

Załącznik do Uchwały Nr 386/7704/22
Zarządu Województwa Podkarpackiego
w Rzeszowie
z dnia 10 maja 2022r.



**Raport z wypełnienia przez Województwo Podkarpackie warunku
podstawowego pn. *Kompleksowe planowanie transportu
na odpowiednim poziomie* (tematyczny warunek podstawowy
w ramach Celu Polityki 3. *Lepiej połączona Europa
dzięki zwiększeniu mobilności*) w ramach Polityki Spójności
2021-2027**

Rzeszów, maj 2022

Spis treści

Wprowadzenie	3
Ocena zgodności działań w ramach PSRT WP z warunkowością podstawową CP3	7
Podsumowanie	18

Wprowadzenie

Przygotowanie projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* (PSRT WP) stanowi odpowiedź na nowe cele polityki spójności na lata 2021-2027, wynikające m.in. z założeń Europejskiego Zielonego Ładu. Ponadto obejmuje cele strategiczne na poziomie rządowym oraz samorządowym. Jest to kompleksowy dokument w zakresie wszystkich gałęzi transportu.

Rozwój transportu jest jednym z podstawowych środków do osiągnięcia celów rozwojowych zakładanych zarówno na poziomie Unii Europejskiej, jak i na poziomie krajowym i regionalnym. W swym założeniu Program wypełniać będzie cele zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej regionu przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu, ochronie środowiska naturalnego (w tym ochronie klimatu) oraz efektywności sektora transportowego poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego.

Wdrażane poprzez PSRT WP działania, nakierowane na rozwój systemu transportowego, będą wpisywać się w unijne cele służące ograniczeniu prognozowanego wzrostu emisji gazów cieplarnianych ze sfery transportu. Doniosłą rolę odgrywać powinny tutaj założenia zawarte w dokumentach takich jak: *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, *Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych*, czy *Europa w ruchu*. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich i innych dokumentów wytyczających drogę do czystej i zrównoważonej mobilności.

W zakresie powiązania z krajowymi i regionalnymi dokumentami, należy wskazać, że zintegrowane strategie rozwoju kraju określają cele i wyzwania w dziedzinie transportu. Wynikają one z krajowych dokumentów strategicznych tj. ze *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* oraz z powiązanych z nią ośmiu zintegrowanych strategii sektorowych, a także nawiązują do wizji rozwoju przedstawionej w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030*. W PSRT WP zawarto także zapisy sprzyjające realizacji założeń *Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030* w stopniu właściwym dla Samorządu Województwa¹.

Projekt *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*, wypełnia cele krajowych dokumentów strategicznych, w tym w szczególności cele *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.* oraz *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*².

Na poziomie regionalnym Program jest zasadniczym narzędziem realizacji *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030* uchwalonej przez Sejmik Województwa Podkarpackiego w dniu 28 września 2020 r. (Uchwała Nr XXVII/458/20).

¹ *Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030* (KPEiK) w wersji przyjętej przez Komitet do Spraw Europejskich na posiedzeniu w dniu 18 grudnia 2019.

² Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, Warszawa 2014.

PSRT WP poprzez zintegrowanie ze *Strategią rozwoju województwa – Podkarpackie 2030* oraz programem regionalnym na lata 2021-2027 (*Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027*) wpisuje się w założenia europejskiej i krajowej polityki rozwoju regionalnego na lata 2021-2027, zapewniając tam, gdzie to jest możliwe, komplementarność projektów planowanych do realizacji zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym.

Podstawę prawną do opracowania PSRT WP stanowi art. 11 ust. 2 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2022 poz. 547) oraz Uchwała nr 140/3157/20 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 31 marca 2020 r.

Dokument spełnia dwa podstawowe zadania tj.:

- 1) obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji),
- 2) stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego).

Ze względu na rozbudowany charakter systemu transportowego regionu, jego rozwój w drodze realizacji Programu wymaga wzajemnej współpracy różnych podmiotów, w tym przede wszystkim: władz państwowych, jednostek samorządu terytorialnego i zarządców infrastruktury transportowej. Z mocy prawa, rola Samorządu Województwa Podkarpackiego zajmującego w procesie wdrażania dokumentu miejsce szczególne, ogranicza się przede wszystkim do realizacji zadań właściwych dla Województwa Podkarpackiego oraz jego jednostek organizacyjnych.

Samorząd Województwa Podkarpackiego, pomimo posiadania wybranych narzędzi pozwalających na stymulowanie działań pozwalających na ograniczenie wpływu na środowisko naturalne (w tym emisji gazów cieplarnianych z transportu do atmosfery) oraz na poprawę bezpieczeństwa w systemie transportowym, nie posiada jednak możliwości kompleksowego działania w tym zakresie. O ile kompetencje Samorządu Województwa dotyczą np. dróg wojewódzkich, to poza jego możliwościami jest sprawowanie szerokiego nadzoru i monitoringu dotyczącego rodzajów pojazdów użytkowanych na terenie regionu. Województwo nie może też brać pełnej odpowiedzialności m.in. za plany inwestycyjne JST niższego szczebla oraz ich realizację np. w zakresie infrastruktury drogowej. Zapisy PSRT WP w odniesieniu do elementów systemu transportowego będących poza kontrolą Samorządu Województwa mają w znacznej mierze charakter kierunkowy i referencyjny.

Mimo wskazanych ograniczeń projekt *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* jest dokumentem kompleksowym. Obejmuje zintegrowane działania wszystkich interesariuszy transportu w województwie oraz pokazuje cały system. Program wskazuje główne kierunki rozwoju infrastruktury transportowej mające na celu poprawę szeroko rozumianej wewnętrznej i zewnętrznej dostępności przestrzennej regionu. Swoim zakresem dokument obejmuje również problematykę realizowanego w regionie transportu, z uwzględnieniem poszczególnych gałęzi oraz w podziale na przewóz osób i towarów.

Aby system wdrażania i realizacji Programu przebiegał planowo, istotną kwestią było zaangażowanie kluczowych interesariuszy poszczególnych gałęzi transportu, tworzącego system transportowy województwa podkarpackiego oraz partycypacja społeczna podczas tworzenia dokumentu.

Na wstępnym etapie przygotowania dokumentu stworzono platformę wymiany informacji dla wszystkich interesariuszy w zakresie transportu – zarówno publicznych jak i prywatnych. Umożliwiono im wskazanie swoich możliwości oraz ograniczeń. Wysłuchano potrzeb w zakresie realizacji podstawowych zadań, a także zgromadzono dane.

Realizując proces przygotowania dokumentu podjęto decyzję o maksymalnym wykorzystaniu możliwości koordynacyjnych i wspierających poszczególne podmioty transportowe. W tym celu, Zarząd Województwa Podkarpackiego powołał Zespół ds. przygotowania PSRT WP, którego zadaniem była koordynacja prac nad dokumentem i nadzór w zakresie spójności programowania strategicznego.

Sytuacja w zakresie strategicznego planowania rozwoju infrastruktury jak i procesów transportowych (transport publiczny oraz towarowy) nie jest zamknięta. Długoterminowe konsekwencje pandemii COVID-19 są trudne do oszacowania, szczególnie w zakresie przewozów pasażerskich (autobusowych oraz kolejowych). Samorząd Województwa podjął wszystkie możliwe kroki mające na celu zobjektywizowanie danych oraz prognoz w zakresie poszczególnych gałęzi transportu (pandemia miała wpływ m.in. na ruch pasażerski i potoki ruchu) celem zminimalizowania ewentualnych negatywnych konsekwencji. Bazował również na danych najbardziej aktualnych, ale również sprawdzonych pod względem wpływu ograniczeń spowodowanych sytuacją epidemiczną. Wszystkie te działania przyczyniły się do kompleksowego i skutecznego opracowania dokumentu. Należy jednak pamiętać, że opracowywanie projektu Programu, ze szczególnym uwzględnieniem procesu diagnostycznego, który pozwolił na określenie głównych problemów związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, odbywało się w znacząco odmiennej sytuacji geopolitycznej. Konflikt zbrojny na Ukrainie trwający od lutego 2022 r. staje się także czynnikiem determinującym konieczność zmian w podejściu do tempa realizacji pewnych kategorii inwestycji, a także zredefiniowania ich roli (dotyczy to głównie inwestycji prowadzących do przejść granicznych z Ukrainą i jako takich mających kluczowe znaczenie dla regionu, państwa i Unii Europejskiej).

Projekt PSRT WP, przyjęty został Uchwałą Nr 351/6977/22 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 11 stycznia 2022 r. Zgodnie z wymogami wynikającymi z ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 2373), projekt Programu podlegał strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, której zasadniczym elementem było sporządzenie i przyjęcie przez Zarząd Województwa Podkarpackiego – Uchwałą Nr 354/7049/22 z dnia 25 stycznia 2022 r. – projektu Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu.

24 lutego 2022 r. od Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego otrzymano pozytywną opinię do projektu Programu w zakresie sanitarno-higienicznym. Z kolei 11 marca 2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zaopiniował projekt *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* wraz z projektem *Prognozy oddziaływania na środowisko* bez wnoszenia uwag.

Konsultacje społeczne w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko* zgodnie z wymogami wynikającymi z ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju

(Dz.U. z 2021 r. poz.1057) trwały nie krócej niż 35 dni (łącznie 39 dni – od 28 stycznia 2022 r. do 7 marca 2022 r.).

Zgłoszone w toku konsultacji społecznych uwagi i wnioski do projektu Programu wraz z projektem Prognozy zostały przyjęte Uchwałą Nr 376/7505/22 Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie z dnia 5 kwietnia 2022 r. w sprawie rozpatrzenia uwag i wniosków zgłoszonych do projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* wraz z projektem *Prognozy oddziaływania na środowisko*.

Projekt PSRT WP, zgodnie z wymogami wynikającymi z art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2021 r. poz.1057), poddany został również procedurze oceny ex-ante realizowanej przez zewnętrznego wykonawcę. Wnioski z ewaluacji zawarte zostały w Programie.

Zarząd Województwa Podkarpackiego Uchwałą Nr 384/7632/22 z dnia z 27 kwietnia 2022 r. przyjął projekt *Programu strategicznego rozwoju transportu województwa podkarpackiego do roku 2030* (wersja 2.0), który został przekazany do oceny Komisji Europejskiej.

Ocena zgodności działań w ramach PSRT WP z warunkowością podstawową CP3

Członkostwo Polski w UE włącza województwo podkarpackie w obszar regulacji prawnych i finansowych przyjętych dla stowarzyszonych krajów. Wiąże się to m.in. z możliwością wdrażania polityki spójności, stanowiącej główną politykę inwestycyjną Unii Europejskiej, która jednocześnie promuje zrównoważony rozwój terytorialny.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz nakłada na regiony i państwa członkowskie UE obowiązek wypełnienia tzw. „warunków podstawowych” dla celów polityki spójności przewidzianych dla okresu programowania 2021-2027. Rolą warunków podstawowych jest zapewnienie, że wszystkie działania współfinansowane w państwach członkowskich ze środków europejskich będą zgodne z priorytetowymi kierunkami polityk UE. Od spełnienia tych warunków zależeć będzie możliwość ponoszenia wydatków związanych z poszczególnymi celami szczegółowymi funduszy europejskich.

Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 służy spełnieniu warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. *Lepiej połączona Europa* dzięki zwiększeniu mobilności. Warunek podstawowy został określony w załączniku IV do ww. Rozporządzenia tj. warunek 3.1 *Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie*. Spełnienie warunku jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu. Na poziomie regionalnym finansowanie inwestycji transportowych powinno wynikać z odpowiedniego dokumentu planistycznego – regionalnego planu transportowego. Wymusza to jednocześnie konieczność wypełnienia przez region wszystkich kryteriów dotyczących warunku dla CP3 przez cały okres programowania UE. Należą do nich:

„Funkcjonowanie multimodalnego mapowania istniejącej i planowanej infrastruktury – z wyjątkiem szczebla lokalnego – do 2030 r., które:

1. zawiera ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, opartą na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych;
2. jest spójne z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu;
3. obejmuje inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T;
4. w przypadku inwestycji poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, w tym na odcinkach transgranicznych, zapewnia komplementarność przez zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T i jej węzłami;

5. zapewnia interoperacyjność sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia sprawozdanie z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/6;
6. wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich;
7. obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki;
8. przedstawia rezultaty oceny ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z mapowaniem dróg i odcinków narażonych na takie ryzyka oraz ustaleniem związanych z tym priorytetów inwestycyjnych;
9. dostarcza informacji na temat zasobów finansowania odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury.”

W odróżnieniu do okresu 2014-2020 wypełnienie warunkowości będzie monitorowane przez Komisję Europejską w ciągu całego okresu realizacji programów UE wspierających inwestycje transportowe w perspektywie finansowej 2021-2027.

Ta część Raportu zawiera syntetyczny opis sposobu wypełnienia przez Województwo Podkarpackie poszczególnych kryteriów wskazanych w Rozporządzeniu dla warunku podstawowego.

Tabela: opis sposobu wypełnienia przez Województwo Podkarpackie poszczególnych kryteriów wskazanych w Rozporządzeniu dla warunku podstawowego 3.1. *Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie*

Fundusz	Cel szczegółowy	Spełnienie warunku podstawowego	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie do odpowiednich dokumentów	Uzasadnienie
EFRR	CS 3(ii) Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T oraz mobilności transgranicznej	Tak	<p>Funkcjonowanie multimodalnego mapowania istniejącej i planowanej infrastruktury – z wyjątkiem szczebla lokalnego – do 2030 r., które:</p> <p>1. zawiera ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, opartą na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych;</p>	Tak	<p>Projekt <i>Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP) w wersji 2.0</i> przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego (ZWP) nr 384/7632/22 z dnia 27 kwietnia 2022 roku uwzględniający w treści zmiany wprowadzone w następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (przyjętego uchwałą ZWP nr 351/6977/22 z dnia 11 stycznia 2022 r.).</p> <p>W zapisach aktualnego projektu <i>PSRT WP</i> wzięto pod uwagę rekomendacje zawarte w raporcie ewaluacyjnym opracowanym po badaniu przeprowadzonym przez niezależnego ewaluatora.</p>	<p>W ramach opracowania projektu PSRT WP przeprowadzono diagnozę (odrębny dokument), którą oparto m.in. na zleconych ekspertyzach, wnioski z diagnozy stanowią znaczną część PSRT WP.</p> <p>W rozdz. I. 1. (od strony 16), będącym syntezą diagnozy, przedstawiono m.in. analizę generatorów ruchu (miejsc, „w których ruch powstaje i gdzie jest absorbowany”), charakterystykę sieci transportowej (w tym kolejowej) oraz analizę przepływów (biorąc pod uwagę motywację i sposób przemieszczania się, jak i przestrzenną charakterystykę potoków ruchu) i wnioski z analizy stanu transportu zbiorowego.</p> <p>Na rzecz PSRT WP przeprowadzono analizę popytową (uzupełnioną o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych), w ramach której przedstawiono wnioski dotyczące przestrzennego rozmieszczenia potencjałów rozwoju transportu publicznego (kolejowego i autobusowego) – zastosowano tutaj podejście zgodne z wytycznymi JASPERS. Pozyskano także od CUPT elementy Zintegrowanego Modelu Ruchu (ZMR, Modelu Krajowego, stan 2019 r.), z których wyodrębniono materiały dotyczące województwa podkarpackiego. Wnioski z Modelu ruchu CUPT potwierdziły m.in. rozkłady stwierdzone w analizie popytowej. Wykonano modelowanie dostępności, zawierające symulacje efektów przyszłych inwestycji. Opracowano także ramy finansowe dla realizacji celów <i>Programu</i>. Skupiono się na potencjalnych źródłach finansowania inwestycji oraz kosztach wynikających z ich eksploatacji i utrzymania. Wspomniana problematyka jest obecna w cz. I dokumentu, w rozdziale 2. <i>Analiza popytowa uzupełniona o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych</i> (strona 69), a w szczególności w podrozdziałach: 2.1. <i>Analiza popytowa uzupełniona o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych – wprowadzenie</i> (str. 69) oraz 2.2. <i>Zintegrowany Model Ruchu CUPT dla roku 2019 a diagnoza stanu systemu transportowego województwa podkarpackiego</i> (str. 70).</p> <p>Analizy dotyczące aspektów kosztowych dotyczących systemu transportowego porusza rozdział IV.5. <i>Ramy finansowe ze wskazaniem potencjalnych i rzeczywistych źródeł finansowania (publicznych i niepublicznych)</i> – strona 197.</p>

Fundusz	Cel szczegółowy	Spełnienie warunku podstawowego	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie do odpowiednich dokumentów	Uzasadnienie
			2. jest spójne z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu;	Tak	<p>Projekt <i>Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP) w wersji 2.0</i> przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego (ZWP) nr 384/7632/22 z dnia 27 kwietnia 2022 roku uwzględniający w treści zmiany wprowadzone w następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (przyjętego uchwałą ZWP nr 351/6977/22 z dnia 11 stycznia 2022 r.).</p> <p>W zapisach aktualnego projektu <i>PSRT WP</i> wzięto pod uwagę rekomendacje zawarte w raporcie ewaluacyjnym opracowanym po badaniu przeprowadzonym przez niezależnego ewaluatora.</p> <p>Projekt <i>Prognozy oddziaływania na środowisko</i> (dla projektu <i>PSRT WP w wersji 2.0</i>) przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 10 maja 2022 r. uwzględniający w treści zmiany wdrożone w następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (z dnia 11 stycznia 2022 r.) oraz pierwszego projektu <i>Prognozy</i> z dnia 25 stycznia 2022 r.</p> <p>24 lutego 2022 r. Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny przekazał pozytywną opinię do projektu</p>	<p>Działania w ramach PSRT WP odpowiadają na założenia <i>Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r.</i> oraz są spójne z założeniami transportowymi <i>Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 (KPEiK)</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Założenie „Rozwoju elektromobilności i paliw alternatywnych w transporcie” realizuje cel horyzontalny 1. „Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne”; • Realizację „Działań na rzecz poprawy stanu jakości powietrza” zapewniają przede wszystkim inwestycje w transport niskoemisyjny, transport zbiorowy, transport multimodalny oraz zmiany legislacyjne dotyczące strefowych ograniczeń emisji transportowych (realizowane głównie przez cele horyzontalne: 1., 2. i 3.); • Realizację „Działań na rzecz rozwoju transportu w warunkach zmian klimatu” zapewnia założenie realizacji usług odpornych przez dostosowanie „infrastruktury do specyfiki miejsc, aby w możliwie adekwatny sposób minimalizować, lub neutralizować skutki oddziaływania transportu na środowisko, ale też dopasowanie elementów systemu transportowego do zjawisk, które mogą być wywoływane lub potęgowane zmianami klimatycznymi”; • „Rozwój efektywnego energetycznie i niskoemisyjnego transportu” oraz „Poprawę efektywności energetycznej w sektorze transportu” zapewni realizacja inwestycji w transport niskoemisyjny i zeroemisyjny, transport zbiorowy, transport multimodalny oraz wprowadzenie zmian legislacyjnych dotyczących strefowych ograniczeń emisji transportowych (realizowane głównie przez cele horyzontalne: 1., 2. i 3.); • „Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, wzrost bezpieczeństwa eksploatacji, jak i rozwój przemysłu elektromobilności oraz poprawy jakości powietrza i komfortu życia społeczeństwa” w zakresie rozwoju transportu zapewni wdrożenie założeń dotyczących rozwoju: transportu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego oraz elektromobilności (dotyczy to przede wszystkim celu horyzontalnego 1.); • Na rozwoju transportu zbiorowego skupia się cel horyzontalny 3. oraz cel podstawowy 3.;

Fundusz	Cel szczegółowy	Spełnienie warunku podstawowego	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie do odpowiednich dokumentów	Uzasadnienie
					Programu wraz z projektem Prognozy oddziaływania na środowisko w zakresie sanitarno-higienicznym. 11 marca 2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zaopiniował projekt Programu wraz z projektem Prognozy oddziaływania na środowisko bez wnoszenia uwag.	<ul style="list-style-type: none"> • „Rozwój wykorzystania infrastruktury LNG w Polsce” wchodzi w zakres celu horyzontalnego 1. <p>Do kwestii związanych z polityką na rzecz klimatu, w tym zgodności z <i>Krajowym planem na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030</i> (KPEiK), nawiązano we Wprowadzeniu (str. 6) zaś bezpośrednio o Celach horyzontalnych, w tym o celu: <i>Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne</i>, traktuje III część Programu pn. <i>Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego</i>. W rozdziale III.1. <i>Cele podstawowe i horyzontalne</i> (str. 106, szczególnie od str. 112), opisano ww. cele horyzontalne oraz ukazano rangę nadaną im w Programie. W rozdziale III.2. pn. <i>Kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych</i> (od str. 115, szczególnie od str. 122) wskazano działania wpisujące się m.in. w KPEiK.</p> <p><i>Prognoza oddziaływania na środowisko</i> jest dokumentem powiązany z projektem <i>PSRT WP</i>. Uwzględnione zostały w niej aspekty środowiskowe oraz dotyczące zmian klimatu.</p> <p>Analizy przeprowadzone w projekcie <i>Prognozy</i> wskazują na możliwe potencjalnie negatywne skutki realizacji projektu <i>Programu</i>, przy czym zostały przedstawione sposoby przeciwdziałania ewentualnym niekorzystnym oddziaływaniom poprzez zastosowanie środków minimalizujących oraz przykładowe sposoby, których zastosowanie może ograniczyć potencjalny negatywny wpływ na zasoby przyrodnicze.</p> <p>Ponadto realizacja poszczególnych przedsięwzięć wyszczególnionych w projekcie <i>Programu</i>, będzie poprzedzona procedurą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
			3. obejmuje inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T;	Tak	Projekt <i>Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP)</i> w wersji 2.0 przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego (ZWP) nr 384/7632/22 z dnia 27 kwietnia 2022 roku uwzględniający w treści zmiany wprowadzone w następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (przyjętego uchwałą ZWP nr	<p>Choć wskazane kryterium w pewnym zakresie dotyczy szczebla regionalnego, ze względu na kwestię zarządzania wskazaną infrastrukturą przez instytucje szczebla centralnego (np. GDDKiA, PKP PLK S.A.), projekt <i>PSRT WP</i> obejmuje także kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu i niezależnie od układu kompetencji), dlatego informacje nt. tego rodzaju infrastruktury znajdują się w projekcie Programu.</p> <p>W ramach zidentyfikowanego problemu bazowego A (<i>Utrzymanie i wzmocnienie podstaw transportowych dla rozwoju gospodarczego województwa, w tym integracja infrastrukturalna oraz organizacyjna systemu transportowego w układzie zewnętrznym i wewnętrznym</i>), który jest jednym z czterech wynikających z diagnozy filarów celów</p>

Fundusz	Cel szczegółowy	Spełnienie warunku podstawowego	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie do odpowiednich dokumentów	Uzasadnienie
					351/6977/22 z dnia 11 stycznia 2022 r.). W zapisach aktualnego projektu <i>PSRT WP</i> wzięto pod uwagę rekomendacje zawarte w raporcie ewaluacyjnym opracowanym po badaniu przeprowadzonym przez niezależnego ewaluatora.	<p>wyrażnie podkreślono problem niewystarczającego stopnia zintegrowania transportowego z siecią TEN-T oraz potrzebę „dowiązania miast regionu do sieci TEN-T” (część II projektu <i>Programu</i>, rozdział 1. str. 92).</p> <p>Do kierunków działań celu podstawowego 1. <i>Dostępność zewnętrzna</i> wliczają się: „Rozwój drogowej sieci transportowej w wymiarze krajowym i międzynarodowym w ramach sieci TEN-T (autostrady i drogi ekspresowe)” oraz „Rozwój drogowej sieci transportowej wzmacniającej dostępność zewnętrzną poprzez przebudowę istniejących dróg krajowych, w tym powiązanie z siecią TEN-T (również na styku województw)”; Por. rozdział III.2. pn. <i>Kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych</i> (str. 115).</p> <p>Najważniejszym kryterium priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej (dla doboru potencjalnych inwestycji kwalifikujących się do dofinansowania Funduszami Europejskimi), jest bezpośredniość połączenia do sieci TEN-T, którą zdefiniowano jako prowadzącą „ruch bezpośrednio do szlaków drogowych, kolejowych, portów lotniczych a także terminali drogowo-kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T szczegółowo wskazanych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej” (<i>Kryteria priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej - drogi wojewódzkie</i> - od str. 190).</p>
			4. w przypadku inwestycji poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, w tym na odcinkach transgranicznych, zapewnia komplementarność przez zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową	Tak	Projekt <i>Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP)</i> w wersji 2.0 przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego (ZWP) nr 384/7632/22 z dnia 27 kwietnia 2022 roku uwzględniający w treści zmiany wprowadzone w następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (przyjętego uchwałą ZWP nr 351/6977/22 z dnia 11 stycznia 2022 r.).	<p>W ramach zidentyfikowanego problemu bazowego A (<i>Utrzymanie i wzmocnienie podstaw transportowych dla rozwoju gospodarczego województwa, w tym integracja infrastrukturalna oraz organizacyjna systemu transportowego w układzie zewnętrznym i wewnętrznym</i>), który jest jednym z czterech wynikających z diagnozy filarów celów wyraźnie podkreślono problem niewystarczającego stopnia zintegrowania transportowego z siecią TEN-T oraz potrzebę „dowiązania miast regionu do sieci TEN-T” (część II dokumentu, rozdział 1. str. 92).</p> <p>Wg projektu <i>Programu</i> do kierunków działań celu podstawowego 1. <i>Dostępność zewnętrzna</i> wliczają się: „Rozwój drogowej sieci transportowej w wymiarze krajowym i międzynarodowym w ramach sieci TEN-T (autostrady i drogi ekspresowe)” oraz „Rozwój drogowej sieci transportowej wzmacniającej dostępność zewnętrzną poprzez przebudowę istniejących dróg krajowych, w tym powiązanie z siecią</p>

Fundusz	Cel szczegółowy	Spełnienie warunku podstawowego	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie do odpowiednich dokumentów	Uzasadnienie
			TEN-T i jej węzłami;		W zapisach aktualnego projektu <i>PSRT WP</i> wzięto pod uwagę rekomendacje zawarte w raporcie ewaluacyjnym opracowanym po badaniu przeprowadzonym przez niezależnego ewaluatora.	TEN-T (również na styku województw)" - patrz rozdział III.2. pn. Kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych (str. 115). Najważniejszym kryterium priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej (dla doboru potencjalnych inwestycji kwalifikujących się do dofinansowania Funduszami Europejskimi), jest bezpośredniość połączenia do sieci TEN-T, którą zdefiniowano jako prowadzącą „ruch bezpośrednio do szlaków drogowych, kolejowych, portów lotniczych a także terminali drogowo-kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T szczegółowo wskazanych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej” (<i>Kryteria priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej - drogi wojewódzkie</i> – od str. 190).
			5. zapewnia interoperacyjność sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia sprawozdanie z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/6;	Tak	Projekt <i>Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP) w wersji 2.0</i> przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego (ZWP) nr 384/7632/22 z dnia 27 kwietnia 2022 roku uwzględniający w treści zmiany wprowadzone w następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (przyjętego uchwałą ZWP nr 351/6977/22 z dnia 11 stycznia 2022 r.). W zapisach aktualnego projektu <i>PSRT WP</i> wzięto pod uwagę rekomendacje zawarte w raporcie ewaluacyjnym opracowanym po badaniu przeprowadzonym przez niezależnego ewaluatora.	W opisie planowanych inwestycji w ramach celu podstawowego 1. podkreśla się znaczenie wzmocnienia roli transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu jako zapewnienie realizacji „procesu sukcesywnego zwiększania stopnia interoperacyjności regionalnego systemu transportu kolejowego w ramach systemu transportu kolejowego krajowego oraz w UE” – patrz rozdział III.3.(dot. transportu kolejowego w ramach Celu podstawowego 1. – str. 129). Działania dążące do zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego zawierają większość celów: <ul style="list-style-type: none">• cel podstawowy 1. (np. Skomunikowanie drogowe z węzłami TEN-T i kolejowymi (w tym powstałe w ramach CPK, Poprawa dostępności do kolei w układzie Rzeszów – granica państwa z Ukrainą, i.in.),• cel podstawowy 2. (np. Skrócenie czasu dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych dzięki inwestycjom w infrastrukturę kolejową oraz na skutek zmian organizacyjnych (np. częstotliwość połączeń kolejowych), Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów poza MOF (obszarów peryferyjnych) w wymiarze lokalnym, regionalnym, krajowym i transgranicznym, w tym w relacji do najbliższego regionalnego bieguna wzrostu, i.in.),• cel podstawowy 3. (np. Rozwój i integracja połączeń kolejowych w ramach Czwórmieścia, powiązanie z siecią CPK. oraz Rozwój szybkiej kolei miejskiej – Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej, obsługującej ROF wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka”, i. in.),

Fundusz	Cel szczegółowy	Spełnienie warunku podstawowego	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie do odpowiednich dokumentów	Uzasadnienie
						<ul style="list-style-type: none"> • cel horyzontalny 2. (np. Zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez modernizację oraz zakup nowoczesnego taboru kolejowego oraz Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pasażerskich) pomiędzy transportem lotniczym, kolejowym i drogowym (autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym) oraz budowa i rozbudowa infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R, i.in.), • cel horyzontalny 3. (Rozwój połączeń autobusowych i kolejowych zapewniających transport obszarom dotkniętym wykluczeniem transportowym oraz Zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez modernizację oraz zakup nowoczesnego taboru kolejowego), • cel horyzontalny 4. (np. Tworzenie infrastruktury technicznej (kolejowej i drogowej) celem zapewnienia bezpieczeństwa szlaków komunikacyjnych oraz Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów (m.in. poprzez budowę bezkolizyjnych przejazdów drogowo-kolejowych, i.in.); <p>Wśród planowanych inwestycji znalazły się: Zabudowa ERTMS-ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T. Zakres (linia kolejowa nr): 91 oraz Bezemisyjny tabor kolejowy wyposażony w odpowiednie urządzenia ERTMS - wykorzystywany w przewozach pasażerskich lub intermodalnych o charakterze regionalnym (elektryczny lub wodorowy), w tym miejskich, podmiejskich oraz aglomeracyjnych (z możliwością obsługi połączeń wychodzących poza obszar województwa).</p> <p>Kierunki rozwoju i planowane w projekcie <i>PSRT WP</i> działania znajdują się w: Tabeli 23. <i>Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego</i> (od str. 115) oraz w Tabeli 24. <i>Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego</i> (od str. 155).</p>
			6. wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich;	Tak	Projekt <i>Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP)</i> w wersji 2.0 przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego (ZWP) nr 384/7632/22 z dnia 27 kwietnia 2022 roku uwzględniający w treści zmiany wprowadzone w	<p>Przedmiotowemu kryterium podporządkowany jest przede wszystkim cel horyzontalny 2. <i>Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych</i>, w ramach którego określono 13 kierunków działań będących przejawem realizacji potrzeb w zakresie rozwoju transportu multimodalnego, przeładunkowego oraz terminali pasażerskich.</p> <p>Realizacja założonych działań kierunkowych posłuży optymalizacji procesów transportowych w drodze integracji transportu drogowego z wysoko wydajną koleją, wspomaganych efektywnie przez pozostałe gałęzie, tj.: transport lotniczy, transport miejski oraz wodny</p>

Fundusz	Cel szczegółowy	Spełnienie warunku podstawowego	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie do odpowiednich dokumentów	Uzasadnienie
					następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (przyjętego uchwałą ZWP nr 351/6977/22 z dnia 11 stycznia 2022 r.). W zapisach aktualnego projektu <i>PSRT WP</i> wzięto pod uwagę rekomendacje zawarte w raporcie ewaluacyjnym opracowanym po badaniu przeprowadzonym przez niezależnego ewaluatora.	śródlądowy. Zgodnie z założeniami <i>Programu</i> będzie to więc wymagało m.in. wprowadzania rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci (węzły multimodalne, centra przesiadkowe i terminale cargo – np. przy dworcach kolejowych, wielopoziomowe skrzyżowania wielkich arterii – z uwzględnieniem obszarów pozamiejskich, tunele, systemy sterowania ruchem, przestrzenie parkingowe i postojowe oraz inne elementy punktowe i pomocnicze). Opis celu horyzontalnego 2. jest obecny na str. 112 (część III, rozdział 1. <i>Cele podstawowe i horyzontalne</i>), Kierunki rozwoju i planowane w <i>PSRT WP</i> działania w ramach ww. celu znajdują się w: Tabeli 23. pn. <i>Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego</i> (od str. 115) oraz w Tabeli 24. pn. <i>Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego</i> (od str. 155). Główne plany inwestycyjne w ramach celu horyzontalnego 2. <i>Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych</i> , zamieszczono także na stronie 153 (część III, rozdział 3. <i>Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych</i>).
			7. obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki;	Tak	Projekt <i>Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP) w wersji 2.0</i> przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego (ZWP) nr 384/7632/22 z dnia 27 kwietnia 2022 roku uwzględniający w treści zmiany wprowadzone w następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (przyjętego uchwałą ZWP nr 351/6977/22 z dnia 11 stycznia 2022 r.). W zapisach aktualnego projektu <i>PSRT WP</i> wzięto pod uwagę rekomendacje zawarte w raporcie ewaluacyjnym opracowanym po badaniu przeprowadzonym przez niezależnego ewaluatora.	W projekcie Programu ujęto kluczowe zagadnienia wypełniające przedmiotowe kryterium: - przewiduje się wsparcie budowy i rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz infrastruktury wykorzystującej alternatywne źródła energii; - zakłada się wzrost wykorzystania energii elektrycznej, wodoru, LNG, CNG i innych paliw alternatywnych w transporcie; - Cele podstawowe 1. i 2. zakładają elektryfikację kolei; - W ramach celu podstawowego 2. planuje się inwestycję w wodorowy lub elektryczny tabor kolejowy; - Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne, zakłada tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności oraz rozwój transportu publicznego m. in. poprzez wymianę taboru na niskoemisyjny bądź zeroemisyjny; - W ramach celu horyzontalnego 3. Rozwój transportu publicznego zakłada się inwestycje: w tabor autobusowy spełniający wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE (napędzany energią elektryczną, wodorem, LNG, CNG, BEV, FCV, PHEV, HEV) oraz w infrastrukturę paliw alternatywnych.

Fundusz	Cel szczegółowy	Spełnienie warunku podstawowego	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie do odpowiednich dokumentów	Uzasadnienie
						Zapisy odnoszące się do powyższych kwestii są obecne w projekcie <i>PSRT WP</i> w tabelach: Nr 23. <i>Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego</i> (od str. 115) oraz w Nr 24. <i>Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego</i> (od str. 155).
			8. przedstawia rezultaty oceny ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z mapowaniem dróg i odcinków narażonych na takie ryzyka oraz ustaleniem związanych z tym priorytetów inwestycyjnych;	Tak	<p>Projekt <i>Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP)</i> w wersji 2.0 przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego (ZWP) nr 384/7632/22 z dnia 27 kwietnia 2022 roku uwzględniający w treści zmiany wprowadzone w następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (przyjętego uchwałą ZWP nr 351/6977/22 z dnia 11 stycznia 2022 r.).</p> <p>W zapisach aktualnego projektu <i>PSRT WP</i> wzięto pod uwagę rekomendacje zawarte w raporcie ewaluacyjnym opracowanym po badaniu przeprowadzonym przez niezależnego ewaluatora.</p> <p>Projekt <i>Prognozy oddziaływania na środowisko</i> (dla projektu <i>PSRT WP</i> w wersji 2.0) przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 10 maja 2022 r. uwzględniający w treści zmiany wdrożone w następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (z dnia 11 stycznia 2022 r.) oraz pierwszego projektu <i>Prognozy</i> z dnia 25 stycznia 2022 r.</p>	<p>Analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach projektu <i>PSRT WP</i> przedstawia część I rozdz. 1.7. <i>Wpływ transportu na bezpieczeństwo i środowisko</i> (str. 60). Przedstawiono tam statystyki dotyczące zdarzeń drogowych (również w podziale na gminy) oraz zlokalizowano odcinki niebezpieczne (na drogach wojewódzkich) i miejsca niebezpieczne dla rowerzystów – wyniki zaprezentowano na mapach.</p> <p>Ponadto, rozszerzoną analizę zawiera stworzona na potrzeby <i>PSRT WP</i> <i>Diagnoza Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim</i> oraz raport <i>Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku</i>;</p> <p>Jednym ze zidentyfikowanych problemów bazowych jest <i>Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie</i> w opisie problemu wskazano jego wynikające z diagnozy przyczyny i możliwe rozwiązania, problemy bazowe są podstawą sformułowanych celów; (część II dokumentu, rozdział 1. str. 96).</p> <p>Jednym z celów horyzontalnych (Nr 4) jest <i>Poprawa bezpieczeństwa w transporcie</i> (m.in. w rozdziale III.1. <i>Cele podstawowe i horyzontalne</i> – str. 106, a szczególnie str. 114),</p> <p><i>Bezpieczeństwo ruchu drogowego</i> jest także jednym z kryteriów priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury dróg wojewódzkich (służącym do doboru potencjalnych inwestycji kwalifikujących się do dofinansowania Funduszami Europejskimi) – patrz: <i>Kryteria priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej - drogi wojewódzkie</i> (str. 195) oraz tabela pn. <i>Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP</i> służąca wskazaniu spriorytetyzowanej listy kluczowych projektów drogowych (str. 263).</p> <p>O kwestii bezpieczeństwa w transporcie traktuje również projekt <i>Prognoza Oddziaływania na środowisko</i> stanowiąca integralną część projektu <i>PSRT WP</i> do roku 2030.</p>

Fundusz	Cel szczegółowy	Spełnienie warunku podstawowego	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie do odpowiednich dokumentów	Uzasadnienie
			9. dostarcza informacji na temat zasobów finansowania odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury.	Tak	Projekt <i>Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP)</i> w wersji 2.0 przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego (ZWP) nr 384/7632/22 z dnia 27 kwietnia 2022 roku uwzględniający w treści zmiany wprowadzone w następstwie przeprowadzenia konsultacji społecznych pierwszego projektu <i>PSRT WP</i> (przyjętego uchwałą ZWP nr 351/6977/22 z dnia 11 stycznia 2022 r.). W zapisach aktualnego projektu <i>PSRT WP</i> wzięto pod uwagę rekomendacje zawarte w raporcie ewaluacyjnym opracowanym po badaniu przeprowadzonym przez niezależnego ewaluatora.	<p>Informacje dotyczące zasad finansowania programu zawiera część IV dokumentu System wdrażania i realizacji (od str. 180). W szczególnej mierze finansowaniu inwestycji wskazanych do realizacji dla osiągnięcia celów <i>Programu</i> poświęcono specjalny rozdział w ww. części dokumentu – Ramy finansowe ze wskazaniem potencjalnych i rzeczywistych źródeł finansowania (publicznych i niepublicznych) – od str. 197.</p> <p>Głównymi źródłami finansowania inwestycji transportowych mają być środki UE (perspektyw: 2014-2020 i 2021-2027) uzupełnione o krajowe środki publiczne na inwestycje transportowe drogowe (na poziomie krajowym, wojewódzkim i lokalnym) oraz inne źródła finansowania (m.in. środki prywatne inwestorów, kredyty komercyjne i pożyczki, środki uzyskiwane dzięki wdrażaniu zasad: „zanieczyszczający płaci” oraz „użytkownik płaci”);</p> <p>W projekcie <i>PSRT WP</i> wskazano najważniejsze podmioty odpowiedzialne za utrzymanie infrastruktury transportowej na terenie województwa podkarpackiego;</p> <p>Prezentowano też zestawienie szacunkowych ilości oraz prognozowaną dynamikę wzrostu krajowych środków publicznych (na poziomie krajowym, wojewódzkim i lokalnym) przeznaczonych na wydatki bieżące (koszty utrzymania) w sferze transportu na lata 2021 – 2030;</p> <p>Stopień dokładności przedstawionych danych jest taki, jaki jest możliwy na chwilę obecną – co zastrzeżono w treści projektu <i>PSRT WP</i>. Zapisano tam: „Trudności polegały przede wszystkim na braku możliwości pozyskania informacji, co do kompletnych kwot pozwalających na przewidywanie ilości środków dostępnych z danych źródeł na realizację planowanych w <i>PSRT WP</i> zadań z dziedziny transportu”.</p>

Podsumowanie

Jak wynika z przeprowadzonych analiz Samorząd Województwa Podkarpackiego wypełnia obecnie wszystkie 9 kryteriów warunkowości podstawowej wskazanych dla Celu Polityki 3: *Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności*.

Należy wskazać, że realizując proces przygotowania dokumentu podjęto decyzję o maksymalnym wykorzystaniu możliwości koordynacyjnych i wspierających poszczególne podmioty transportowe. W tym celu, Zarząd Województwa Podkarpackiego powołał Zespół ds. przygotowania PSRT WP, którego zadaniem była koordynacja prac nad dokumentem i nadzór w zakresie spójności programowania strategicznego. Na wstępnym etapie przygotowania dokumentu stworzono platformę wymiany informacji dla wszystkich interesariuszy w zakresie transportu – zarówno publicznych jak i prywatnych (partycypacja społeczna).

Dokument poddano również szeroko upowszechnionym konsultacjom społecznym w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz procedurze oceny ex-ante, zgodnie z wymogami wynikającymi z ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2021 r. poz.1057).

Proces ewaluacji ex-ante realizowany przez zewnętrznego wykonawcę wskazał, że PSRT WP we właściwy sposób odpowiada na większość wyzwań, przed jakimi stoi województwo. Biorąc pod uwagę przeprowadzone analizy oraz odpowiedzi na poszczególne pytania ewaluacyjne, sformułowano generalny wniosek w ramach badania ex-ante, że oceniany Program stanowi wysokiej jakości dokument, przygotowany rzetelnie i zgodnie ze sztuką oraz dobrymi praktykami tworzenia tego typu dokumentów. Dokument PSRT WP bez zastrzeżeń spełnia kryteria warunku podstawowego pn. „kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie” dla Celu Polityki 3.

Dodatkowo, co wskazano w poprzednich rozdziałach Raportu, działania podejmowane przez Samorząd Województwa dla realizacji powyższego celu nie mają charakteru jednostkowego. Jest to proces, który będzie podlegał stałej analizie i udoskonalaniu, umożliwiając tym samym wzmacnianie regionalnego systemu transportowego. Proces ten będzie kontynuowany również w kolejnych latach zgodnie z kierunkami oraz systemem realizacji wskazanymi w *Programie Strategicznym Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*.