą Nr 2300/74/IV/2011 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 30.08.2011r. w sprawie zmian budżetu i w budżecie Województwa Śląskiego na 2011 rok.

3. Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Śląskiego na lata 2011-2020 przyjęta Uchwałą Nr IV/4/1/2011 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 14.01.2011r.

4. Decyzja warunkowa o dofinansowaniu przyjęta Uchwałą nr 2135/69/IV/2011 Zarządu województwa Śląskiego z dnia 09.08.2011r.

D.2.4 *Jeżeli realizacja projektu już się rozpoczęła, należy wskazać stan zaawansowania prac:*

Realizacja projektu nie została rozpoczęta.

E. ANALIZA KOSZTÓW I KORZYŚCI

Postawą niniejszej sekcji powinny być wytyczne na temat metodyki dotyczącej przeprowadzania analizy kosztów i korzyści dużych projektów. Oprócz krótkiego opisu elementów, należy przedstawić pełną analizę kosztów i korzyści stanowiącą uzupełnienie niniejszego wniosku jako załącznik II.

## E.1 Analiza finansowa

*Poniżej należy podać krótki opis podstawowych elementów wynikających z analizy finansowej zawartej w analizie kosztów i korzyści (AKK).*

### E.1.1 Krótki opis metodyki i przyjętych szczegółowych założeń:

Analizę sporządzono zgodnie z „Niebieską Księgą” dla okresu 25 lat (2011-2035).  
 Przy wyliczeniach zastosowano zalecaną przez „Niebieską Księgę” finansową stopę dyskontową równą 5%, gdyż analiza wykonana została w cenach stałych.  
 Zastosowano stawkę amortyzacyjną 4,0%, sugerowaną przez Klasyfikację Środków Trwałych. Wartość rezydualną obliczono zgodnie z wymaganiami stawianymi przez „Niebieską Księgę”, przyjmując ją w wartości 40% prac budowlanych oraz 100% wartości gruntów. Uwzględniono ją jako wpływ finansowy w ostatnim roku analizy.  
 Analiza finansowa ma na celu dokonanie oceny finansowej rentowności projektu oraz kapitału krajowego, jak również wkładu z RPO – oszacowanie poziomu wsparcia oraz weryfikację trwałości finansowej projektu. Poprawnie przeprowadzona analiza powinna nam odpowiedzieć na pytanie czy projekt jest efektywny finansowo oraz czy jest zapewniona jego trwałość.  
 W celu przeprowadzenia analizy finansowej zidentyfikowano następujące wielkości:

- nakłady inwestycyjne wraz z harmonogramem ich ponoszenia,
- planowane źródła finansowania projektu,
- koszty operacyjne związane z projektem.

Analizę finansową sporządzono zgodnie z ogólną zasadą, mówiącą iż w przypadku inwestycji, w której nie uzyskuje się przychodów uzyskiwanych z opłat od użytkowników infrastruktury, nie sporządza się pełnej analizy finansowej, a analiza ma charakter uproszczony.  
 W przypadku niniejszej inwestycji nie jest konieczne przeprowadzenie następujących analiz:

- Kalkulacja luki finansowej

Ponieważ projekt ten nie zakłada generowania żadnych przychodów, poziom dofinansowania w przypadku inwestycji drogowych i kolejowych nie generujących żadnego przychodu jest maksymalny przewidziany dla danego typu inwestycji oraz danego beneficjenta

- Kalkulacja zapotrzebowania na kapitał obrotowy

Projekt nie wymaga sporządzania kalkulacji zapotrzebowania na kapitał obrotowy w postaci zapasów, należności oraz gotówki, ponieważ w tym przypadku wszystkie zobowiązania (koszty) będą pokrywane z bieżących wydatków Beneficjenta.

### E.1.2 Główne elementy i parametry wykorzystywane w AKK do analizy finansowej

| Główne elementy i parametry                                                                                   | Wartość<br>Niedyskontowana<br>PLN | Wartość<br>dyskontowana (zaktualizowana<br>wartość netto PLN) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| PLN                                                                                                           |                                   |                                                               |
| 1. Okres objęty wnioskiem (lata)                                                                              |                                   | 25 lat                                                        |
| 2. Finansowa stopa dyskontowa (%) <sup>(1)</sup>                                                              |                                   | 5%                                                            |
| 3. Całkowity koszt inwestycji bez nieprzewidzianych wydatków (niedyskontowany) <sup>(2)</sup>                 | 476 516 665,80                    |                                                               |
| 4. Całkowity koszt inwestycji (dyskontowany)                                                                  |                                   | 431 886 393,98                                                |
| 5. Wartość rezydualna (niedyskontowana)                                                                       | 192 606 640,09                    |                                                               |
| 6. Wartość rezydualna (dyskontowana)                                                                          |                                   | 59 721 138,40 zł                                              |
| 7. Dochody (w euro, dyskontowane)                                                                             |                                   | 0                                                             |
| 8. Koszty operacyjne (dyskontowane)                                                                           |                                   | 26 315 914,51 zł                                              |
| <b>Obliczenie deficytu finansowania <sup>(3)</sup></b>                                                        |                                   |                                                               |
| 9. Dochód netto = dochody – koszty operacyjne +<br>+ wartość rezydualna (dyskontowany) =<br>= (7) – (8) + (6) |                                   | Nie dotyczy                                                   |
| 10. Koszt inwestycji – dochód netto (dyskontowany) = (4) – (9), (art. 55 ust. 2)                              |                                   | Nie dotyczy                                                   |
| 11. Poziom deficytu finansowania (%) = (10) / (4)                                                             |                                   | 100%                                                          |

(1) Określić, czy stopa jest rzeczywista czy nominalna. Jeżeli analiza finansowa jest przeprowadzana na podstawie cen stałych, należy wykorzystać finansową stopę dyskontową wyrażoną w wartościach rzeczywistych. Jeżeli analiza jest przeprowadzana na podstawie cen bieżących, należy wykorzystać stopę dyskontową wyrażoną w wartościach nominalnych.



- (2) W tym przypadku, koszty inwestycyjne nie powinny obejmować nieprzewidzianych wydatków zgodnie z dokumentem roboczym nr 4.
- (3) Niniejszego nie stosuje się do: 1) projektów, do których odnoszą się zasady pomocy państwa w rozumieniu art. 87 Traktatu WE (zob. pkt G.1), zgodnie z art. 55 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1083/2006 oraz 2) przypadków, gdy koszty operacyjne przewyższają dochody – wówczas projekt nie jest postrzegany jako generujący dochód w rozumieniu art. 55 rozporządzenia (WE) nr 1083/2006; w tym przypadku, proszę nie uwzględniać pozycji 9 i 10 oraz ustalić deficyt finansowania w wysokości 100 %.

Jeżeli VAT podlega zwrotowi, koszty i dochody powinny opierać się na danych z wyłączeniem VAT.

#### E.1.3 Główne wyniki analizy finansowej

|                                 | Bez wkładu wspólnotowego<br>(finansowa stopa zwrotu<br>z inwestycji – FSZ/C)<br>A |       | Uwzględniając wkład wspólnotowy<br>(finansowa stopa zwrotu z<br>kapitału własnego – FSZ/K)<br>B <sup>(1)</sup> |       |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1. Finansowa stopa zwrotu (%)   | -5,29%                                                                            | FSZ/C | -3,69%                                                                                                         | FSZ/K |
| 2. Zaktualizowana wartość netto | -432 667 340,30                                                                   | ZWN/C | -282 184 370,11                                                                                                | ZWN/K |

Z uwagi na to, że przepływy finansowe do obliczenia wskaźników efektywności w całym rozważanym okresie są ujemne, nie ma potrzeby obliczania finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z inwestycji FIRR/C i z kapitału FIRR/K. Wskaźniki finansowe bieżącej wartości netto, zarówno dla inwestycji FNPV/C, jak i dla kapitału FNPV/K przyjmują wartości ujemne.

- (1) W celu obliczenia opłacalności projektu bez wkładu wspólnotowego („/C”) oraz z wkładem wspólnotowym („/K”), proszę skorzystać z wytycznych Komisji udzielonych zgodnie z art. 40 rozporządzenia (WE) nr 1083/2006.

#### E.1.4 Dochody uzyskane w wyniku realizacji projektu

Jeżeli przewiduje się, że projekt przyniesie dochody wynikające z taryf lub opłat ponoszonych przez użytkowników, należy wyszczególnić opłaty (rodzaje i poziom opłat oraz zasady lub przepisy wspólnotowe, na podstawie których ustalono opłaty).

- (a) czy opłaty pokrywają koszty operacyjne i amortyzację projektu?

Nie dotyczy

- (b) czy opłaty różnią się w zależności od poszczególnych użytkowników infrastruktury?

Nie dotyczy

- (c) czy opłaty są proporcjonalne

- (i) do wykorzystania projektu/rzeczywistego zużycia?

Nie dotyczy

- (ii) do zanieczyszczenia powodowanego przez użytkowników?

Nie dotyczy

Jeżeli brak jest taryf lub opłat, w jaki sposób pokrywane będą koszty utrzymania i operacyjne?

Gwarantem trwałości analizowanego przedsięwzięcia będzie zarządca drogi, w tym przypadku, adekwatnie do przebiegu przez teren miasta, miasto Gliwice i miasto Zabrze. Do zarządcy drogi należeć będą wówczas działania związane z utrzymaniem drogi oraz infrastruktury jej towarzyszącej (chodniki, obiekty inżynierskie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu, itp.), a także przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich - Ustawa z dnia 21 marca 1985r o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. nr 71 poz. 838 z późn. zm.). Tym samym jednostka zarządzająca drogą odpowiedzialna będzie za utrzymanie bieżące, remonty częściowe i okresowe. Projekt po zakończeniu realizacji utrzymywany będzie ze środków finansowych będących w dyspozycji jego zarządców.

| KOSZT UTRZYMANIA I EKSPLOATACJI |           |           |           |            |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 2015                            | 2016      | 2017      | 2018      | 2019       |
| 1 225 951                       | 1 225 951 | 1 225 951 | 1 225 951 | 1 225 951  |
| 2020                            | 2021      | 2022      | 2023      | 2024       |
| 3 258 541                       | 1 225 951 | 1 225 951 | 1 225 951 | 13 638 066 |
| 2025                            | 2026      | 2027      | 2028      | 2029       |
| 1 225 951                       | 1 225 951 | 1 225 951 | 1 225 951 | 1 225 951  |
| 2030                            | 2031      | 2032      | 2033      | 2034       |
| 3 258 541                       | 1 225 951 | 1 225 951 | 1 225 951 | 13 638 066 |

## E.2 Analiza społeczno-gospodarcza

### E.2.1 *Przedstawić krótki opis metodyki (podstawowe założenia przyjęte przy wycenie kosztów i korzyści) oraz główne ustalenia wynikające z analizy społeczno-gospodarczej:*

Celem analizy ekonomicznej jest wykazanie czy planowana inwestycja jest uzasadniona z ogólnospołecznego punktu widzenia. Jest to szczególnie ważne w przypadku inwestycji (w tym również drogowych), które z finansowego punktu widzenia pociągają za sobą koszt netto.

W ramach analizy ekonomicznej dokonuje się kwantyfikacji kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych, które nie zostały uwzględnione w ramach analizy finansowej. Koszty ekonomiczne powstają z różnicy pomiędzy łącznymi korzyściami i kosztami ekonomicznymi w wariantcie bezinwestycyjnym (W0) i wariantcie inwestycyjnym. Jako, że w przypadku niniejszego projektu mamy do czynienia z budową nowego odcinka drogi przeanalizowano oddziaływanie ekonomiczne na otoczenie przez tenże odcinek oraz oddziaływanie na obszar komunikacyjny bezpośrednio powiązany.

Analiza ekonomiczna została sporządzona przy użyciu analizy kosztów i korzyści (CBA). Do przeprowadzenia takiej analizy konieczne było ustalenie wskaźnika ENPV.

Obliczenie miary ekonomicznej wartości bieżącej netto (ENPV) – polega na ustaleniu teraźniejszej (dzisiejszej) wartości netto inwestycji metodą dyskontowania przyszłych wpływów i wydatków. Biorąc pod uwagę zasadność pod względem ekonomicznym inwestycja powinna zostać zrealizowana, jeżeli przy założonej stopie dyskontowej ENPV jest większa od zera.

W celu obliczenia powyższych wskaźników należy oszacować korzyści społeczne, które nie powodują realnych wpływów gotówkowych do projektu ale oddziałują na społeczeństwo. W analizowa-

nym projekcie zidentyfikowane zostały następujące korzyści mierzalne oraz inne, których wycena jest bardzo trudna bądź niemożliwa.

W niniejszej analizie wzięto pod uwagę następujące kategorie kosztów ekonomicznych, na których oszczędność stanowi korzyść ekonomiczną:

- koszty eksploatacji pojazdów;
- koszty czasu w transporcie;
- koszty zdarzeń drogowych;
- koszty środowiskowe.

Założenia do analizy ekonomicznej wynikają z jednej strony z wcześniej określonych wskaźników rezultatu, takich jak: natężenie ruchu, czy średnia prędkość przejazdu w latach, a z drugiej strony z założeń jednostkowych kosztów w poszczególnych kategoriach.

Okres referencyjny założono zgodnie z Niebieską Księgą – infrastruktura drogowa, czyli 25 lat, od 2011 do 2035 r., a społeczna stopa dyskontowa została przyjęta na poziomie 5%.

E.2.2. Podać szczegóły dotyczące głównych kosztów i korzyści gospodarczych wynikających z analizy wraz z przypisanymi im wartościami:

| Korzyść                                            | Koszt<br>Wartość jednostkowa (jeśli dotyczy) | Wartość całkowita<br>(dyskontowana) | % całkowitych<br>korzyści |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|
| Koszt czasu w przewozach pasażerskich              | Nie dotyczy                                  | 999 397 352 zł                      | 71,00%                    |
| koszty czasu w przewozach towarowych               | Nie dotyczy                                  | 169 655 752 zł                      | 12,00%                    |
| koszty wypadków drogowych                          | Nie dotyczy                                  | 244 603 827 zł                      | 17,00%                    |
| Koszt                                              | Koszt<br>Wartość jednostkowa (jeśli dotyczy) | Wartość całkowita<br>(dyskontowana) | % całkowitych<br>korzyści |
| koszty eksploatacji drogi i obiektów inżynierskich | Nie dotyczy                                  | - 26 315 915 zł                     | 3,00%                     |
| koszty eksploatacji pojazdów                       | Nie dotyczy                                  | -218 257 223 zł                     | 24,00%                    |
| Koszty emisji toksycznych składników spalin        | 0,039                                        | -185 186 916 zł                     | 21,00%                    |
| Nakłady inwestycyjne                               | Nie dotyczy                                  | -466 072 564 zł                     | 52,00%                    |

### E.2.3 Główne wskaźniki analizy gospodarczej

| Główne parametry i wskaźniki                | Wartości       |
|---------------------------------------------|----------------|
| 1. Społeczna stopa dyskontowa (%)           | 5%             |
| 2. Ekonomiczna stopa zwrotu (%)             | 18,04%         |
| 3. Ekonomiczna zaktualizowana wartość netto | 727 498 041,64 |
| 4. Wskaźnik korzyści i kosztów              | 4,62           |

### E.2.4 Wpływ projektu na zatrudnienie

Wskazać liczbę miejsc pracy, które mają być utworzone (wyrażone w ekwiwalencie pełnego czasu pracy (EPCP)):

| Bezpośrednio utworzona liczba miejsc pracy: | Nr (EPCP) (A) | Średni czas trwania takiego zatrudnienia (miesiące) <sup>(1)</sup> (B) |
|---------------------------------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------|
| 1. Podczas etapu realizacji                 | 1 294         | 24                                                                     |
| 2. Podczas etapu operacyjnego               | 9             | 12                                                                     |

(1) W przypadku stałych miejsc pracy, zamiast okresu w miesiącach, proszę wstawić „na czas nieokreślony”.

[Uwaga: pośrednie miejsca pracy, utworzone lub utracone, nie są uwzględniane w ramach inwestycji publicznych w infrastrukturę.]

### E.2.5 Wskazać główne korzyści i koszty o nie dającej się określić ilości/wartości:

Nie dotyczy.

## E.3 Analiza ryzyka i wrażliwości

### E.3.1 Krótki opis przyjętej metodyki i wyników

Analiza wrażliwości ma na celu przedstawienie wpływu niektórych czynników na końcową efektywność danego projektu. Znając ten wpływ, możliwe jest znacznie lepsze monitorowanie projektu zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji.

Zgodnie z zapisami Niebieskiej Księgi – Infrastruktura drogowa (grudzień 2008) za zmienne krytyczne przyjęto nakłady inwestycyjne oraz SDR. Są to zmienne które mają największy wpływ na projekty drogowe, stąd też ich analiza. Przeanalizowano pięć scenariuszy dla których obliczono wskaźniki ekonomicznej efektywności.

W analizowanym projekcie jako zmienne krytyczne mające największe znaczenie na efektywność projektu wyznaczono koszt czasu oraz wielkość nakładów inwestycyjnych. Przeanalizowano pięć możliwych scenariuszy:

Gdy wartość nakładów inwestycyjnych przewyższa o 35% nakłady zakładane w ramach kosztorysów;

- Gdy wysokość zakładanego średniodobowego natężenia ruchu (SDR) jest mniejsze o 15% niż prognozowane;
- Gdy wartość nakładów inwestycyjnych przewyższa o 20% nakłady zakładane w kosztorysach, a SDR jest mniejsze o 15% niż prognozowane;

- Gdy jednostkowy koszt czasu (1 godzina) wzrasta o 15%;
- Gdy jednostkowy koszt czasu (1 godzina) maleje o 15%.

### E.3.2 Analiza wrażliwości

Określić stopę zmiany zastosowaną do badanych zmiennych : wzrost nakładów inwestycyjnych o 35%, spadek natężenia ruchu o 15%, równoczesny wzrost nakładów inwestycyjnych o 20% przy spadku natężenia ruchu o 15%, wzrost jednostkowego kosztu czasu o 15%

Przedstawić spodziewany wpływ finansowych i ekonomicznych wskaźników wykonania na wyniki.

| Badana zmienna                           | Zmiana finansowej stopy zwrotu | Zmiana finansowej zaktualizowanej wartości netto | Zmiana ekonomicznej stopy zwrotu | Zmiana ekonomicznej zaktualizowanej wartości netto |
|------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------|
| nakłady inwestycyjne +35%                | -6,59%                         | -596 903 259,88                                  | 14,20%                           | 621 400 222,15                                     |
| SDR -15%                                 | -5,29%                         | -432 667 340,30                                  | 17,49%                           | 706 058 191,18                                     |
| nakłady inwestycyjne +20%, SDR -15%      | -4,39                          | -420 723 112,62                                  | 16,90%                           | 631 213 531,51                                     |
| Jednostkowy koszt czasu (1 godzina) +15% | -5,29%                         | -432 667 340,30                                  | 21,58%                           | 1 006 571 816,17                                   |

Do analizy wrażliwości wykorzystano różny poziom % wahan zmiennych, aby wyraźnie wykazać, iż nawet duża ich zmiana nie spowoduje utraty opłacalności ekonomicznej inwestycji. Przyjęto do analizy maksymalne możliwe (w ocenie Wnioskodawcy) poziomy zmian dla poszczególnych czynników. Zmiana powyżej przyjętych poziomów jest zdaniem Wnioskodawcy realnie mało prawdopodobna.

Które zmienne zostały wskazane jako zmienne krytyczne? Określić rodzaj stosowanego kryterium.

Jako zmienną krytyczną przyjęto w analizie wrażliwości wzrost nakładów inwestycyjnych. Założono, że w podstawowym wariantcie spodziewane korzyści ekonomiczne i tak dla bezpieczeństwa zostały zaniżone, tak więc prawdopodobieństwo wystąpienia scenariusza pesymistycznego, w którym spodziewane korzyści nie wystąpią jest równe niemalże 0. Wartością krytyczną może być wzrost nakładów inwestycyjnych, natomiast biorąc pod uwagę fakt, że projekt realizowany jest w latach 2007-2014 (z okresem przygotowawczym), w którym najprawdopodobniej gospodarka polska jak i światowa odczuwa skutki kryzysu finansowego, nie należy spodziewać się ani wzrostu cen materiałów budowlanych a płace w sektorze budownictwa najprawdopodobniej ulegną znacznej korekcie. W związku z tym przewidywany wzrost nakładów inwestycyjnych raczej nie będzie miał miejsca.

Które wartości zmiennych krytycznych podlegają zmianom?

Po analizie wyników należy zauważyć, że projekt nie jest wrażliwy na zmiany poszczególnych czynników, wszystkie warianty cechują się bardzo wysoką wartością stopy zwrotu, co również potwierdza konieczność realizacji inwestycji, nawet przy założeniu ograniczonych korzyści z projektu.

### E.3.3 Analiza ryzyka

Opisać szacunkowy rozkład prawdopodobieństwa finansowych i ekonomicznych wskaźników wykonania projektu. Przedstawić odpowiednie informacje statystyczne (spodziewane wartości, odchylenie standardowe)

Ocena wpływu, jaki wywiera procentowa zmiana efektów projektu na wskaźniki rentowności projektu nie odnosi się do prawdopodobieństwa zaistnienia tej zmiany. W związku z tym przeprowadzono jakościową ocenę ryzyka, aby uwiarygodnić wyniki analizy wrażliwości. Prawdopodobieństwo faktycznego wystąpienia ryzyka określono poprzez przypisanie jednej z trzech kategorii prawdopodobieństwa: niskiego, średniego i wysokiego. Analizę ryzyka przeprowadzono w formie tabelarycznej. Każdy czynnik przedstawiono za pomocą prawdopodobieństwa wystąpienia wraz z komentarzem.

| Typ ryzyka                                                 | Zagrożenie                                                                                                                                                                                                                                                              | Możliwe sposoby przeciwdziałania                                                                                                                                                                                                                                                                         | Prawdopodobieństwo wystąpienia |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Polityczne i społeczne                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Formułowanie i wymuszanie celów projektu innych niż zawarte w dokumencie przez poszczególnych Zarządzających i departamenty merytoryczne</li> <li>Zmiany polityczne w kraju, prowadzące do zaburzeń w pracy Wykonawcy</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zatwierdzenie celów (zawartych m.in. we wniosku oraz studium wykonalności) i wymagań (produkty powstałe w projekcie) projektu przez Zarządzających</li> </ul>                                                                                                     | Ryzyko niskie                  |
| Nietrafność prognoz ruchu                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Niższe niż zakładano natężenie ruchu</li> </ul>                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>W przypadku pozyskania pełnej informacji dotyczącej ruchu, demografii i motoryzacji wykonawca prac uzyskuje średnią zgodność modelu ruchu w stanie istniejącym z wynikami pomiarów na poziomie ok. 80 %.</li> </ul>                                               | Ryzyko niskie                  |
| Strategiczne i operacyjne                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nieznani i niesprawdzeni wykonawcy</li> <li>Brak systemu zarządzania projektem po stronie wykonawców</li> <li>Brak możliwości oceny przyszłej pracy wykonawców ze względu na brak informacji</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Odpowiednie kryteria dotyczące jakości prac, wymaganego doświadczenia w podobnych projektach oraz umiejętności zarządzania podobnymi projektami zapisane w specyfikacji istotnych warunków zamówienia;</li> <li>Odpowiednio wybrany nadzór inwestorski</li> </ul> | Ryzyko średnie                 |
| Ekonomiczne i finansowe                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brak zasobów finansowych</li> <li>Możliwe opóźnienia w otrzymywaniu dotacji ze środków UE</li> </ul>                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Właściwe planowanie wydatków i analiza dostępnych środków, działania na rzecz pozyskania środków finansowych w ogłaszanych programach UE i innych</li> <li>Przygotowywanie własnych aplikacji na środki pomocowe</li> </ul>                                       | Ryzyko niskie                  |
| Organizacyjne, zarządzania i związane z czynnikiem ludzkim | <ul style="list-style-type: none"> <li>Migracje pracowników Wykonawcy, kierowników budów, inżyniera kontraktu prowadzące do zaburzeń w realizacji inwestycji</li> </ul>                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zawieranie długoterminowych umów z pracownikami przez Wykonawcę</li> <li>Odciążenie personelu uczestniczącego w projekcie od innych zadań</li> </ul>                                                                                                              | Ryzyko niskie                  |
| Techniczne, operacyjne i związane z infrastrukturą         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia odnośnie terminu zakończenia projektu</li> <li>Równolegle prowadzone są inne prace rozwojowe</li> <li>Awarie sprzętu wykonawczego</li> </ul>                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kontrola organizacji pracy, delegacja uprawnień</li> <li>Zatrudnienie dodatkowego personelu</li> <li>Uzyskanie przez Wykonawcę wysokiego priorytetu naprawy posiadanych maszyn bądź urządzeń przez punkty serwisowe / naprawcze</li> </ul>                        | Ryzyko średnie                 |



|                                |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Terminowość realizacji         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Przekroczenie terminów zakończenia postępowań administracyjnych</li> <li>Przekroczenie założonych terminów rozstrzygnięcia przetargów</li> <li>Przekroczenie założonych terminów wykonania prac budowlanych</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nadzór nad przygotowywaną dokumentacją, monitoring w zakresie przebiegu postępowania oraz odpowiednie zaplanowanie czasu postępowania w harmonogramie pozwala na minimalizację ryzyka w zakresie przedłużenia się postępowań administracyjnych;</li> <li>Przebieg wszystkich procedur (w tym przetargowych) i prac budowlanych zostanie tak zaplanowany, aby zminimalizować utrudnienia w realizacji projektu, a co za tym idzie, zmniejszyć ryzyko wystąpienia nieprzewidzianych opóźnień w pracach budowlanych.</li> </ul> | Ryzyko wysokie |
| Wzrost nakładów inwestycyjnych | <ul style="list-style-type: none"> <li>Znaczący wzrost wartości projektu, ponad założony budżet.</li> </ul>                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Wielkość nakładów inwestycyjnych zależy od zmian cen materiałów i usług na rynku budowlanym. Zawarte zostaną kontrakty długoterminowe w celu ograniczenia wpływu zmian cen materiałów i usług na wartość projektu.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Ryzyko średnie |

## F. OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

### F.1 W jaki sposób projekt:

- przyczynia się do realizacji zasady zrównoważonego rozwoju środowiska (europejska polityka przeciwdziałania zmianom klimatycznym, ochrona różnorodności biologicznej itd.)?
- przestrzega zasad dotyczących działań zapobiegawczych oraz gwarantuje, że szkoda środowiskowa powinna być usunięta u źródła?
- przestrzega zasady „zanieczyszczający płaci”?

Ad (a)

Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. (Decyzja 1600/2002/WE) przyjęto „Wspólnotowy Program Działań w Zakresie Środowiska Naturalnego”. Wdrażanie Programu między innymi ma na celu przyczynienie się do wysokiego poziomu jakości życia i dobrobytu społecznego obywateli poprzez zapewnienie środowiska naturalnego, w którym poziom zanieczyszczenia nie powoduje szkodliwych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego oraz zachęcenie do stałego rozwoju urbanizacyjnego.

Jednym z zadań priorytetowych Programu jest „Przyczynienie się do lepszej jakości życia poprzez zintegrowane podejście skupiające się na obszarach miejskich”. Zamierzenie to znajduje odniesienie w Projekcie „Kontynuacja budowy Drogowej Trasy Średnicowej ZACHÓD”.

Projekt umożliwia zrealizowanie zapisów Odnowionej Strategii UE dotyczącej rozwoju dziedziny „Zrównoważony Transport” nakierowanej na „... dopilnowanie aby nasze systemy transportowe spełniały gospodarcze, społeczne i dotyczące środowiska potrzeby społeczeństwa, jednocześnie minimalizując ich niepożądane wpływy na gospodarkę, społeczeństwo i środowisko naturalne”.

Projekt założone cele strategiczne będzie osiągał poprzez: ograniczenie emisji zanieczyszczeń z sektora transportu do poziomów pozwalających zminimalizować ich wpływ na zdrowie ludzkie i środowisko naturalne, ograniczenie wywołanego transportem hałasu poprzez zastosowanie środków łagodzących, zmniejszenie zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi wynikających z wypadków drogowych.

Śląska konurbacja stanowi jedyny w Polsce pod względem ilości mieszkańców obszar zurbanizowany o skomplikowanym charakterze wynikający z historycznych uwarunkowań (do roku 1945 w ramach dwóch

państw) i silnej industrializacji. Obecnie trwa usuwanie złych skutków tych procesów, sprzyja temu próba wytworzenia sprawnego i kompleksowego systemu transportowego w który wpisuje się niniejszy Projekt. Kontynuacja Drogowej Trasy Średnicowej cele wymienionej polityki UE realizuje poprzez zamierzoną poprawę jakości życia mieszkańców centralnej części województwa śląskiego pozbawianego na dzień dzisiejszy prostego i wydajnego połączenia drogowego na osi W-Z. Dobowe natężenie ruchu o wielkości 40-50 tysięcy realizowane jest przez istniejące ulice o niskiej kategorii nieprzystosowane do występujących tam obciążeń. Oddziaływanie hałasu i wibracje stanowią poważne zagrożenie dla otoczenia. Wykształcenie nowej trasy przebiegającej w większości przez tereny niezamieszkałe a łączącej centra najważniejszych miast Śląska przyczyni się do istotnej poprawy warunków komunikacji drogowej w całej śląskiej konurbacji i wpłynie na zmniejszenie uciążliwości dla jej mieszkańców. Projekt zawiera rozwiązania mające cechy zintegrowanego podejścia do rozwiązywania problemów w ramach zrównoważonego rozwoju na obszarach miejskich.

#### Ad. (b)

Stosując zasadę zapobiegania w ramach studiów nad tematem prowadzono w 2009 roku wariantowe rozważania nad wariantami, „Uproszczone Studium Przebiegu DTS od węzła de Gaull’a do węzła ul. Portowej ( 7 wariantów), następnie w „Materiały dla przeprowadzenia kampanii informacyjnej dotyczącej wariantowego przebiegu drogowej trasy średnicowej , odcinek Zabrze (Z3-Z4) – Gliwice (G1,G2)” rozważano cztery warianty w Gliwicach i dwa w Zabrzu.

Istotne dla stosowania zasady zapobiegania były ustalenia „Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia p.n. „Drogowa Trasa Średnicowa Katowice – Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrzu, odcinki G1,G2, Z3,Z4” z 2010 roku. To na skutek zawartych tam ustaleń przeprowadzono analizę wariantów lokalizacji przedsięwzięcia, w ramach której wybrano wariant najmniej kolizyjny w stosunku do obszarów leśnych i zdecydowano się na znaczną korektę trasy dla ominięcia cennych zasobów przyrodniczych. Wyniki oceny były podstawą do sformułowania warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 31 sierpnia 2010r.

Warunki te przewidują szereg zabezpieczeń w trakcie budowy mających na celu ograniczenie rozprzestrzeniania się hałasu, wibracji, emisji do powietrza.

#### Ad. (c)

Zasada „zanieczyszczający płaci” polega na ponoszeniu pełnej odpowiedzialności, w tym materialnej, za skutki stwarzania zagrożeń dla środowiska i zanieczyszczeń oraz wdrożeń środków mających zapobiegać zagrożeniom i zanieczyszczeniom przez podmiot, który powoduje wyżej opisane działania.

W czasie budowy wszystkie opłaty wynikające z gospodarki odpadami oraz związane z powstawaniem zanieczyszczeń ponosić będzie wykonawca robót budowlanych.

Faza realizacji - wystąpią następujące rodzaje opłat;

- Opłata za wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza – ponosi wykonawca robót na podstawie informacji o ilości paliwa zużytego w okresie budowy ( w zależności od ilości sprzętu i środków transportu) lub ilości emisji zanieczyszczeń z instalacji np. wytwórnię mas, betoniarnie, magazyny kruszyw, przesyłownie itp.

- Opłata za wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi – opłatę ponosi wykonawca robót

- Opłata za pobór wody – ponosi wykonawca robót jeżeli pobiera wodę powierzchniową lub podziemną za pomocą własnych urządzeń

- Opłata za składowanie odpadów – ponosi wykonawca prac rozbiórkowych jako wytwórca odpadów – na podstawie informacji o wytwarzanych odpadach i decyzji zatwierdzającej program gospodarki odpadami niebezpiecznymi

Faza eksploatacji projektu:

- Opłaty wynikające z odprowadzania wód opadowych i roztopowych z dróg o nawierzchni szczelnej do wód lub do ziemi oraz z gospodarki odpadami ponosić będzie zarządca wybudowanej infrastruktury, czyli Miasta Gliwice i Zabrze według warunków pozwolenia wodno-prawnego. Powstające odpady, w procesie oczyszczania wód opadowych i roztopowych, odprowadzanych z powierzchni zanieczyszczanych dróg – głównie osady wytrąconych zawiesin mineralnych oraz ewentualne odpady ropopochodne będą unieszkodliwiane zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2007r o odpadach ( tekst jednolity Dz. U. z 2007r. Nr 39, poz. 251 z późn. Zm. )

- opłata za składowanie odpadów – dotyczy odpadów powstających w związku z zimowym utrzymaniem drogi – opłatę ponosi firma zajmująca unieszkodliwianiem odpadów na zlecenie administratora drogi ( podstawa prawna : art. 272 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r – Prawo ochrony środowiska ( Dz.U. Nr 62, poz. 627 z późn. Zm.) oraz art. 84 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody ( tekst jednolity Dz. U. z 2009r. nr 151, poz. 1220 )

- po oddaniu drogi do eksploatacji, w ramach analizy po realizacyjnej, beneficjent ma obowiązek wykonania pomiarów natężenia hałasu w godzinach dziennych i nocnych w celu zastosowania odpowiednich rozwiązań ochrony akustycznej, a w razie niemożności dotrzymania standardów jakości środowiska poza terenem trasy komunikacyjnej, pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych - ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

W ramach ogólnych działań wynikających z zasady „zanieczyszczający płaci” beneficjent:

- poniesie nakłady finansowe na zaplanowane urządzenia ochrony środowiska ( tj. ekrany akustyczne, oczyszczanie ścieków opadowych, zieleń ), a także nakładów związanych z koniecznością budowy dodatkowych rozwiązań, które mogą powstać w wyniku analizy porealizacyjnej inwestycji.
- poniesie nakłady finansowe z tytułu monitoringu środowiska.

## F.2 Konsultacje z organami ds. ochrony środowiska

Czy przeprowadzono konsultacje z organami ds. ochrony środowiska, których dany projekt może wymagać, z uwagi na ich konkretne kompetencje?

Tak ☒

Nie ☐

Jeżeli tak, proszę podać nazwę/nazwy i adres/adresy oraz wyjaśnić zakres obowiązków organu:

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, ul. Powstańców 41a, 40-024 Katowice – organ odpowiedzialny za ustalenie środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia oraz organ uzgadniający warunki realizacji przedsięwzięcia w ramach ponownej oceny na środowisko przeprowadzanej na etapie uzyskiwania decyzji zezwalającej na realizację projektu.  
Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, ul. Raciborska 39, 40-957 Katowice – odpowiedzialny za wydanie opinii sanitarnej odnośnie planowanego przedsięwzięcia.  
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie - ul. Wawelska 52/54 – organ II instancji prowadzący postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko na skutek odwołania stron od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Jeżeli nie, proszę podać powody:

## F.3 Ocena oddziaływania na środowisko

### F.3.1 *Zezwolenie na inwestycję* <sup>(5)</sup>

F.3.1.1 Czy wydano już zezwolenie na inwestycję w ramach tego projektu?

Tak ☐

Nie ☒

F.3.1.2 Jeżeli tak, proszę podać datę:

F.3.1.3 Jeżeli nie, proszę podać datę złożenia oficjalnego wniosku o zezwolenie na inwestycję:

20.06.2011

F.3.1.4 Kiedy spodziewane jest wydanie ostatecznej decyzji?

15.01.2012 – dla odcinka Z3.Z4  
29.02.2012 – dla odcinka G1

<sup>5</sup> Decyzja właściwej(-ych) (krajowej(-ych)) władzy (władz), upoważniająca wykonawcę do realizacji projektu. W przypadku, gdy przedłożony projekt stanowi część szerszego działania, zezwolenie na inwestycję powinno odnosić się jedynie do projektu przedłożonego Komisji. W przypadkach, gdy wymagane jest więcej niż jedno zezwolenie na inwestycję, konieczne jest podanie tej informacji w każdym przypadku.

F.3.1.5 Określić właściwe władze, które wydały lub wydadzą zezwolenie na inwestycję:

Wojewoda Śląskim po uzyskaniu postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia.

F.3.2 *Stosowanie dyrektywy rady 85/337/EWG w sprawie oceny oddziaływania na środowisk* <sup>(6)</sup>

F.3.2.1 Czy projekt jest rodzajem przedsięwzięcia objętym:

- ☒ załącznikiem I do tej dyrektywy (proszę przejść do pytania F.3.2.2)?
- ☐ załącznikiem II do tej dyrektywy (proszę przejść do pytania F.3.2.3)?
- ☐ żadnym z powyższych załączników (proszę przejść do pytania F.3.3)?

F.3.2.2 Jeżeli projekt objęty jest załącznikiem I do tej dyrektywy, proszę załączyć następujące dokumenty:

- (a) informacje, o których mowa w art. 9 ust. 1 wymienionej dyrektywy;
- (b) streszczenie z języku nietechnicznym <sup>(7)</sup> informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, sporządzonym na potrzeby tego projektu;
- (c) informacje na temat konsultacji przeprowadzonych z organami ds. ochrony środowiska, zainteresowanymi stronami i, w stosownych przypadkach, z państwami członkowskimi.

**Zezwolenie na realizację inwestycji nie zostało jeszcze uzyskane.**

**Dla inwestycji wydano następujące decyzje, postanowienia**

- a) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 31.08.2011r. organ wydający – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach  
Decyzja została podana do publicznej wiadomości w następujący sposób: obwieszczeniem z 1 września 2010r. znak: RDOŚ-24-WOOS/66130/14-3/10/bm powiadomił o wydaniu decyzji z dnia 31 sierpnia 2010r. znak: RDOŚ-24-WOOS/66130/14-1/10/bm. Obwieszczenie to zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu w dniach od 2 września 2010r. do 16 września 2010r., na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach w dniach od 3 września 2010r. do 17 września 2010r. oraz pismem z 22 września 2010r. znak: RDOŚ-24-WOOS/66130/14-4/10/bm przekazane z prośbą o umieszczenie na tablicy ogłoszeń urzędu lub przez ogłoszenie w sposób zwyczajny przyjęty przez Prezydenta Miasta Zabrze i Prezydenta Miasta Gliwice. Dane tej decyzji umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach.
- b) decyzja II instancji po rozpatrzeniu odwołań od decyzji powołanej w pkt a) , decyzja z dnia 13.06.2011r. organ wydający - Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie  
Decyzja została podana do publicznej wiadomości w następujący sposób:
- w Biuletynie Informacji Publicznej Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w dniu 20 czerwca 2011r.;
  - na tablicy ogłoszeń Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w dniach od 4 lipca 2011r. do 20 lipca 2011r.
  - w miejscu planowanego przedsięwzięcia – poprzez umieszczenie w widocznych miejscach przy ul. Sienkiewicza, Dubois, i Kujawskiej w Gliwicach oraz przy ul. Jaskółczej i Roosvelta w Zabrzu.;
  - na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gliwicach w dniach od 22 czerwca 2011r. do 6 lipca 2011r.;
  - na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zabrze w dniach od 30 czerwca do 14 lipca 2011r.;

<sup>6</sup> Dz. U. L 175 z 5.7.1985, s. 40.

<sup>7</sup> Opracowane zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy 85/337/EWG.

- na tablicy ogłoszeń Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w dniach od 30 czerwca 2011r. do 14 lipca 2011r.;
  - w Biuletynie Informacji Publicznej Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach w dniu 30 czerwca 2011r.;
  - w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Zabrze w dniu 30 czerwca 2011r.;
  - na stronie internetowej Urzędu Miasta Zabrze w dniu 30 czerwca 2011r.
- c) postanowienie w ramach ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uzgadniające realizację przedsięwzięcia z dnia 7.12.2011r. organ wydający Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach (dla odcinka Z3i Z4); postanowienie zostaje podane do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie – na tablicach ogłoszeń właściwych urzędów (w toku).

Wskazane wyżej decyzje wraz odpowiednimi Raportami OOŚ stanowią załącznik do niniejszego wniosku. Decyzje zostały ogłoszone w sposób przewidziany prawem - ustawą z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.]. W toku postępowania zapewniono udział społeczeństwa poprzez podanie do publicznej wiadomości informacji o:

- 1) przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- 2) wszczęciu postępowania;
- 3) przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie;
- 4) organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień;
- 5) możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- 6) możliwości składania uwag i wniosków;
- 7) sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania;
- 8) organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków;
- 9) terminie i miejscu rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, przeprowadzanej w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

F.3.2.3 Jeżeli projekt objęty jest załącznikiem II do wymienionej dyrektywy, czy przeprowadzono ocenę oddziaływania na środowisko?

☐

Tak

(w takim przypadku proszę załączyć niezbędne dokumenty wskazane w pkt F.3.2.2)

☐

Nie

(w takim przypadku proszę wyjaśnić powody i podać dane dotyczące progów, kryteriów lub określić badania przeprowadzone oddzielnie dla każdego przypadku, które doprowadziły do wniosku, że dany projekt nie ma znaczącego wpływu na środowisko)

F.3.3 *Stosowanie dyrektywy 2001/42/WE parlamentu europejskiego i rady w sprawie strategicznej oceny środowiska* <sup>(8)</sup>

F.3.3.1 Czy projekt wynika z planu lub programu objętego zakresem wymienionej dyrektywy?

☐

<sup>8</sup> Dz. U. L 197 z 21.7.2001, s. 30.

Nie (w takim przypadku proszę podać krótkie wyjaśnienie):

|  |
|--|
|  |
|--|

☒ Tak (w takim przypadku, proszę podać, w celu dokonania oceny czy uwzględniono szerszy, potencjalny, skumulowany wpływ projektu, podać link internetowy do nietechnicznego streszczenia <sup>9)</sup> sprawozdania o oddziaływaniu na środowisko sporządzonego na potrzeby planu lub programu lub dostarczyć kopię elektroniczną tego sprawozdania).

- d) Narodowa Strategia Spójności, nazwa urzędowa: Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (NSRO), to dokument strategiczny określający priorytety i obszary wykorzystania oraz system wdrażania funduszy unijnych: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) oraz Funduszu Spójności w ramach budżetu Wspólnoty na lata 2007–13, autorem dokumentu jest Ministerstwo Rozwoju Regionalnego: Dokument zaakceptowany decyzją Komisji Europejskiej zatwierdzającą pewne elementy Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia:

<http://www.fundusze-strukturalne.gov.pl/NR/rdonlyres/18A62472-8247-407A-B4D9-1EF3914A9BFE/24439/nssprognozasrodowiskonsro1.pdf>

- e) Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007-2015 jest podstawowym dokumentem strategicznym określającym cele i priorytety polityki rozwoju w perspektywie najbliższych lat oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić. Strategia Rozwoju Kraju jest nadrzędnym, wieloletnim dokumentem strategicznym rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, stanowiącym punkt odniesienia zarówno dla innych strategii i programów rządowych, jak i opracowywanych przez jednostki samorządu terytorialnego 29 listopada 2006 r. Rada Ministrów przyjęła Strategię Rozwoju Kraju na lata 2007-2015. Jest to pierwszy tego typu dokument przyjęty przez Radę Ministrów.

[http://bip.mrr.gov.pl/Strategia%20Rozwoju%20Kraju/Prognoza%20os/Documents/bb0d76300ae347798ccf9e21b57787d0SRKPrognoza\\_271007.pdf](http://bip.mrr.gov.pl/Strategia%20Rozwoju%20Kraju/Prognoza%20os/Documents/bb0d76300ae347798ccf9e21b57787d0SRKPrognoza_271007.pdf)

- f) Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 - opracowanie to zostało przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 27.06.2005 roku, w dokumencie określono założenia rozwoju podstawowej sieci drogowej w Polsce. Polityka Transportowa Państwa na lata 2001 – 2015, przyjęty przez Radę Ministrów, zmodyfikowany dokumentem późniejszym powołanym wyżej.

<http://www.msap.pl/npr/dokumenty%20strategiczne/transport.pdf>

- g) Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”; Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą III/47/1/2010 na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2010 roku przyjął Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, stanowiącą aktualizację Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000-2020 przyjętej przez Sejmik Województwa Śląskiego 4 lipca 2005 roku. Strategia jest narzędziem realizacji polityki rozwoju województwa jest konsensem pomiędzy interesami poszczególnych aktorów regionalnych, różnymi celami rozwoju wszystkich partnerów, a także uwarunkowaniami zewnętrznymi i wewnętrznymi, które determinują działania prowadzone w regionie.

<http://www.slaskie.pl/zalaczniki/2010/02/24/1267017716/1267017932.pdf>

- h) Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego; RPO jest dokumentem wykonawczym Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000 - 2020. Wszedł w życie na mocy uchwały Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 18 września 2007 r.. RPO WSL jest współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach polityki spójności Unii Europejskiej i jest jednym z ponad 20 programów operacyjnych składających się na

---

<sup>9)</sup> Opracowane zgodnie z załącznikiem I lit. j) do dyrektywy 2001/42/WE.

<http://www.rpo.slaskie.pl/zalaczniki/2008/01/21/1200910941.pdf>

**F.4 Ocena oddziaływania na obszary Natura 2000**

**F.4.1** Czy projekt może wywierać istotne negatywne oddziaływanie na obszary objęte lub które mają być objęte siecią Natura 2000 ?

☐

Tak. W takim przypadku

- (1) proszę przedstawić podsumowanie wniosków wynikających z odpowiedniej oceny przeprowadzonej zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy Rady 92/43/EWG<sup>(10)</sup>:

- (2) jeżeli podjęcie środków kompensujących uznano za konieczne zgodnie z art. 6 ust. 4, proszę dostarczyć kopię formularza „Informacje na temat projektów, które mogą wywierać istotny negatywny wpływ na obszary Natura 2000, zgłoszone Komisji (DG ds. Środowiska) na mocy dyrektywy 92/43/EWG”<sup>(11)</sup>

☒

Nie. W takim przypadku proszę załączyć wypełnioną przez właściwy organ deklarację znajdującą się w dodatku I.

**F.5 Dodatkowe integracyjne środki w zakresie ochrony środowiska**

Czy w projekcie przewidziano, oprócz oceny oddziaływania na środowisko, jakiekolwiek dodatkowe działania uwzględniające aspekt ochrony środowiska (tj. audyt środowiskowy, zarządzanie środowiskowe, innego rodzaju instrument monitorowania środowiskowego)?

Tak ☒

Nie ☐

Jeżeli tak, proszę podać szczegóły

Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 31.08.2010 roku o środowiskowych uwarunkowaniach zmieniona decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 13 czerwca 2011 roku wydana w procesie oceny wpływu projektu na środowisko naturalne zobowiązuje do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed emisją hałasu. Analizę porealizacyjną należy wykonać w terminie 1 roku od rozpoczęcia użytkowania przedsięwzięcia i przedstawić ją właściwemu organowi w terminie 18 miesięcy. Ponadto na etapie realizacji przedsięwzięcia w szczególności przy pracach polegających na przenoszeniu zwierząt ze stref zagrożenia i na robotach ziemnych, inwestor został zobowiązany postanowieniami ww. decyzji, do zapewnienia nadzoru przyrodniczego pełnionego przez osoby legitymujące się wykształceniem i doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru: przy pracach związanych z wycinką drzew i krzewów prowadzonych w okresie lęgowym do zapewnienia nadzoru przyrodniczego pełnionego przez ornitologa, a przy pracach związanych z budową zbiorników zastępczych, z przenoszeniem płazów ze stref zagrożenia, kształtowaniem linii brzegowej zbiorników zastępczych oraz przenoszeniem części roślinności wodnej ze zbiorników likwidowanych do zbiorników zastępczych, do zapewnienia nadzoru przyrodniczego pełnionego przez herpetologa.

<sup>10</sup> Dz. U. L 206 z 22.7.1992, s. 7.

<sup>11</sup> Dokument 99/7 rev. 2 przyjęty przez Komitet ds. Ochrony Siedlisk Naturalnych ustanowiony na mocy dyrektywy 92/43/EWG na posiedzeniu w dniu 4 października 1999 r.



F.6 **Koszt rozwiązań na rzecz zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko**

Jeżeli są one zawarte w kosztach całkowitych, proszę oszacować udział kosztów związanych z uruchomieniem rozwiązań na rzecz zmniejszenia lub skompensowania negatywnego oddziaływania na środowisko:

%

Proszę podać krótkie wyjaśnienie:

Koszt środków planowanych w celu skorygowania negatywnego wpływu na środowisko naturalne ujęty jest w kosztach całkowitych projektu. Szacuje się udział tych kosztów na 2,7% całości projektu. W szczególności koszty podejmowane w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko przeznaczone są na realizację ekranów akustycznych, przepustów dla zwierząt, oraz zbiorników zastępczych dla płazów.

F.7 **W przypadku projektów dotyczących gospodarki wodnej, ściekowej i odpadów stałych:**

Wyjaśnić, czy projekt jest spójny z sektorowym/zintegrowanym planem i programem połączonymi z wdrożeniem polityki wspólnotowej lub prawodawstwa <sup>(12)</sup> w tych dziedzinach:

Nie dotyczy

G. **ZASADNOŚĆ WKŁADU PUBLICZNEGO**

G.1 **Konkurencja**

Czy projekt korzysta z pomocy państwa?

Tak ☐

Nie ☒

Jeżeli tak, proszę podać w poniższej tabeli kwotę pomocy i, w odniesieniu do zatwierdzonej pomocy państwa, jej numer oraz numer identyfikacyjny pisma o zatwierdzeniu. W przypadku pomocy będącej przedmiotem wyłączeń grupowych należy podać odnośny numer rejestracji, a w przypadku schematu pomocy w trakcie procedury notyfikacji – numer programu pomocowego <sup>(13)</sup>.

| Źródła pomocy (lokalne, regionalne, krajowe, wspólnotowe):                                                                            | Kwota pomocy w euro | Numer pomocy państwa/ numer identyfikacyjny pomocy podlegającej przepisom o wyłączeniach grupowych | Numer identyfikacyjny pisma o zatwierdzeniu |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Zatwierdzone schematy pomocy, pomoc państwa zatwierdzona ad hoc lub objęta przepisami o wyłączeniach grupowych:<br>• .....<br>• ..... |                     |                                                                                                    |                                             |

<sup>12</sup> W szczególności, dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (ramowa dyrektywa wodna) (Dz. U. L 327 z 22.12.2000, s. 1), dyrektywa Rady 1991/271/WE (dyrektywa dotycząca oczyszczania ścieków komunalnych) (Dz. U. L 135 z 30.5.1991, s. 40), art. 7 dyrektywy 2006/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (dyrektywa ramowa w sprawie odpadów) (Dz. U. L 114 z 27.4.2006, s. 9), dyrektywa Rady 1999/31/WE (dyrektywa dotycząca składowania odpadów) (Dz. U. L 182 z 16.7.1999, s. 1).

<sup>13</sup> Złożenie takiego wniosku nie zastępuje powiadomienia Komisji zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu WE. Wydanie przez Komisję pozytywnej decyzji w sprawie dużego projektu na mocy rozporządzenia (WE) nr 1083/2006 nie jest równoznaczne z zatwierdzeniem pomocy państwa.

|                                                                                                   |  |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Pomoc w trakcie procedury notyfikacji (programy lub schematy <i>ad hoc</i> ):                     |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• .....</li> <li>• .....</li> </ul>                        |  |  |  |
| Pomoc państwa, dla której procedura notyfikacji została zawieszona ( <i>ad hoc</i> lub programy): |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• .....</li> <li>• .....</li> </ul>                        |  |  |  |
| Całkowita kwota przyznanej pomocy:                                                                |  |  |  |
| Całkowity koszt projektu inwestycyjnego:                                                          |  |  |  |

## G.2 Wpływ wkładu wspólnotowego na realizację projektu

Dla każdej odpowiedzi twierdzącej proszę podać szczegóły:

Czy wkład wspólnotowy:

a) przyspieszy realizację projektu?

Tak ☒

Nie ☐

b) będzie czynnikiem decydującym w realizacji projektu?

Tak ☒

Nie ☐

Bez zapewnienia wkładu wspólnotowego, w planie finansowym przedsięwzięcia powstanie luka, która w efekcie uniemożliwia realizację przedsięwzięcia jako całości. Wobec zapewnienia pozostałych źródeł finansowania przedsięwzięcia, ewentualny brak wkładu wspólnotowego należy uznać za czynnik decydujący w realizacji projektu.

## H. PLAN FINANSOWANIA

Kwota stanowiąca przedmiot decyzji i inne informacje finansowe przedstawione w tej sekcji muszą być spójne z podstawą obliczania poziomu współfinansowania osi priorytetowej (koszt całkowity lub publiczny). W odróżnieniu do kwalifikowalnych wydatków prywatnych, wydatki prywatne niekwalifikowalne do współfinansowania w ramach osi priorytetowej nie są uwzględniane w kosztach kwalifikowalnych.

## H.1 Podział kosztów

| PLN                                                           | Całkowite koszty projektu (A) | koszty niekwalifikowalne <sup>(1)</sup> (B) | koszty kwalifikowalne (C) = (A) – (B) |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Wynagrodzenia za opracowanie planów i projektów            | 9 168 534,14                  | 9 168 534,14                                | 0,00                                  |
| 2. Zakup gruntów                                              | 41 965 186,13                 | 41 965 186,13                               | 0,00                                  |
| 3. Roboty budowlane                                           | 327 375 875,00                | 28 473 620,64                               | 298 902 254,36                        |
| 4. Instalacje i maszyny/sprzęt                                |                               |                                             | 0,00                                  |
| 5. Nieprzewidziane wydatki <sup>(2)</sup>                     | 30 618 181,70                 | 30 618 181,70                               | 0,00                                  |
| 6. Dostosowanie cen (w stosownych przypadkach) <sup>(3)</sup> |                               |                                             | 0,00                                  |
| 7. Pomoc techniczna                                           | 4 852 396,77                  | 4 852 396,77                                | 0,00                                  |
| 8. Promocja                                                   | 150 000,00                    | 150 000,00                                  | 0,00                                  |
| 9. Nadzór budowlany                                           | 11 747 080,00                 | 11 747 080,00                               | 0,00                                  |
| <b>10. Suma częściowa</b>                                     | <b>425 877 253,74</b>         | <b>126 974 999,38</b>                       | <b>298 902 254,36</b>                 |
| 11. (VAT <sup>(4)</sup> )                                     | 88 299 775,55                 | 19 552 257,05                               | 68 747 518,50                         |
| <b>12. Ogółem</b>                                             | <b>514 177 029,29</b>         | <b>146 527 256,43</b>                       | <b>367 649 772,86</b>                 |

- (1) Koszty niekwalifikowalne obejmują (i) wydatki poniesione poza okresem kwalifikowalności; (ii) wydatki niekwalifikowalne na mocy przepisów krajowych (art. 56 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1083/2006); (iii) inne wydatki niezgłoszone do współfinansowania. Uwaga: Termin rozpoczęcia kwalifikowalności wydatków jest tożsamy z datą otrzymania przez Komisję projektu programu operacyjnego lub z dniem 1 stycznia 2007 r., w zależności od tego, która z tych dat będzie wcześniejsza.
- (2) Nieprzewidziane wydatki nie powinny przekraczać 10 % całkowitych kosztów inwestycji po odjęciu nieprzewidzianych wydatków. Wymienione nieprzewidziane wydatki mogą być zawarte w całkowitych kosztach kwalifikowalnych stosowanych do celów obliczenia planowanego wkładu funduszy – Sekcja H.2.
- (3) W stosownych przypadkach można wykorzystać dostosowanie cen w celu pokrycia przewidywanej inflacji, jeżeli wartość kosztów kwalifikowalnych wyrażona jest w cenach stałych.
- (4) Proszę podać powody, w przypadku, gdy VAT jest uważany za koszty kwalifikowalne.
- (5) Całkowity koszt musi obejmować wszystkie koszty poniesione w związku z projektem, od etapu planowania po etap nadzoru oraz musi obejmować VAT nawet wówczas, gdy VAT uważany jest za koszty niekwalifikowane.

## H.2 Całkowite planowane zasoby i planowany wkład z funduszy

Deficyt finansowania został już przedstawiony w sekcji E.1.2. Należy go zastosować do kosztów kwalifikowalnych w celu obliczenia „kwoty, do której stosowana jest stopa współfinansowania osi priorytetowej” (art. 41 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006). Następnie wynik jest mnożony przez stopę współfinansowania osi priorytetowej w celu ustalenia wkładu wspólnotowego.

### H.2.1 Obliczenie wkładu wspólnotowego

(w EURO)

Wartość z H.1.12.C 367 649 772,86 PLN x 4,0106 (kurs PLN/EURO) = 91 669 518,97

| EURO                                                                                                                                                                                  | Wartość       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1. Koszt kwalifikowany (niedyskontowany) (Sekcja H.1.12(C))                                                                                                                           | 91 669 518,97 |
| 2. Poziom deficytu finansowania (%), w stosownych przypadkach = (E.1.2.11)                                                                                                            | 100%          |
| 3. Kwota stanowiąca przedmiot decyzji, tj. „kwota, do której stosowana jest stopa współfinansowania osi priorytetowej” (art. 41 ust. 2) = (1) * (2)                                   | 91 669 518,97 |
| Jeżeli pkt H.2.1.2 nie ma zastosowania, kwota stanowiąca przedmiot decyzji musi mieścić się w ramach maksymalnego wkładu publicznego zgodnie z przepisami dotyczącymi pomocy państwa. |               |

|                                                                                  |               |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 4. Stopa współfinansowania osi priorytetowej (%)                                 | 83,50         |
| Stopa współfinansowania osi priorytetowej (%) rzeczywista na potrzeby Projektu * | 45,47         |
| 5. Wkład wspólnotowy = (3) * (4)                                                 | 76 544 048,33 |
| Wkład wspólnotowy = (3) * (4) rzeczywista na potrzeby Projektu*                  | 41 682 130,28 |

\*Rzeczywista wartość dofinansowania ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007 -2013 została określona na poziomie krajowym i zawarta w Decyzji Ramowej Zarządu Województwa Śląskiego nr 2355/RR/2008 z 01.07.2008 i Decyzji Zmieniającej nr 1 Zarządu Województwa Śląskiego z 01.02.2011.

#### H.2.2 Źródła współfinansowania

Uwzględniając wyniki z obliczenia deficytu finansowania (jeśli dotyczy), całkowite koszty inwestycji projektu 514 177 029,29 PLN = 128 204 515,36 EUR są pokrywane z następujących źródeł:

| Źródło finansowania całkowitych kosztów inwestycji (w EURO) |                                     |                                                |                              |                                  | W tym<br>(dla celów<br>informacyjnych) |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------|
| Całkowity koszt<br>inwestycji<br>[H.1.12.(A)]               | Wkład wspól-<br>notowy<br>[H.2.1.5] | Krajowy wkład<br>publiczny (lub<br>równoważny) | Krajowy<br>wkład<br>prywatny | Inne źró-<br>dła (okre-<br>ślić) | Pożyczki EBI/EFI                       |
| (a) =<br>(b)+(c)+(d)+(e)                                    | (b)                                 | (c)                                            | (d)                          | (e)                              | (f)                                    |
| 128 204 515,36                                              | 76 544 048,33                       | 51 660 467,03                                  | 0                            | 0                                | 57 690 605,58                          |
| 128 204 515,36                                              | 41 682 130,28*                      | 86 522 385,08*                                 | 0                            | 0                                | 57 690 605,58                          |

\*Rzeczywista wartość dofinansowania ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007 -2013 została określona na poziomie krajowym i zawarta w Decyzji Ramowej Zarządu Województwa Śląskiego nr 2355/RR/2008 z 01.07.2008 i Decyzji Zmieniającej nr 1 Zarządu Województwa Śląskiego z 01.02.2011 i rzeczywista wartość krajowego wkładu.

#### H.2.3 Poświadczony wydatki

Czy wydatki na ten duży projekt zostały już poświadczony?

Tak ☐

Nie ☒

Jeżeli tak, proszę podać kwotę: ..... EUR.

#### H.3 Roczny plan finansowania wkładu wspólnotowego

Wkład wspólnotowy (H.2.1.5) jest przedstawiony poniżej w ujęciu procentowych rocznych zobowiązań w ramach programu.

| (w EURO)             |      |               |               |      |              |               |               |
|----------------------|------|---------------|---------------|------|--------------|---------------|---------------|
|                      | 2007 | 2008          | 2009          | 2010 | 2011         | 2012          | 2013          |
| [FS/EFRR – określić] | 0,00 | 16 611 918,07 | 18 250 000,00 | 0,00 | 5 313 108,39 | 12 100 000,00 | 24 269 021,90 |

Całkowite planowane zasoby i planowany wkład z funduszy (w euro – obliczone przez RWP wg kursu z 31.03.2011r. -1 euro = 4,0106 PLN)

## I. ZGODNOŚĆ Z POLITYKAMI I PRAWEM WSPÓLNOTOWYM

W związku z art. 9 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1083/2006 proszę przedstawić następujące informacje:

### I.1 Inne źródła finansowania wspólnotowego

I.1.1 Czy złożono wniosek o pomoc z innego źródła wspólnotowego (budżet TEN-T, LIFE+, program ramowy B+R, inne źródło finansowania wspólnotowego) w odniesieniu do tego projektu?

Tak ☐

Nie ☒

Jeżeli tak, proszę podać szczegóły (odnośny instrument finansowy, numery identyfikacyjne, daty, wnioskowane kwoty dofinansowania, przyznane kwoty dofinansowania itd.):

I.1.2 Czy dany projekt stanowi uzupełnienie innego projektu finansowanego lub który ma być finansowany, w ramach EFRR, EFS, Funduszu Spójności, budżetu TEN-T, innych źródeł finansowania wspólnotowego?

Tak ☒

Nie ☐

Jeżeli tak, proszę podać szczegóły (odnośny instrument finansowy, numery identyfikacyjne, daty, wnioskowane kwoty dofinansowania, przyznane kwoty dofinansowania itd.):

Planowany Podprojekt stanowi część inwestycji pn. Drogowa Trasa Średnicowa ZACHÓD, w ramach której oddano do użytku następujące odcinki:

1. Kontrakty R1, R2 w Rudzie Śląskiej, realizowane w latach 2006-2008, współfinansowane z EBI, rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa oraz środków własnych miasta oraz EFRR w ramach ZPORR w kwocie 59 740 000 PLN na podstawie Umowy o Dofinansowanie nr Z/2.24/I/1.1.1/14/04/U/17/05 z dnia 12.04.2005r.

2. Kontrakty Z1, Z2 w Zabrze, realizowane w latach 2008-2011, współfinansowane z EBI, rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa oraz środków własnych miasta.

Oprócz wnioskowanego Podprojektu w ramach DTŚ ZACHÓD pozostaje do wykonania odcinek G2 w Gliwicach stanowiący Podprojekt 3, dla którego planuje się następujący montaż finansowy: środki z kredytu EBI, środki z rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa, środki własne miasta oraz środki z EFRR w ramach RPO Województwa Śląskiego.

I.1.3 Czy złożono wniosek o udzielenie pożyczki lub wsparcie kapitału własnego przez EBI/EFI w odniesieniu do tego projektu?

Tak ☒

Nie ☐

Jeżeli tak, proszę podać szczegóły (odnośny instrument finansowy, numery identyfikacyjne, daty, wnioskowane kwoty dofinansowania, przyznane kwoty dofinansowania itd.):

Umowa Kredytowa nr 24.128 z dnia 18.10.2007r. w kwocie 160 000 000,00 Euro na projekt „Kontynuacja budowa Drogowej Trasy Średnicowej ZACHÓD - odcinek Zabrze-Gliwice” obejmujący Podprojekt 2 (planuje się przeznaczyć 231 685 472,00 PLN na odcinki Z3, Z4 w Zabrze oraz G1 w Gliwicach)

I.1.4 Czy złożono wniosek o pomoc z innego źródła wspólnotowego (włącznie z EFRR, EFS, Funduszem Spójności, EBI, EFI, innymi źródłami finansowania wspólnotowego) w odniesieniu do wcześniejszego etapu tego projektu (włączając etapy studium wykonalności i przygotowawczy)?

Tak ☐

Nie ☒

Jeżeli tak, proszę podać szczegóły (odnośny instrument finansowy, numery identyfikacyjne, daty, wnioskowane kwoty dofinansowania, przyznane kwoty dofinansowania itd.):

|  |
|--|
|  |
|--|

**I.2 Czy projekt podlega procedurze prawnej w zakresie niezgodności z prawem wspólnotowym?**

Tak ☐

Nie ☒

W przypadku odpowiedzi twierdzącej, należy podać szczegóły:

|  |
|--|
|  |
|--|

**I.3 Działania promocyjne**

Podać szczegóły dotyczące proponowanych działań promocyjnych na rzecz upowszechnienia informacji o pomocy wspólnotowej (na przykład rodzaj instrumentów upowszechniania informacji, krótki opis, szacowane koszty, czas trwania itd.):

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Materiały informacyjne i dokumenty dotyczące Projektu będą opatrzone zestawem znaków graficznych: Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013 (NSS), Województwa Śląskiego oraz Unii Europejskiej (w kolejności tutaj podanej) oraz informacją „Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013” oraz hasłem programu W miejscu realizacji Projektu zostaną umieszczone tablice informacyjne oraz tablice pamiątkowe zawierające hasło programu „Regionalny Program Województwa Śląskiego - realna odpowiedź na realne potrzeby”. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**I.4 Udział inicjatywy JASPERS w przygotowaniu projektu**

**I.4.1 Czy pomoc techniczna w ramach JASPERS przyczyniła się do realizacji jakiegokolwiek etapu przygotowania tego projektu?**

Tak ☒

Nie ☐

**I.4.2 Opisać elementy projektu, w które wkład miała inicjatywa JASPERS (np. zgodność z wymogami w dziedzinie ochrony środowiska, zamówienia publiczne, przegląd opisu technicznego).**

|                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| A. Zgodność z wymogami w dziedzinie środowiska.<br>B. Opinia i ocena Studium Wykonalności |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|

**I.4.3 Jakie są główne wnioski i zalecenia stanowiące wkład inicjatywy JASPERS oraz czy zostały one uwzględnione podczas finalizacji projektu?**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A. Zgodność z wymogami w dziedzinie środowiska<br>Do opiniowania przedstawione zostały materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i uzyskano uwagi robocze do Oceny Oddziaływania na Środowisko. Po analizie uwag wprowadzono: uzupełnienie o konieczności wykonania ekspertyzy hydrogeologicznej i ekspertyzy dotyczącej wpływu wibracji, uzupełnienie informacji o uchwaleniu Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla miasta Gliwice, uszczegółowiono opis metody obliczeń akustycznych, uaktualniono wartości odniesienia, dołączono mapę DTŚ na tle obszarów górniczych, hydrogeologicznych<br>B. W finalnym Studium Wykonalności uwzględniono zalecenia Jaspers dotyczące prezentacji wyników badań i prognoz ruchu drogowego. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**I.5 Zamówienia publiczne**

Jeżeli zamówienia zostały ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich, proszę podać numery identyfikacyjne.

| Zamówienie | Data | Nr identyfikacyjny |
|------------|------|--------------------|
|            |      |                    |

|     |     |     |
|-----|-----|-----|
| ... | ... | ... |
|-----|-----|-----|

J. POTWIERDZENIE RZETELNOŚCI DANYCH

Potwierdzam, że przedstawione w niniejszym formularzu informacje są dokładne i prawidłowe.

Nazwisko:.....

Podpis:.....

Organ: .....

(Instytucja zarządzająca)

Data: .....