**Ewaluacja ex ante projektu**

**Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030**



Warszawa – Rzeszów, kwiecień 2022 r.

Opracowanie wykonane przez zespół Geoprofit w składzie:

**Wojciech Dziemianowicz**

**Magdalena Cybulska**

**Michał Stokowski**

**Jan Goliński**

**Dominika Płaczek**

**Samuel Turosz**

**Karolina Kurzawa**

**Martyna Uziębło**

Autorzy dziękują wszystkim osobom, które zgodziły się podzielić swoją wiedzą, by prezentowane badanie jak najtrafniej odpowiadało na postawione pytania badawcze. W szczególności podziękowania kierowane są do grona osób, które zgodziły się podzielić swoimi refleksjami na temat dokumentu w trakcie wywiadów. Grupę tę tworzyli:

Dariusz Bożek, dr inż. Grzegorz Dzieniszewski, prof. Tomasz Komornicki, Tomasz Matuszewski, Piotr Przytocki, Joanna Szozda, dr Paweł Wais.

Autorzy dziękują również ekspertom zewnętrznym uczestniczącym w panelu ekspertów: Renacie Mordak, dr. hab. inż. Aleksandrowi Orłowskiemu, dr. hab. Piotrowi Rosikowi, dr. Waldemarowi Wilkowi oraz dr. hab. Adamowi Zadrodze.



Spis treści

[1. Streszczenie raportu 6](#_Toc101904098)

[2. Cel i zakres ewaluacji 11](#_Toc101904099)

[2.1. Zakres przedmiotowy badania 11](#_Toc101904100)

[2.2. Kryteria ewaluacyjne i logiczna struktura ewaluacji 11](#_Toc101904101)

[2.3. Pytania ewaluacyjne 13](#_Toc101904102)

[2.4. Metody badawcze 18](#_Toc101904103)

[3. Ocena trafności założeń projektu PSRT WP 22](#_Toc101904104)

[3.1. Ocena trafności w kontekście wyzwań i potrzeb społeczno-ekonomicznych regionu 22](#_Toc101904105)

[Synteza 22](#_Toc101904106)

[Analiza 22](#_Toc101904107)

[3.2. Ocena trafności w kontekście rozwijających się i prawdopodobnych do zaistnienia przyszłości trendów 65](#_Toc101904108)

[Synteza 65](#_Toc101904109)

[Analiza 65](#_Toc101904110)

[3.3. Ocena trafności w kontekście podstawowych warunków dalszego rozwoju województwa podkarpackiego 68](#_Toc101904111)

[Synteza 68](#_Toc101904112)

[Analiza 68](#_Toc101904113)

[3.4. Ocena trafności w zakresie wskazanych ewentualnych czynników ryzyka 74](#_Toc101904114)

[Synteza 74](#_Toc101904115)

[Analiza 74](#_Toc101904116)

[3.5. Ocena trafności w zakresie systemu wdrażania i realizacji 80](#_Toc101904117)

[Synteza 80](#_Toc101904118)

[Analiza 80](#_Toc101904119)

[4. Ocena przewidywanej/potencjalnej skuteczności i efektywności założeń projektu 87](#_Toc101904120)

[4.1. Ocena logiki interwencji 87](#_Toc101904121)

[Synteza 87](#_Toc101904122)

[Analiza 87](#_Toc101904123)

[4.2. Ocena systemu wdrażania, wskazanych źródeł i instrumentów finansowania 97](#_Toc101904124)

[Synteza 97](#_Toc101904125)

[Analiza 97](#_Toc101904126)

[4.3. Ocena systemu monitorowania i ewaluacji 99](#_Toc101904127)

[Synteza 99](#_Toc101904128)

[Analiza 99](#_Toc101904129)

[5. Ocena spójności 109](#_Toc101904130)

[5.1. Ocena spójności z uwarunkowaniami europejskimi 109](#_Toc101904131)

[Synteza 109](#_Toc101904132)

[Analiza 109](#_Toc101904133)

[5.1.1. Zgodność z Ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju 109](#_Toc101904134)

[5.1.2. Zgodność z pakietem rozporządzeń dla polityki spójności na lata 2021-2027 oraz programami operacyjnymi poziomu krajowego 114](#_Toc101904135)

[5.1.3. Zgodność z Umową Partnerstwa 122](#_Toc101904136)

[5.1.4. Zgodność z wytycznymi dotyczącymi spełnienia warunkowości podstawowej dla Celu Polityki 3 – „Lepiej połączona Europa” 125](#_Toc101904137)

[5.1.5. Zgodność z dokumentami prawymi regulującymi kwestie zarządzania infrastrukturą transportową oraz przewozem osób i towarów 133](#_Toc101904138)

[5.1.6. Zgodność z wytycznymi JASPERS dla metodyki opracowania regionalnych planów transportowych 135](#_Toc101904139)

[5.2. Ocena spójności z najważniejszymi politykami i strategiami na poziomie unijnym i krajowym 145](#_Toc101904140)

[Synteza 145](#_Toc101904141)

[Analiza 145](#_Toc101904142)

[5.2.1. Europejski Zielony Ład 146](#_Toc101904143)

[5.2.2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. 148](#_Toc101904144)

[5.2.3. Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych 150](#_Toc101904145)

[5.2.4. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) 151](#_Toc101904146)

[5.2.5. Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności 151](#_Toc101904147)

[5.2.6. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 152](#_Toc101904148)

[5.2.7. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku 154](#_Toc101904149)

[5.2.8. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), 2014 154](#_Toc101904150)

[5.2.9. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) 155](#_Toc101904151)

[5.2.10. Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) 156](#_Toc101904152)

[5.2.11. Strategie sektorowe 156](#_Toc101904153)

[5.2.12. Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 159](#_Toc101904154)

[5.2.13. Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu 159](#_Toc101904155)

[5.2.14. Kontrakt Terytorialny dla Województwa Podkarpackiego 161](#_Toc101904156)

[5.2.15. Kontrakt Programowy dla Województwa Podkarpackiego 162](#_Toc101904157)

[5.2.16. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku 162](#_Toc101904158)

[5.2.17. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 164](#_Toc101904159)

[5.2.18. Programy operacyjne 165](#_Toc101904160)

[5.2.19. Polska 2030. Wyzwania rozwojowe 167](#_Toc101904161)

[5.3. Ocena spójności ze strategią województwa i programem operacyjnym 168](#_Toc101904162)

[Synteza 168](#_Toc101904163)

[Analiza 168](#_Toc101904164)

[5.4. Ocena spójności analizy SWOT, diagnozy i celów 175](#_Toc101904165)

[Synteza 175](#_Toc101904166)

[Analiza 175](#_Toc101904167)

[5.5. Ocena spójności wewnętrznej dokumentu 189](#_Toc101904168)

[Synteza 189](#_Toc101904169)

[Analiza 189](#_Toc101904170)

[6. Wnioski i rekomendacje 191](#_Toc101904171)

[7. Literatura 195](#_Toc101904172)

[8. Załączniki 202](#_Toc101904173)

[9. Spisy 210](#_Toc101904174)

**Spis użytych skrótów**

| **Skrót** | **Rozwinięcie** |
| --- | --- |
| CH | cel horyzontalny |
| CO | cel operacyjny |
| CP | cel polityki spójności |
| CS | cel strategiczny |
| EFRR | Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego |
| EFS+ | Europejski Fundusz Społeczny Plus |
| EFSI | Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne |
| FE | Fundusz Europejski |
| FEP | Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027 |
| FS | Fundusz Spójności |
| GUS | Główny Urząd Statystyczny |
| IDI | Indywidualne wywiady pogłębione |
| JST | jednostki samorządu terytorialnego |
| KPO | Krajowy Plan Odbudowy |
| KSRR | Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego |
| MOF | miejski obszar funkcjonalny |
| MŚP | małe i średnie przedsiębiorstwa |
| MW | Marszałek Województwa |
| NGO | Organizacje pozarządowe (*non-government organization*) |
| OZE | odnawialne źródła energii |
| P | Priorytet Funduszy Europejskich dla Podkarpacia 2021- 2027 |
| PSRT WP | Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego |
| RP | Rzeczpospolita Polska |
| RPO | Regionalny Program Operacyjny |
| RSI WP | Regionalna Strategia Innowacji Województwa Podkarpackiego na lata 2021-2030 (projekt) |
| SOOŚ | strategiczne oceny oddziaływania na środowisko |
| SOPZ | szczegółowy opis przedmiotu zamówienia |
| SOR | Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju |
| SRWP | Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego |
| SWOT | analiza strategiczna obejmująca: mocne strony; słabe strony; szanse i zagrożenia |
| TEN-T | Transeuropejska sieć transportowa |
| UE | Unia Europejska |
| UMWP | Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego |
| UP | Umowa Partnerstwa |
| WE | Wspólnota Europejska |
| WP | województwo podkarpackie |
| ws. | w sprawie |
| ZIT | zintegrowane inwestycje terytorialne |

# Streszczenie raportu

Ewaluacja ex ante projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* miała na celu sformułowanie wniosków i rekomendacji, umożliwiających podniesienie jakości ocenianego dokumentu i zwiększenie efektywności podejmowanej w jego ramach interwencji.

W ewaluacji zastosowano następujące kryteria:

* **kryterium trafności** – w ramach tego kryterium analizowana będzie **zasadność** sformułowanych celów i kierunków działań oraz Rozdziału IV Programu (obejmującego założenia ogólne, strukturę podmiotową realizacji Programu; ramy finansowe oraz system monitoringu i ewaluacji). Temu kryterium poddana zostanie również analiza ryzyka zamieszczona w projekcie Programu;
* **kryterium spójności** – to kryterium posłuży ocenie relacji między Projektem Programu   
  a kluczowymi dokumentami unijnymi, krajowymi i regionalnymi (w tym lokalnymi) ze szczególnym uwzględnieniem *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030*. W ramach tego kryterium będzie oceniona również spójność wewnętrzna ewaluowanego dokumentu;
* **kryterium skuteczności**[[1]](#footnote-2) – w przypadku tego kryterium kluczowa będzie ocena logiki interwencji w kontekście zakładanych celów Programu oraz przełożenia realizacji Programu na osiąganie celów rozwoju społeczno-gospodarczego określonych w *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030*. Kryterium skuteczności pozwoli również ocenić system wdrażania (założenia dot. finansowania, monitoringu i ewaluacji);
* **kryterium** **efektywności** – zgodnie z zapisami SOPZ to kryterium będzie stosowane do oceny zapisów dotyczących monitoringu i ewaluacji.

Ewaluacja była prowadzona równolegle do procesu konsultacji społecznych Programu. Ewaluator na etapie przygotowywania Raportu z konsultacji społecznych podzielił się z Zamawiającym wstępnymi wnioskami oraz przekazał wstępne uwagi zarówno do projektu Programu, jak i zastosowanych rozstrzygnięć dotyczących uwag z konsultacji społecznych. Zatem końcowa ewaluacja odnosi się do dokumentu, który zawiera uzupełnienia i poprawki zastosowane, także w wyniku wstępnych uwag ewaluatora. Usprawiedliwia to relatywnie małą liczbę szczegółowych wniosków i rekomendacji.

Zastosowanie kilku metod badawczych (desk research, wywiady pogłębione oraz panel ekspertów) pozwoliło sformułować wnioski i rekomendacje, bazując na udzielonych odpowiedziach na stawiane przed ewaluatorem pytania. Na wszystkie z trzynastu pytań ewaluacyjnych udzielono odpowiedzi pozytywnej (Tabela 1). Świadczy to o wysokiej jakości przygotowanego dokumentu.

Jako kluczowe cechy *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* można wskazać:

1. **Spójność z politykami i dokumentami przygotowywanymi na poziomie Unii Europejskiej   
   i w Polsce** – analiza wykazała, że Program spełnia wymogi stawiane tego typu dokumentom   
   i powinien przyczynić się do pozyskiwania zasobów zewnętrznych na podniesienie jakości szeroko rozumianego transportu w województwie;

Tabela 1. Pytania ewaluacyjne i syntetyczne odpowiedzi

| Pytania | Syntetyczne odpowiedzi\* |
| --- | --- |
| **Ocena trafności założeń projektu PSRT WP** |  |
| Czy projekt Programu trafnie odpowiada na wyzwania i potrzeby społeczno-ekonomiczne obszaru nim objętego? | Tak |
| Czy projekt Programu trafnie odpowiada na rozwijające się i prawdopodobne do zaistnienia w przyszłości trendy, które mogą mieć istotny wpływ na zmiany w sektorze transportu? | Tak |
| Czy wskazane w projekcie Programu przedsięwzięcia priorytetowe dla rozwoju systemu transportowego w województwie stanowią podstawowe warunki dalszego rozwoju tego obszaru? | Tak |
| Czy wskazane ewentualne czynniki ryzyka, mogące wystąpić podczas realizacji Programu są trafnie sprecyzowane? | Tak\* |
| Czy wskazane w Programie elementy systemu wdrażania i realizacji dokumentu zostały dobrane i sformułowane trafnie? | Tak |
| **Ocena przewidywanej skuteczności i efektywności założeń projektu PSRT WP** |  |
| Czy zaproponowana logika interwencji umożliwi zrealizowanie założonych celów? | Tak |
| Czy przyjęty system wdrażania oraz wskazane źródła i instrumenty finansowania pozwolą na skuteczną realizację Programu? | Tak |
| Czy ustalony w projekcie Programu system monitoringu i ewaluacji, umożliwia skuteczną i efektywną rejestrację i ocenę efektów jego realizacji, w odniesieniu do systemu transportowego poszczególnych JST z regionu jak i obszaru całego województwa podkarpackiego? | Tak |
| **Ocena spójności projektu PSRT WP w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym** |  |
| Czy projekt Programu jest zgodny i komplementarny z obowiązującymi regulacjami prawa, wytycznymi MFiPR dotyczącymi spełnienia warunkowości podstawowej, wytycznymi JASPERS dotyczącymi metodologii opracowania regionalnych planów transportowych oraz właściwymi dokumentami krajowymi i unijnymi dotyczącymi nowego systemu programowania i wdrażania Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFSI) w perspektywie finansowej 2021-2027 oraz aktualnie obowiązującymi zasadami polityki regionalnej? | Tak |
| Czy cele i kierunki rozwoju przyjęte w projekcie Programu są zgodne z najważniejszymi politykami i strategiami na poziomie unijnym i krajowym? | Tak |
| Czy cele i kierunki rozwoju przyjęte w projekcie Programu są zgodne z zapisami Strategii rozwoju województwa - Podkarpackie 2030 oraz programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027 (projekt)? | Tak |
| Czy występuje zgodność pomiędzy analizą SWOT a diagnozą i celami wskazanymi w Programie? | Tak |
| Czy projekt Programu jest wewnętrznie spójny, czytelny, logicznie powiązany oraz napisany zrozumiałym językiem? | Tak |

(\*) – w tabeli zamieszczono odpowiedzi bez rozwiniętego komentarza (zob. tekst główny ewaluacji). Część odpowiedzi zawiera w istocie rozwinięcie, w którym wskazywane są drobne zastrzeżenia. Pytania, na które odpowiedź brzmi „tak, z pewnymi zastrzeżeniami” oznaczono gwiazdką.

Źródło: opracowanie własne.

1. **Pozytywna implementacja wytycznych JASPERS** – cecha wymaga szczególnego podkreślenia, ponieważ wdrożenie wytycznych gwarantuje nie tylko właściwe podejście do planowania rozwiązań dotyczących transportu, ale również pozwala zadbać, z uwzględnieniem specyfiki regionu i kraju, w którym program jest przygotowywany, o jak najlepsze pozytywne efekty oddziaływania transportu na rozwój społeczno-gospodarczy, jakość życia i stan środowiska przyrodniczego poprzez ograniczanie emisji. Zgodnie z oczekiwaniami JASPERS PSRT WP odnosi się do wszystkich wytycznych w zakresie metodyki opracowania regionalnych planów transportowych;
2. **Silny związek ze Strategią rozwoju województwa – Podkarpackie 2030**. Program właściwie   
   i szczegółowo podejmuje kluczowe zagadnienia sformułowane w najważniejszym dokumencie samorządu województwa. Realizacja programu wpłynie na ograniczanie słabości regionu wskazanych w Strategii, a jednocześnie odpowiada na zewnętrzne uwarunkowania rozwoju województwa (określone w szansach i zagrożeniach);
3. **Wyjście naprzeciw oczekiwaniom samorządów lokalnych**. Zarówno w układach miejskich obszarów funkcjonalnych, jak i innych obszarów funkcjonalnych, jak Bieszczady, czy „Błękitny San”, a także na poziomie pojedynczych gmin zagadnienia transportu jako czynnika umożliwiającego rozwój należą do kluczowych podejmowanych w strategiach rozwoju. Należy podkreślić, że cele Programu będą umożliwiały również realizację *Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* dla powiatów województwa podkarpackiego.
4. **Zachowaną logikę interwencji uwzględniającą uwarunkowania prawne w Polsce**. Program koncentruje się na działaniach, które leżą w gestii samorządu województwa, otwierając jednocześnie możliwości pośredniego oddziaływania na te działania, których realizacja zależy od instytucji centralnych;
5. **Jasno sprecyzowane kryteria wyboru projektów** – pomimo różnych ocen przyjętego systemu kryteriów wyboru projektów priorytetowych dokonane rozstrzygnięcie preferujące projekty powiązane z siecią TEN-T oraz projekty już rozpoczęte jest logiczne i uzasadnione z punktu widzenia efektywności osiągania celów i szerszego oddziaływania Programu;
6. **Wysoka spójność wewnętrzna dokumentu**. Podkreślenia wymaga fakt, że za część Programu należy traktować dokument diagnostyczny, w którym sprecyzowano problemy i wyzwania transportowe. Te zagadnienia znalazły swoje odzwierciedlenie w dokumencie głównym. Odnotowano także wysoką spójność w układzie diagnoza – analiza SWOT – cele Programu.
7. **Właściwie określone ryzyka realizacji Programu**. Z wyjątkiem kilku propozycji doprecyzowania zapisów, wszystkie ryzyka są realne i uwzględniają również ostatnie wydarzenia związane   
   z wojną w Ukrainie.
8. **Właściwe założenia dotyczące wdrażania Programu** – w szczególności precyzyjnie wskazano podmiot odpowiedzialny za wdrażanie Programu, którym będzie Zespół ds. Monitorowania   
   i Koordynowania Programu, w skład którego mają wejść przedstawiciele podstawowych jednostek Urzędu Marszałkowskiego oraz interesariuszy zewnętrznych. Istotne jest również połączenie monitorowania Programu z systemem monitoringu funduszy europejskich   
   w województwie.

Szczegółowe rekomendacje dotyczące ocenianego dokumentu odnoszą się do:

1. Wprowadzenia celu głównego, jakim jest: „Efektywne i skuteczne wdrażanie działań, przyczyniających się do realizacji celów Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030, w obrębie transportu”;
2. Modyfikacji nazwy celu horyzontalnego „Transport publiczny” na „Rozwój transportu publicznego”;
3. Doprecyzowania nazw i pomiaru części wskaźników monitorowania wraz ze wskazaniem oczekiwanego trendu zmiany;
4. Uzupełnienia informacji dotyczących przyszłego procesu ewaluacji Programu;
5. Określenia zakresu planowanej interwencji, która będzie realizowana w ujęciu terytorialnym, możliwym do objęcia kontraktem sektorowym.

Na zakończenie należy podkreślić, że oceniany Program we właściwy sposób odpowiada na większość wyzwań, przed jakimi stoi województwo podkarpackie. Problem, jakim jest dostępność transportowa może być rozwiązywany przez działania określone w Programie, ale poprawa dostępności powinna również pozytywnie wpływać na bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz na jakość środowiska. Zatem istotne będą możliwości w realizacji inwestycji, a także efektywność podejmowanych działań, które gwarantując likwidację wykluczenia komunikacyjnego, będą przyczyniały się do poprawy bezpieczeństwa i zmniejszania presji na środowisko. Dotyczy to np. inwestycji i zakupów taboru, jak   
i promocji transportu zbiorowego w celu odchodzenia od transportu indywidualnego.

# Cel i zakres ewaluacji

Zgodnie z zaprezentowanym w SOPZ oczekiwaniem, celem głównym badania jest:

***ocena ex-ante projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030, a na jej podstawie sformułowanie wniosków i rekomendacji, umożliwiających podniesienie jakości dokumentu i zwiększenie efektywności podejmowanej w jego ramach interwencji.***

## Zakres przedmiotowy badania

Przedmiotem niniejszego badania jest projekt *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*, w tym w szczególności wskazane w SOPZ jego następujące elementy:

1. Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim,
2. Problemy wynikające z diagnozy i wariantów planistycznych w kontekście różnych możliwości realizacji systemu transportowego,
3. Kierunkowa perspektywa rozwoju systemu transportowego regionu, w szczególności opisy celów, kierunków i działań inwestycyjnych,
4. System wdrażania i realizacji (m.in. kryteria wyboru projektów, ramy finansowe, system monitoringu i ewaluacji),
5. Analiza ryzyka.

Ewaluacja w części zasadniczej obejmie dwa dokumenty:

* projekt dokumentu PSRT WP podlegający konsultacjom społecznym,
* projekt dokumentu PSRT WP po uwzględnieniu uwag zgłoszonych na konsultacjach społecznych.

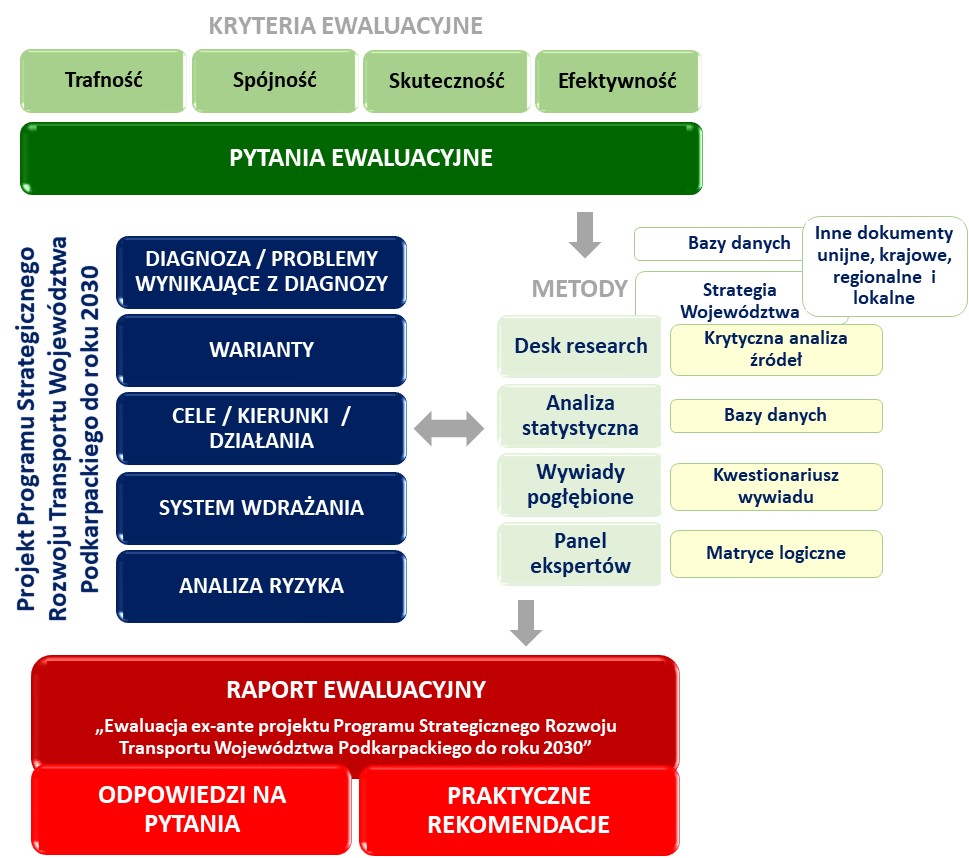
## Kryteria ewaluacyjne i logiczna struktura ewaluacji

Mając na uwadze charakter ewaluacji ex ante, zastosowano następujące kryteria:

* **kryterium trafności** – w ramach tego kryterium analizowana była **zasadność** sformułowanych celów i kierunków działań oraz Rozdziału IV Programu (obejmującego założenia ogólne, strukturę podmiotową realizacji Programu; ramy finansowe oraz system monitoringu i ewaluacji). Temu kryterium poddana została również analiza ryzyka zamieszczona w projekcie Programu;
* **kryterium spójności** – to kryterium posłużyło ocenie relacji między projektem Programu   
  a kluczowymi dokumentami unijnymi, krajowymi i regionalnymi (w tym lokalnymi) ze szczególnym uwzględnieniem *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030*. W ramach tego kryterium oceniona była również spójność wewnętrzna ewaluowanego dokumentu;
* **kryterium skuteczności**[[2]](#footnote-3) – w przypadku tego kryterium kluczowa była ocena logiki interwencji   
  w kontekście zakładanych celów Programu oraz przełożenia realizacji Programu na osiąganie celów rozwoju społeczno-gospodarczego określonych w *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030*. Kryterium skuteczności pozwoliło również ocenić system wdrażania (założenia dot. finansowania, monitoringu i ewaluacji);
* **kryterium** **efektywności** – zgodnie z zapisami SOPZ to kryterium było stosowane do oceny zapisów dotyczących monitoringu i ewaluacji.

Kryteria ewaluacyjne stanowiły część struktury ewaluacji (Rysunek 1), z nimi zostały powiązane pytania ewaluacyjne oraz metody.

Rysunek 1. Logiczna struktura ewaluacji ex ante Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030



Źródło: opracowanie własne na podstawie SOPZ.

## Pytania ewaluacyjne

Do poszczególnych kryteriów ewaluacyjnych przyporządkowane zostały odpowiadające im pytania ewaluacyjne oraz problemy badawcze (Tabela 2). Zagadnienia zostały uszczegółowione poprzez wskazanie podejścia zastosowanego do odpowiedzi na poszczególne pytania oraz charakterystykę najistotniejszych elementów składowych danego zagadnienia.

Tabela 2. Pytania ewaluacyjne i problemy badawcze w kontekście kryteriów ewaluacyjnych

| **Pytanie ewaluacyjne** | **Problem badawczy** | **Uszczegółowienie pytania ewaluacyjnego/problemu badawczego i/lub jego uzasadnienie** |
| --- | --- | --- |
| **Część I. Ocena trafności założeń projektu PSRT WP** | | |
| 1. Czy projekt Programu trafnie odpowiada na wyzwania i potrzeby społeczno-ekonomiczne obszaru nim objętego? | trafność założeń projektu w kontekście potrzeb i wyzwań województwa | Pytanie służy weryfikacji adekwatności/trafności założeń projektu, w tym zwłaszcza części kierunkowej dokumentu (cele i kierunki działań) i przyjętego wariantu planistycznego, w kontekście zidentyfikowanych potrzeb i wyzwań społeczno-ekonomicznych obszaru województwa podkarpackiego. |
| 1. Czy projekt Programu trafnie odpowiada na rozwijające się i prawdopodobne do zaistnienia w przyszłości trendy, które mogą mieć istotny wpływ na zmiany w sektorze transportu? | trafność założeń projektu w kontekście ogólnych trendów związanych z transportem | Pytanie służy weryfikacji adekwatności/trafności założeń projektu, w tym zwłaszcza części kierunkowej dokumentu (cele i kierunki działań) i przyjętego wariantu planistycznego, w kontekście zidentyfikowanych trendów mogących mieć istotny wpływ na zmiany w sektorze transportu. Tak sformułowane dodatkowe pytanie ewaluacyjne pozwoli na szersze spojrzenie na dokument poprzez uwzględnienie zewnętrznych uwarunkowań rozwoju obszaru. |
| 1. Czy wskazane w projekcie Programu przedsięwzięcia priorytetowe dla rozwoju systemu transportowego w województwie stanowią podstawowe warunki dalszego rozwoju tego obszaru? | trafność przedsięwzięć priorytetowych | Pytanie służy weryfikacji wskazanych w Programie przedsięwzięć priorytetowych w zakresie:   * ich trafności względem zidentyfikowanych w diagnozie potrzeb i problemów regionu, * ich ważności w kontekście innych, potencjalnych inwestycji dla rozwoju systemu transportowego. |
| 1. Czy wskazane ewentualne czynniki ryzyka, mogące wystąpić podczas realizacji Programu są trafnie sprecyzowane? | trafność  czynników ryzyka | Pytanie służy weryfikacji czynników ryzyka w kontekście:   * ich trafności względem założeń części kierunkowej (cele, kierunki działań) dokumentu, * trafności wskazanej siły oddziaływania i prawdopodobieństwa wystąpienia danego czynnika. |
| 1. Czy wskazane w Programie elementy systemu wdrażania i realizacji dokumentu zostały dobrane i sformułowane trafnie? | trafność systemu wdrażania i realizacji | Pytanie służy weryfikacji systemu wdrażania i realizacji, w kontekście:   * trafności doboru (i jego przesłanek) wskaźników systemu monitoringu w zakresie dopasowania tematycznego do celów, * trafności wskazania poszczególnych podmiotów zaangażowanych w realizację Programu w zakresie merytorycznym i prawnym, * trafności kryteriów wyboru projektów, * dopasowania do celów wskazanych źródeł finansowania, w zakresie prawnym, tematycznym i merytorycznym.   Tak sformułowane dodatkowe pytanie ewaluacyjne pozwoli na rozwinięcie zagadnienia potencjalnej skuteczności systemu wdrażania i monitorowania, która zostanie zweryfikowana w dalszej części badania. |
| **Część II. Ocena przewidywanej/potencjalnej skuteczności i efektywności założeń projektu PSRT WP** | | |
| 1. Czy zaproponowana logika interwencji umożliwi zrealizowanie założonych celów? | skuteczność logiki interwencji | Pytanie służy weryfikacji skuteczności logiki interwencji w kontekście zakładanych celów i relacji pomiędzy tymi celami, a także wpływu Programu na realizację celów Strategii Województwa. |
| 1. Czy przyjęty system wdrażania oraz wskazane źródła i instrumenty finansowania pozwolą na skuteczną realizację Programu? | skuteczność systemu wdrażania i finansowania | Pytanie służy weryfikacji systemu wdrażania i finansowania w kontekście jego potencjalnej skuteczności, czemu służyć ma analiza:   * potencjalnych zagrożeń związanych z dostępnością i wielkością źródeł finansowania, * potencjalnych zagrożeń związanych z funkcjonowaniem poszczególnych podmiotów zaangażowanych w realizację Programu. |
| 1. Czy ustalony w projekcie Programu system monitoringu i ewaluacji, umożliwia skuteczną i efektywną rejestrację i ocenę efektów jego realizacji, w odniesieniu do systemu transportowego poszczególnych JST z regionu jak i obszaru całego województwa podkarpackiego? | skuteczność i efektywność systemu monitorowania i ewaluacji | * Pytanie ewaluacyjne służy weryfikacji potencjalnej skuteczności systemu monitorowania i ewaluacji Programu m.in. w zakresie: * weryfikacji wartości docelowych wskaźników pochodzących z ogólnodostępnych danych, * ew. propozycji innych/dodatkowych wskaźników, które mogłyby podnieść skuteczność systemu monitorowania Programu. |
| **Część III. Ocena spójności projektu PSRT WP w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym** | | |
| 1. Czy projekt Programu jest zgodny i komplementarny z obowiązującymi regulacjami prawa, wytycznymi MFiPR dotyczącymi spełnienia warunkowości podstawowej, wytycznymi JASPERS dotyczącymi metodologii opracowania regionalnych planów transportowych oraz właściwymi dokumentami krajowymi i unijnymi dotyczącymi nowego systemu programowania i wdrażania Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFSI) w perspektywie finansowej 2021-2027 oraz aktualnie obowiązującymi zasadami polityki regionalnej? | spójność w wymiarze zewnętrznym | Grupa pytań ewaluacyjnych ma służyć weryfikacji spójności dokumentu w wymiarze zewnętrznym, przede wszystkim w zakresie:   * powiązań tematycznych celów i kierunków działań z zapisami dokumentów na poziomie unijnym, krajowym i wojewódzkim, zwłaszcza w kontekście możliwości uzyskania finansowania z dedykowanych obszarowi funduszy (spełnienie warunkowości podstawowej, spójność ze strategią wojewódzką i programem regionalnym na lata 2021-2027), * zgodności z przepisami prawa, w tym w zakresie elementów, które Program powinien posiadać w swojej strukturze i przyjętej metodyce, * zasad polityki regionalnej. |
| 1. Czy cele i kierunki rozwoju przyjęte w projekcie Programu są zgodne z najważniejszymi politykami i strategiami na poziomie unijnym i krajowym? |
| 1. Czy cele i kierunki rozwoju przyjęte w projekcie Programu są zgodne z zapisami Strategii rozwoju województwa - Podkarpackie 2030 oraz programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027 (projekt)? |
| 1. Czy projekt Programu jest wewnętrznie spójny, czytelny, logicznie powiązany oraz napisany zrozumiałym językiem? | spójność w wymiarze wewnętrznym | Grupa pytań ewaluacyjnych służy weryfikacji spójności wewnętrznej w zakresie:   * ogólnej poprawności językowej dokumentu, * powiązań tematycznych i związków przyczynowo-skutkowych pomiędzy analizą SWOT a diagnozą, diagnozą i celami oraz analizą SWOT i celami, w kontekście identyfikacji ew. braków lub niespójnych zapisów, * ogólnej logiki dokumentu. |
| 1. Czy występuje zgodność pomiędzy analizą SWOT a diagnozą i celami wskazanymi w Programie? |

Źródło: opracowanie własne na podstawie SOPZ.

## Metody badawcze

W ewaluacji wykorzystano następujące metody:

* 1. **Analiza danych zastanych (desk research)** –metoda stanowiła podstawowe narzędzie analizy   
     i weryfikacji materiałów źródłowych. Krytyczna analiza źródeł została wykonana w szczególności w zakresie:
* identyfikacji powiązań Programu z innymi dokumentami na poziomie lokalnym, wojewódzkim, krajowym i europejskim,
* identyfikacji (i ewentualnego pozyskania) dostępnych/dodatkowych źródeł danych   
  w zakresie analizy systemu transportowego w województwie podkarpackim,
* analizy systemu transportowego w województwie podkarpackim (poziom lokalny   
  i regionalny),
* analizy poszczególnych elementów składowych Programu.

Analiza danych zastanych została wykorzystana do weryfikacji spełnienia przez projekt Programu wszystkich kryteriów ewaluacyjnych. W celu realizacji wymienionych wyżej punktów, analizie poddano:

1. **Dokumenty strategiczne i programowe**:
2. na szczeblu regionalnym:

* *Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2030,*
* *Program regionalny Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027* (projekt),
* *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – perspektywa 2030*,
* *Program Strategicznego Rozwoju Bieszczad,*
* *Program Strategiczny Błękitny San*,
* *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim opracowana na potrzeby PSRT WP do roku 2030*,
* *Strategie lokalne*,
* *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2030   
  (z elementami strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego)*,
* *Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatów Województwa Podkarpackiego*,
* *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego*,
* *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich   
  i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* – opracowany przez Ministra Infrastruktury   
  – w zakresie odnoszącym się do Województwa Podkarpackiego.

1. na szczeblu krajowym i międzynarodowym:

* *Rozporządzenia pakietu legislacyjnego polityki spójności na lata 2021-2027*,
* *Umowa partnerstwa 2021-2027*,
* *Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju,*
* *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),*
* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Podkarpackiego* (2014),
* *Kontrakt Programowy dla Województwa Podkarpackiego* (2022),
* *Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*,
* *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*,
* *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030*,
* *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,*
* *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.),*
* *Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku (z perspektywą do 2033 r.),*
* *Programy Rozwoju Kolei,*
* *Narodowy program BRD,*
* *Programy operacyjne na poziomie krajowym,*
* *Krajowy Plan Odbudowy*,
* powiązane z zakresem przedmiotowym badania Wytyczne i Rozporządzenia Rady, Parlamentu (WE) oraz Komisji Europejskiej,
* powiązane z zakresem przedmiotowym badania Wytyczne i Rozporządzenia Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej,
* dokumenty prawne regulujące kwestie zarządzania infrastrukturą transportową oraz przewozem osób i towarów,
* *Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych* (Polska), Wytyczne JASPERS z dnia 24 kwietnia 2020 r.

1. **Dostępne dane statystyczne (np. GUS, Eurostat) i powiązane z nimi opracowania, analizy   
   i informacje (m.in. MFiPR, PAN).**
2. **Inne zidentyfikowane przez Wykonawcę obowiązujące dokumenty, akty prawne oraz źródła danych zastanych:**

* *Europejski Zielony Ład (Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności,*
* *Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych*,
* 8 zintegrowanych strategii tematycznych,
* *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu,*
* *Krajowy plan na rzecz energii i klimatu*.
  1. **Analiza statystyczna** –metoda posłużyła analizie systemu transportowego dla województwa podkarpackiego na podstawie danych statystycznych zidentyfikowanych w analizie desk research. Metoda została wykorzystana w kontekście oceny systemu monitorowania PSRT WP, w tym   
     w zakresie:
* możliwości efektywnego monitorowania rozwoju systemu transportowego w województwie podkarpackim,
* propozycji dodatkowych/innych wskaźników statystycznych,
* weryfikacji wartości docelowych wskaźników ogólnodostępnych danych statystycznych   
  (w tym głównie GUS).

Efektem końcowym zastosowanej metody była baza danych zawierająca analizy służące realizacji wymienionych punktów. Analiza statystyczna została wykonana dla województwa podkarpackiego, przy częściowym odniesieniu do kontekstu krajowego.

* 1. **Indywidualne wywiady pogłębione/telefoniczne wywiady pogłębione** – każdy wywiad był oparty o ustrukturalizowany kwestionariusz. Podstawowym kluczem doboru osób do wywiadów było ich bezpośrednie lub pośrednie zaangażowanie w proces tworzenia Programu. Przeprowadzono siedem wywiadów pogłębionych z:
* przedstawicielem Urzędu Marszałkowskiego (jeden wywiad – wywiad był zrealizowany   
  z osobą, która jednocześnie jest członkiem Zespołu Roboczego ds. opracowania Programu);
* przedstawicielami Zespołu Roboczego ds. opracowania Programu (dwa wywiady, z których jeden był przeprowadzony z osobą, która jest również przedstawicielem Urzędu Marszałkowskiego);
* przedstawicielami samorządów lokalnych (trzy wywiady);
* przedstawicielem interesariuszy Programu, uczestniczącym w jego opracowaniu (jeden wywiad).
  1. **Panelu ekspertów** – przeprowadzono go w formie korespondencyjnej, z udziałem pięciu osób.   
     W paneluwzięli udział eksperci zewnętrzni, powiązani tematycznie z pięcioma podsystemami systemu transportowego wskazanymi w projekcie PSRT WP. W ramach panelu ekspertów ocenie poddane były przygotowane przez zespół Ewaluatora, matryce logiczne służące weryfikacji przyjętej w Programie logiki interwencji.

# Ocena trafności założeń projektu PSRT WP

## Ocena trafności w kontekście wyzwań i potrzeb społeczno-ekonomicznych regionu

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy projekt Programu trafnie odpowiada na wyzwania i potrzeby społeczno-ekonomiczne obszaru nim objętego?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Generalnie tak, projekt Programu odpowiada na te czynniki, które dotyczą systemu transportu   
w sposób pośredni lub bezpośredni. Analizując dokumenty strategiczne i programowe, które charakteryzują województwo podkarpackie pod względem wielu dziedzin społeczno-gospodarczych, warto podkreślić, że znaczna pula wyzwań i potrzeb dotyczy obszarów tematycznych, których Program nie dotyczy. W przypadku dokumentów dotyczących wyłącznie transportu, Program trafnie odpowiada na niemalże wszystkie zawarte w nich wyzwania.***

#### Analiza

Postawione pytanie ewaluacyjne dotyczy wyzwań i potrzeb województwa podkarpackiego w zakresie gospodarczo-społecznym. Zgodnie z ewaluacją ex ante *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030* (Dziemianowicz, Jurkiewicz, Cybulska 2019), uzasadnione jest założenie, że elementy analizy SWOT (słabości, szanse i zagrożenia) stanowią właściwy punkt odniesienia do wyjaśnienia tego zagadnienia. Słabości województwa można traktować jako problemy, zaś szanse i zagrożenia jako wyzwania. Zestawienie tych elementów zapisanych w Strategii rozwoju województwa z celami PSRT WP pozwala stwierdzić, iż Program odpowiada na obecną sytuację społeczno-ekonomiczną regionu (Tabela 3).

Tabela 3. Wyzwania i potrzeby społeczno-gospodarcze województwa a PSRT WP

| **Wyzwania i potrzeby regionu sformułowane w SRWP 2030** | **Cele PSRT WP wpływające na sprostanie wyzwaniom oraz zaspokojenie potrzeb regionu** |
| --- | --- |
| **SŁABOŚCI WOJEWÓDZTWA** |  |
| Niewystarczająca liczba markowych, wysokostandardowych produktów turystycznych oraz słaba infrastruktura turystyczna | Częściowo Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zróżnicowanie jakości życia (pod względem ekonomicznym i dostępu do usług publicznych) w układzie miasto-wieś i na poziomie subregionalnym (północ-południe) | Częściowo Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Nierówne tempo rozwoju poszczególnych subregionów wewnątrz województwa | Częściowo Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Częściowo Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Brak bezpośredniego połączenia drogowego i kolejowego ze stolicą kraju oraz niewystarczająca sieć drogowa, szczególnie w kierunku południowym (słaba dostępność komunikacyjna tej części regionu) | Cel podstawowy 1.Dostępność zewnętrzna  Częściowo Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niezadowalająca jakość lub brak transportu publicznego na obszarach wiejskich oraz słabe zintegrowanie różnych form transportu | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny  Częściowo Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| **SZANSE** |  |
| Dobre skomunikowanie z województwami małopolskim, śląskim, opolskim i dolnośląskim – wzmocnienie współpracy pomiędzy firmami z województw południowych | Częściowo Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Rozwój powiązań gospodarczych w układzie północ-południe poprzez realizację szlaku komunikacyjnego Via Carpatia | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Umiejętne wykorzystywanie dostępnych środków zewnętrznych (w tym europejskich) na cele rozwojowe województwa | Wszystkie cele |
| Rozwój e-usług w oparciu o zasoby cyfrowe[[3]](#footnote-4) | Częściowo Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Częściowo Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Otwierający się rynek usług w ramach „srebrnej gospodarki” (silver economy) | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Rozwój badań, pojawianie się nowych technologii i wzrost świadomości społecznej w zakresie ochrony środowiska, energetyki i zrównoważonego rozwoju | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Częściowo Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Centralne położenie województwa na obszarze objętym Inicjatywą Trójmorza i rozwój współpracy transgranicznej | Częściowo Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| **ZAGROŻENIA** |  |
| Peryferyjne położenie i słabe skomunikowanie ze stolicą | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Intensywna antropogenizacja środowiska przyrodniczego przejawiająca się: zanieczyszczeniami powietrza (szczególnie pyłowymi) oraz postępującą zabudową na terenach zalewowych i osuwiskowych (jako efekt braku regulacji prawnych w zakresie obowiązku sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Częściowo Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |

Uwaga: ocenie poddano wszystkie elementy Strategii wskazane w analizie SWOT (w słabościach, szansach i zagrożeniach). W tabeli wskazano tylko te elementy, do których odnosi się Program.

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Strategii rozwoju województwa – Podkarpacie 2030.

Wyzwania i potrzeby, które zostały określone w *Strategii rozwoju województwa – Podkarpacie 2030* okazują się w znacznym stopniu nie dotykać tematyki transportowej i komunikacyjnego połączenia wewnątrz województwa, jak i poza nim (ok. 71% wszystkich czynników). Czynniki te wpisują się   
w aspekty demograficzne, dotyczące edukacji, zatrudnienia, współpracy na różnych poziomach czy zmian klimatycznych. Cele określone w Programie poprawnie odpowiadają na pozostałe czynniki, czyli te które przynajmniej w sposób pośredni nawiązują do systemu transportu w województwie.

Wszystkie cele PSRT WP wpisują się w problemy i wyzwania określone w SRWP. W szczególności cel podstawowy 1. odpowiada na 6 z 14 czynników dotyczących transportu oraz cel podstawowy 2 (5 z 14 czynników) (Tabela 4). Te cele odpowiadają na kilkakrotnie podkreślane wykluczenie transportowe, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz województwa. Najmniej rozwijającymi czynniki celami są cel podstawowy 3. oraz cel horyzontalny 4. Nawiązują one do prawidłowego finansowania potrzeb województwa.

Tabela 4. Siła odpowiedzi celów PSRT WP 2030 w stosunku do wyzwań i potrzeb określonych w Strategii rozwoju województwa – Podkarpacie 2030

| **Cele Programu Strategicznego Rozwoju Transportu  Województwa Podkarpackiego do roku 2030** | **Siła odpowiedzi celów PSRT WP na wyzwania i potrzeby** |
| --- | --- |
| Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna | +++ |
| Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna | +++ |
| Cel podstawowy 3. Integracja MOF | + |
| Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne | ++ |
| Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych | ++ |
| Cel horyzontalny 3. Transport publiczny | ++ |
| Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie | + |

**++** duża siła, + mała siła, 0 neutralność

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Strategii rozwoju województwa – Podkarpacie 2030.

Kolejnym dokumentem traktującym m.in. o rozwoju transportu jest *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego* z perspektywą do 2030 roku. W zapisanej w nim wizji znajdują się informacje o:

* wzmacnianiu Rzeszowa jako głównego ośrodku wzrostu oraz rozwoju ośrodków subregionalnych,
* zintegrowaniu systemu drogowego,
* modernizacji linii kolejowych,
* poprawie dostępności komunikacyjnej z resztą kraju,
* poprawie standardu życia mieszkańców,
* wzroście gospodarczym,
* ograniczeniu ryzyka związanego ze zmianami klimatu,
* lepszym gospodarowaniu przestrzenią miejską i podmiejską,
* lepszym dostępnie do usług publicznych.

Transport pojawia się w czwartym i szóstym kierunku rozwoju. W dokumencie zwraca się uwagę na brak dróg szybkiego ruchu, które mogłyby rozłożyć lokalny i tranzytowy ruch. Stan techniczny aktualnej sieci jest przestarzały i wymaga modernizacji. Problem stanowi również brak dróg krajowych   
w niektórych częściach regionu i tym samym przeciążenie dróg wojewódzkich. W kontekście kolei pojawia się hasło, że infrastruktura nie jest w pełni wykorzystywana, prawdopodobnie przez niski poziom jej elektryfikacji i ogólny zły stan. Skutkuje to małą liczbą połączeń krajowych i lokalnych. Nie wykazano problemów w zakresie funkcjonowania transportu lotniczego. *Plan Zagospodarowania*… zakłada rozwój powiązań komunikacyjnych wewnątrz kraju i w wymiarze międzynarodowym, rozwój systemu kolejowego, unowocześnienie infrastruktury lotniczej oraz wzmocnienie infrastruktury na wschodniej granicy. Również zwraca uwagę na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu.

PSRT WP w części odpowiada na niedobory komunikacyjne. W ramach celów podstawowych będą realizowane działania: budowa dróg ekspresowych, obwodnic, lepsze połączenia z drogami wyższej klasy, rozbudowa i modernizacja lotnisk lokalnych i lotniska Rzeszów-Jasionka, rozwinięcie infrastruktury przejść granicznych. W ramach działań celu horyzontalnego 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie zapewnione będzie bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Analizując wyzwania i potrzeby regionu w kontekście rozwoju transportu należy wziąć pod uwagę także *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego*. Dokument w swoich założeniach bazuje na planie przygotowanym przez ministra właściwego ds. transportu i jest podstawą dla przygotowywania planów powiatowych.

PSRT WP odpowiada swoimi założeniami na wyzwania i potrzeby wskazane w analizie SWOT regionalnego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności poprzez Cele podstawowe: 1., 2. i 3. W zaspokojeniu potrzeb wskazanych w tym dokumencie ważną rolę spełnia też koncentrujący się na rozwoju transportu zbiorowego Cel horyzontalny 3. Na część poruszonych w analizie SWOT kwestii odpowiadają też: Cel horyzontalny 2. (w zakresie multimodalnych połączeń komunikacji zbiorowej) i Cel horyzontalny 3. (w zakresie ochrony cennych zasobów przyrodniczych regionu). Część czynników została też – w różnym stopniu – poruszona w diagnozie lub/i analizie ryzyka, co świadczy o uwzględnianiu tych kwestii (Tabela 5).

Na potrzeby tworzenia *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego* przeprowadzono też badanie ankietowe mieszkańców, które stanowi dodatkowe źródło informacji o wyzwaniach i potrzebach w zakresie transportu publicznego regionu. Łącznie, w roku 2013 przebadano 5 772 osób w pociągach, na dworcach i w szkołach ponadgimnazjalnych. Z badania wynika, że problemem jest rzadkie kursowanie zarówno autobusów (szczególnie w weekendy i wieczorami), jak i pociągów. Problematyczne jest też przepełnienie autobusów, co wpływa na komfort podróży. Niedostosowanie oferty do potrzeb i preferencji jest szczególnie zauważalne w rozkładach kolejowych. Ogólnie, jak wskazali ankietowani, niska jakość przewozów zbiorowych skutkuje wyborem indywidualnych form transportu, które mimo generowanych kosztów są bardziej konkurencyjne ze względu na czas podróży i wygodę.

Wskazanym – w ramach badania ankietowego – wyzwaniom i potrzebom sprostać ma za zadanie przede wszystkim cel horyzontalny 3., a przejawem dostrzeżenia przez autorów PSRT WP powyżej wymienionych problemów jest w szczególności dość ogólnie sformułowany kierunek „Podwyższenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego wobec indywidualnego transportu samochodowego”, ale także:

* „Dostosowanie rozkładów jazdy kolejowego transportu publicznego do potrzeb mieszkańców (dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy i godzin nauki w szkołach, znajdujących się na terenie obsługiwanego transportu kolejowego”,
* „Zdywersyfikowanie sieci przewoźników, w tym zapewnienie obsługi transportu publicznego dla obszarów peryferyjnych i o niskiej dostępności – połączenia pierwszej i ostatniej mili (tam gdzie to nie jest rentowne organizacja niewielkich parkingów typu P&R w miejscowościach węzłowych leżących przy już ustalonych korytarzach transportowych),
* „Rozwój i modernizacja infrastruktury transportu publicznego, w tym uzupełnienie sieci obiektów dworcowych i przystanków oraz pętli autobusowych”,
* „Rozwój transportu publicznego lub lokalnych rozwiązań alternatywnych (typu car-sharing, car-pooling, autobus na życzenie) na obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym, gdzie celem jest zapewnienie obsługi ludności bez dostępu do indywidualnych środków transportu oraz gdzie funkcjonowanie prywatnych przewoźników jest często nieopłacalne”
* „Rozwój transportu publicznego w przewozach między biegunami wzrostu”,
* „Rozwój transportu publicznego w dużych aglomeracjach miejskich (Rzeszów), gdzie celem jest zmniejszenie kongestii oraz emisji”,
* „Zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez modernizacje oraz zakup nowoczesnego taboru kolejowego”,
* „Rozwój połączeń autobusowych i kolejowych zapewniających transport obszarom dotkniętym wykluczeniem transportowym”
* oraz 3 kierunki związane z niwelowaniem barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego: między ośrodkami miejskimi a sąsiednimi obszarami wiejskimi i ośrodkami miejskimi, w kierunku na Słowację i Ukrainę oraz w ramach Czwórmiasta.

Tabela 5. Wyzwania i potrzeby społeczno-gospodarcze województwa wskazane w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego a PSRT WP

| **Wyzwania i potrzeby regionu sformułowane w planie** | **Cele PSRT WP wpływające na sprostanie wyzwaniom oraz zaspokojenie potrzeb regionu wskazanych w planie** |
| --- | --- |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Niska jakość dróg (z powodu złego stanu dróg przewoźnicy nie są zainteresowani uruchamianiem kolejnych tras przewozowych, zły stan dróg ogranicza rozwój transportu zbiorowego z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, możliwość uszkodzenia taboru i in.) | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Brak skomunikowania transportu autobusowego z kolejowym | Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| Niska częstotliwość kursowania autobusów na niektórych liniach | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **SZANSE** | |
| Poprawa jakości usług przewozowych poprzez politykę informacyjną | Potencjalnie: Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna[[4]](#footnote-5)  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny [[5]](#footnote-6) |
| Możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzenie badań jakości tych usług | Poruszone w diagnozie (wykorzystano wyniki Ankietowego badania mobilności transportowej ludności na poziomie lokalnym) – zob. opracowanie Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku[[6]](#footnote-7) |
| Budowa i modernizacja dróg wojewódzkich | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Budowa drogi ekspresowej A4 | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Możliwość pozyskiwania środków unijnych | Wszystkie cele |
| Atrakcje turystyczne | Potencjalnie:  Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Wysokie walory przyrodnicze regionu | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **ZAGROŻENIA** | |
| Niedostateczne skomunikowanie różnych rodzajów środków transportu | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Duży spadek przewozów w okresie wakacyjnym | Potencjalnie Cel horyzontalny 3. Transport publiczny[[7]](#footnote-8) |
| Niewystarczająca infrastruktura drogowa | Wszystkie cele |
| Rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny[[8]](#footnote-9) |
| System prawny niedostosowany do współczesnych potrzeb transportu publicznego | Częściowo poruszone w diagnozie |
| Brak centralnych środków finansowych na poprawę transportu publicznego jednostek samorządu terytorialnego | Częściowo poruszone w diagnozie i analizie ryzyka |
| Rosnąca konkurencja na rynku przewoźników w transporcie publicznym, skutkująca niską jakością | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne[[9]](#footnote-10)  Potencjalnie Cel horyzontalny 3. Transport publiczny[[10]](#footnote-11) |

Uwaga: ocenie poddano wszystkie elementy Planu wskazane w analizie SWOT (w słabościach, szansach i zagrożeniach). W tabeli wskazano tylko te elementy, do których odnosi się Program.

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego.

Na zagłębienie się w zagadnienie potrzeb i wyzwań regionu pozwala również analiza celów Programu względem strategii ponadlokalnych MOF w województwie podkarpackim (Tabela 6). Na obszarze regionu zostało wyznaczonych 11 takich obszarów, jednakże aktualnych dokumentów jest 9. Nie podjęto się opracowania strategii dla MOF Jasła, natomiast MOF Lubaczowa jest w procesie jej tworzenia. W związku z tym przeanalizowane zostały strategie rozwoju tych dwóch miast rdzeniowych.

Tabela 6. Wyzwania i potrzeby społeczno-gospodarcze województwa wskazane w strategiach MOF i nawiązujące do zagadnienia transportu a PSRT WP

| **Wyzwania i potrzeby regionu sformułowane w strategiach** | **Cele PSRT WP wpływające na sprostanie wyzwaniom oraz zaspokojenie potrzeb regionu** |
| --- | --- |
| **Strategia ZIT Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Niewystarczająca spójność komunikacyjna ROF w zakresie dostępności do sieci TEN-T | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Słabo rozwinięta sieć ścieżek rowerowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| Mocno scentralizowany transport publiczny oraz słabo rozwinięta siatka połączeń poza głównym miastem ROF | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Niezadowalająca jakość infrastruktury drogowej oraz poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym wpływające negatywnie na efektywność regionalnego systemu transportowego | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Brak zintegrowanego systemu zrównoważonego transportu publicznego ROF | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Niedostateczny rozwój alternatywnych form transportu publicznego w stosunku do komunikacji autobusowej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Niezadawalające działania mające na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| **SZANSE** | |
| Przebiegające przez teren ROF kluczowe szlaki komunikacyjne - ze wschodu na zachód (E40) oraz z północy na południe (E371), umożliwiające rozwój terenu w oparciu o intensywny ruch tranzytowy | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Zakończenie modernizacji magistrali kolejowej nr 91 na odcinku Kraków – Rzeszów (część trasy E30) pozwalającej na podróżowanie z wysokimi prędkościami | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Możliwość ubiegania się o środki unijne na realizację projektów w ramach nowej perspektywy finansowej 2014-2020 | Wszystkie cele |
| **ZAGROŻENIA** | |
| Słabo wykorzystywane alternatywne środki transportu zbiorowego oraz wynikająca z tego emisja zanieczyszczeń pochodząca z komunikacji indywidualnej | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Przemyśl** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Brak nowoczesnego centrum przesiadkowego zlokalizowanego na terenie m. Przemyśla | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| Zły stan infrastruktury kolejowej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Niewystarczająca dostępność komunikacyjna na terenach wiejskich oraz zły stan części dróg lokalnych | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **SZANSE** | |
| Uwarunkowania prawne wymuszające stosowanie odnawialnych źródeł energii | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Z**AGROŻENIA** | |
| Peryferyjne położenie MOF Przemyśl oraz słabe skomunikowanie z resztą kraju | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| **Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Peryferyjne położenie MOF Krosno w stosunku do głównych ośrodków gospodarczych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Brak dróg ekspresowych i autostrad | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Brak bezpośredniego połączenia kolejowego z Rzeszowem | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Przestarzała, energochłonna infrastruktura publicznego oświetlenia ulicznego | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Częściowo Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Przestarzały tabor MKS Krosno Sp. z o.o. – głównego wykonawcy komunikacji publicznej na terenie MOF | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **SZANSE** | |
| Budowa drogi ekspresowej S19 | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Bliskość autostrady A4 | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Przywrócenie przez PKP połączeń pasażerskich na linii nr 108 –przebiegających przez MOF Krosno | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Modernizacja i rozbudowa sieci kolejowej w regionie, w tym m.in. wybudowanie łącznicy kolejowej skracającej czas dojazdu z Krosna do Rzeszowa | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Polityka Unii Europejskiej w zakresie wspierania rozwiązań „niskoemisyjnych” | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Polityka Unii Europejskiej w zakresie wspierania słabiej rozwiniętych regionów | Wszystkie cele – rozwijanie obszaru Polski Wschodniej |
| Wzrost znaczenia transportu lotniczego w Polsce | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| **ZAGROŻENIA** | |
| Ryzyko zaniechania lub odłożenia w czasie budowy drogi S-19 | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Ryzyko wstrzymania bądź opóźnienia inwestycji w sieć kolejową, w szczególności ryzyko dalszej degradacji linii kolejowej nr 108 | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| **Strategia ZIT Tarnobrzeskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Niewystarczająca jeszcze dostępność komunikacyjna niezbędna do rozwoju turystyki i rekreacji | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Niska jakość systemu komunikacyjnego strefy rozwoju gospodarczego na terenach byłej KiZPS Siarkopol | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| **ZAGROŻENIA** |  |
| Niewystarczające wykorzystanie transportu kolejowego w gospodarce narodowej | Częściowo Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Nadal niewystarczająca dostępność drogowa | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| **Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Mielca** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Niedostateczny poziom sprawności i bezpieczeństwa ciągów komunikacyjnych spajających MOF oraz transportu publicznego | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| **SZANSE** | |
| Poprawa dostępności komunikacyjnej (autostrada A4 i połączenie z nią, planowana modernizacja linii kolejowej oraz budowana droga obwodowa Mielca) | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Polityka skierowana na wsparcie biegunów wzrostu oraz ich obszarów funkcjonalnych | Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| **Strategia Rozwoju Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Stan dróg łączących tereny inwestycyjne z zewnętrznym układem komunikacyjnym nie jest dostosowany do transportu towarów | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niewystarczająca oferta transportu publicznego stanowiąca barierę dla rozwoju powiązań funkcjonalnych pomiędzy partnerami D-ROF | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Charakterystyka przestrzenna gmin partnerstwa – liczne rozproszone obszary wiejskie | Częściowo Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niski poziom wykorzystania rozwiązań energetycznych opartych na OZE | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Ponadnormatywne przekroczenia stężeń benzo(a)pirenu, a także pyłów PM2,5 oraz PM10 powstałe na skutek ruchu komunikacyjnego i „niskiej emisji” | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Brak sieci dróg pieszorowerowych na terenie D-ROF | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| **SZANSE** | |
| Pasmo rozwojowe tworzące się w ciągu autostrady A4 i magistrali kolejowej E-30 | Częściowo Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Częściowo Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Częściowo Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych to |
| Dostępność komunikacyjna umożliwiająca wchłanianie impulsów rozwojowych z 3 miast wojewódzkich: Krakowa, Rzeszowa oraz Kielc | Częściowo Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Rewitalizacja linii kolejowych, w tym: zakończenie modernizacji linii kolejowej E30/C-E30 i linii kolejowej nr 25, Padew – Dębica | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Możliwość pozyskania środków zewnętrznych na zakup niskoemisyjnego taboru | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji publicznej na terenie D-ROF. | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **ZAGROŻENIA** |  |
| Brak możliwości pozyskania środków zewnętrznych na rozwój sieci drogowej | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Wzrastające obciążenie indywidualnym ruchem samochodowym skutkujące degradacją infrastruktury i zanieczyszczeniem powietrza | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Strategia ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarosław-Przeworsk na lata 2014-2020** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Wymagające poprawy bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym w zakresie oświetlenie dróg | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Niedobory w zakresie infrastruktury komunalnej obniżającej atrakcyjność przestrzeni i bezpieczeństwo ruchu drogowego (stan infrastruktury ruchu pieszego, rowerowego, oświetlenia) | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Brak zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej (transport autobusowy) pomiędzy Gminami tworzącymi MOF | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| SZANSE | |
| Specjalne instrumenty wspierające rozwój regionów Polski Wschodniej | Wszystkie cele |
| Możliwość pozyskania środków finansowych ze źródeł zewnętrznych na realizację projektów proekologicznych | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| **Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Sanok-Lesko** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Bardzo słaba dostępność potencjałowa sieci drogowej całego Obszaru | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Mała gęstość sieci dróg gminnych i powiatowych w Gminie Sanok oraz Mieście i Gminie Lesko, niższa od średniej dla województwa oraz kraju | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Słabo rozwinięta sieć i infrastruktura kolejowa | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niewystarczająco rozwinięta sieć połączeń transportu publicznego | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Problemy komunikacyjne mieszkańców na drogach krajowych prowadzących do przejść granicznych z Ukrainą | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| SZANSE | |
| Możliwość ubiegania się o środki unijne na realizację projektów w ramach nowej perspektywy finansowej 2014-2020 | Wszystkie cele |
| Stosunkowo dobre skomunikowanie z ośrodkami na Ukrainie, może stanowić dodatkowy impuls dla rozwoju gospodarczego, w szczególności w sytuacji stopniowego powiększania zakresu współpracy krajów UE z Ukrainą oraz krajami Europy Wschodniej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Stosunkowo dobre skomunikowanie z ośrodkami na Słowacji wpływające na większe możliwości rozwoju gospodarczego | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Wykorzystanie środków unijnych na polepszenie spójności transportowej, łączącej strefy aktywności gospodarczej Obszaru z centrami życia społeczno-gospodarczego | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Polityka Unii Europejskiej nastawiona na odnawialne źródła energii daje szansę na zachowanie dobrego stanu środowiska naturalnego | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| **Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Stalowej Woli na lata 2014-2020** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Słabe zagęszczenie infrastruktury drogowej wewnątrz obszaru, wpływające niekorzystnie na spójność komunikacyjną MOF. | Częściowo Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Brak obwodnic największych ośrodków MOF - Stalowej Woli i Niska | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Niewystarczająca liczba bezpośrednich połączeń kolejowych MOF z innymi miastami kraju | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Niewystarczająca liczba ścieżek rowerowych, szczególnie w gminach Nisko, Pysznica i Zaleszany | Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Przestarzały i emitujący znaczne ilości zanieczyszczeń do środowiska tabor autobusowy komunikacji miejskiej | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Stan powietrza wymagający poprawy | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| **SZANSE** | |
| Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska w ciągu DK 77 | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Rozbudowa najważniejszych szlaków drogowych (A-4, S-19, S-74, DK 77) | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz MOF poprzez rozwój sieci dróg gminnych i ścieżek rowerowych | Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do środowiska | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| **ZAGROŻENIA** |  |
| Przeciążenie istniejących sieci połączeń drogowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Spadek mobilności mieszkańców MOF, na skutek ograniczenia transportu komunikacją miejską | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zanieczyszczenie środowiska naturalnego przez stawy osadowe, emisję substancji szkodliwych do środowiska i działalność człowieka | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| **Strategia Rozwoju Miasta Jasła na lata 2007-2020** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Zanieczyszczenie środowiska | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Zanieczyszczenia związane z komunikacją samochodową w centrum miasta | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Brak szybkich transeuropejskich i krajowych połączeń komunikacyjnych miasta | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Zły stan nawierzchni dróg, zwłaszcza wewnętrznych, osiedlowych | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Brak obwodnicy północnej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Niewykorzystany węzeł kolejowy | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| Zdekapitalizowany tabor komunikacji miejskiej | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **SZANSE** | |
| Zwiększenie liczby inicjatyw zmierzających do poprawy stanu środowiska naturalnego | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Modernizacja krajowych węzłów drogowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| Budowa autostrady A4 | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Nakłady ze środków unijnych na rozwój infrastruktury | Wszystkie cele |
| Przywrócenie Jasłu funkcji ważnego węzła kolejowego | Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Połączenia komunikacyjne wynikające z bliskości dużych ośrodków miejskich | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Budowa obwodnicy północnej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Zwiększenie ruchu transgranicznego związanego z otwarciem przejścia w Ożennej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| **ZAGROŻENIA** |  |
| Pogłębiające się różnice infrastrukturalne pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi a małymi miastami | Częściowo Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Zagrożenie wypadkowe spowodowane złą jakością nawierzchni dróg | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Brak zjazdu z autostrady A4 na drogę krajową nr 73 (Pilzno) w kierunku Jasła | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Marginalizacja jasielskiego węzła kolejowego | Częściowo Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| **Strategia Rozwoju Miasta Lubaczowa na lata 2018- 2038** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Peryferyjne położenie, tzw. ściana wschodnia | Częściowo Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Ubocze głównych tras komunikacyjnych, brak dróg krajowych na terenie miasta i powiatu – brak dobrego dojazdu do autostrady A4 | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Położenie na uboczu głównych szlaków komunikacyjnych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niezadowalający stan techniczny sieci drogowej | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| **SZANSE** | |
| Planowany rozwój sieci dróg gminnych w wyznaczonym „obszarze urbanizacji” | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Dotacje i środki pomocowe | Wszystkie cele |
| Wykorzystanie potencjału przejścia granicznego w Budomierzu – 10 km od miasta | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Obwodnica miasta Lubaczowa planowana na 2019 (obecnie w fazie budowy) | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Przejście graniczne w Budomierzu i otwarcie granicy wschodniej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| **ZAGROŻENIA** |  |
| Niszczenie środowiska naturalnego | Częściowo Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |

Uwaga: ocenie poddano wszystkie elementy Strategii wskazane w analizie SWOT (w słabościach, szansach i zagrożeniach). W tabeli wskazano tylko te elementy, do których odnosi się Program.

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz strategii miejskich obszarów funkcjonalnych Podkarpacia i strategii miejskich.

Wszystkie analizowane strategie poruszają w różnym zakresie zagadnienie transportu na Podkarpaciu. Jest to bardzo aktualny temat zważywszy na sytuację polityczną w jakiej znalazła się teraz Polska   
w związku z konfliktem w Ukrainie. Dwa MOF-y zaznaczyły to wyraźnie w swojej analizie SWOT (Jarosław-Przeworsk i Sanok-Lesko i Lubaczów). Pomimo, iż nie są to czynniki bezpośrednio dotyczące rozwoju transportu w województwie, to z aktualnej perspektywy można dostrzec, jak duży wpływ może mieć fala migrantów na poprawne funkcjonowanie komunikacji publicznej lub przejść granicznych. Dodatkowo podczas aktualnej sytuacji politycznej uwidacznia się istota połączeń między- i wewnątrzkrajowych oraz węzłów komunikacyjnych. Podkarpacie przyjmuje wiele transportu   
z uchodźcami. Połączenie z resztą Polski i połączenia zagraniczne wydają się kluczowe w tej kwestii.

Analiza dokumentów prowadzi do następujących wniosków:

1. Blisko 40% wskazanych czynników słabości dotyczy problemów infrastrukturalnych (brak dróg, autostrad, obwodnic, dojazdów do tras szybkiego ruchu).
2. Innym obszarem problemowym jest komunikacja publiczna. W strategiach wskazuje się na: niewystarczającą liczbę połączeń, niewykorzystanie już istniejącej infrastruktury oraz wykluczenie transportowe.
3. Zbliżony charakter mają wyzwania określone w strategiach. 37,5% czynników wskazanych   
   w zagrożeniach dotyczy braków w infrastrukturze krajowej, czy jej nieodpowiedniego wykorzystania.
4. 25% zagrożeń nawiązuje do kwestii środowiskowych.
5. W strategiach MOF-ów zauważa się, że największą szansą dla ich rozwoju są drogi krajowe położone na obszarze województwa, ich dalsza rozbudowa oraz ulokowanie inwestycji w ich pobliżu. Jest to ściśle związane ze środkami europejskimi, których obecność z pewnością wpływa budująco na system transportu.

Najbardziej uniwersalnymi celami PSRT WP odpowiadającymi na wyzwania i potrzeby miejskich obszarów funkcjonalnych są cel podstawowy 1. oraz cel podstawowy 3. Pozostałe cele również wpisują się w czynniki wskazane w strategiach rozwoju, obecność każdego można łatwo uargumentować za pomocą analiz SWOT.

Omawiając strategie MOF-ów warto wspomnieć o dokumentach, które również poruszają kwestie potrzeb transportu i swoim zasięgiem obejmują obszary ponadlokalne – *Program Strategicznego Rozwoju Bieszczad* i *Program Strategiczny Błękitny San*. Pierwszy z nich stawia sobie za główny cel rozwój regionu w sposób zrównoważony i przez to podniesienie poziomu życia mieszkańców 12 gmin objętych Programem. Ma to zostać zrealizowanie poprzez założenia związane z rozwojem:

* turystyki (infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej, produktów turystycznych, promocji dziedzictwa kulturowego, partnerstwa),
* przedsiębiorczości (klastrów, działalności gospodarczej na terenach wiejskich, rolnictwa   
  i przetwórstwa, instytucji otoczenia biznesu),
* kapitału ludzkiego i społecznego (oferty edukacyjnej, włączenia społecznego, partnerstwa   
  i aktywności).
* infrastruktury służącej poprawie dostępności i ochronie środowiska (dostępności przestrzennej i cyfrowej, transgranicznej infrastruktury komunikacyjnej, ochrony walorów środowiskowych oraz krajobrazowych, gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami).

Transport najbardziej zauważalny jest w ostatnim z priorytetów. Twórcy dokumentu widzą problem   
w dostępności regionu Bieszczad z pozostałymi częściami województwa i kraju. Kładziony jest nacisk na modernizację oraz rozbudowę systemu dróg i kolei, rozwinięcie systemu transportu publicznego oraz budowę lotnisk i lądowisk. Zwraca się uwagę również na zwiększenie liczby przejść granicznych, a także zapewnienie niezbędnej infrastruktury na granicach w celu zwiększania możliwości przepływu ruchu międzynarodowego.

Te działania mają odpowiadać na problemy i wyzwania zauważone przez twórców Programu. Dotyczą one złego stanu dróg, braku ruchu kolejowego, braku międzynarodowej komunikacji, ograniczenia systemu komunikacji publicznej. Jest to jednak kilka czynników spośród 80 wymienionych w analizie SWOT. Więcej nieudogodnień zauważano w sferze gospodarczej czy społecznej. Jednakże w rozdziale *Przedsięwzięcia Priorytetowe* jako pierwsza pojawia się *Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej Bieszczad.* Dotyka ona rozwoju systemu w miejscach wykluczonych transportowo, poprawy stanu dróg i tras kolejowych kluczowych dla regionu. Są to zagadnienia, na które PSRT WP odpowiada poprzez wytyczenie Celu podstawowego 1. Dostępność zewnętrzna oraz Celu podstawowego 2. Transportowa spójność wewnętrzna.

Drugi z wymienionych dokumentów *Program Strategiczny Błękitny San* obejmuje swoim zasięgiem 48 jednostek z województwa podkarpackiego, które położone są przy rzece San. Główny cel Programu jest bardzo zbliżony do dokumentu omawianego powyżej. Również dotyczy on polepszenia warunków życia mieszkańców oraz poprawienia spójności wewnętrznej w sferze społeczno-gospodarczej. Twórcy, by zrealizować to założenie zaproponowali kilka priorytetów:

* innowacyjna przedsiębiorczość (promocja terenów inwestycyjnych, poprawa bazy ekonomicznej, poprawa usług publicznych, wzmacnianie powiązań edukacji z gospodarką, rozwój rolnictwa i rzemiosła),
* turystyka (dywersyfikacja produktów turystycznych, tworzenie klastrów turystycznych, poprawa infrastruktury turystycznej, promocja),
* kapitał ludzki i społeczny (poprawa oferty edukacyjnej, kształtowanie postaw z uczeniem się przez całe życie, poprawa dostępności do usług, działanie na rzecz wykluczenia cyfrowego),
* środowisko i energetyka (utrzymanie walorów przyrodniczych, zapobieganie osuwiskom   
  i minimalizowanie szkód działalności człowieka, rozwój OZE).

W analizie SWOT Programu na 80 słabości i zagrożeń sześć dotyczy złego stanu infrastruktury komunikacyjnej (ze szczególnym naciskiem na kolejową), braku nowych przejść granicznych, potencjalnego ograniczenia połączeń komunikacji publicznej. Jednakże obszar gmin leżących w obrębie Sanu twórcy dokumentu określili jako obszar o niskiej dostępności, co stanowi jedną z ważniejszych barier w rozwoju. Na jego terenie jest zlokalizowanych pięć dróg krajowych, z czego trzy prowadzą do granicy z Ukrainą. Zrealizowana została również inwestycja autostrady A4, więc stan dostępności się stopniowo poprawia. Przez obszar przebiega również kolejowa linia 91, która jest częścią III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego (Berlin – Kijów). Jednym z proponowanych projektów kluczowych jest *Modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej przy wykorzystaniu inwestycji łączących sieć TEN-T, poprawiających dostępność stolicy województwa oraz obniżających poziom zanieczyszczeń generowanych przez indywidualny transport samochodowy w ruchu regionalnym   
i lokalnym*. Jest to projekt obejmujący 12 kluczowych gmin obszaru Błękitnego Sanu i dotykający kilku aspektów transportu – dróg, kolei oraz komunikacji publicznej.

PSRT WP odpowiada na potrzeby obszaru Błękitnego Sanu w szczególności za pomocą dwóch celów: celu podstawowego 1. Dostępność zewnętrzna oraz celu podstawowego 2. Transportowa spójność wewnętrzna. W inwestycjach w ramach celów pojawiają się te, które dotyczą bezpośrednio gmin położonych w omawianym obszarze. Wartym podkreślenia jest to, iż jedno z działań odnosi się do rozwoju szlaków turystycznych, w tym szlaku wodnego *Błękitny San,* zapewniając rozwój turystyki   
w tym regionie.

Kolejnym dokumentem, tym razem na poziomie ponadregionalnym, który należy wziąć pod uwagę jest opracowany przez Ministra Infrastruktury *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz   
w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*. Dokument skupia się jednak na zagadnieniach związanych z rozwojem transportu szynowego. Plan w niewielkim stopniu odnosi się także do uwarunkowań województwa podkarpackiego. Wśród fragmentarycznie wymienionych, istotnych zjawisk dotyczących rozwoju transportu w regionie zaliczają się:

* zamiar (planowanie) rozwoju połączeń kolejowych w relacji: CPK – Grójec – Warka, Radom – Ostrowiec Świętokrzyski oraz Łętownia – Rzeszów, które przyspieszą podróże z Rzeszowa   
  i Stalowej Woli do CPK, Warszawy i innych miast kraju (w kontekście powiązań z CPK w PSRT WP wskazano działania w celu podstawowym 1. i celu podstawowym 3. – poprzez rozwój połączeń kolejowych Czwórmiasta z CPK i skomunikowania drogowego infrastruktury kolejowej dotyczącej połączeń z CPK),
* plan rozwoju odcinka kolejowego w relacji Rzeszów – Sanok lub łącznica Jedlicze – Przybówka (w PSRT WP odpowiedź stanowią działania dotyczące transportu kolejowego w ramach celów podstawowych 2. i 3. oraz celu horyzontalnego 3.),
* zamiar osiągnięcia średniej prędkości handlowej, co najmniej 90 km/h w połączeniach Warszawa Centralna – miasta wojewódzkie do 2024 roku (realizuje to działanie „Poprawa infrastruktury w celu połączenia kolejowego z Warszawą…” w ramach celu podstawowego 1.),
* obecny i planowany rozwój linii kolejowych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich zapewniających połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami, które mają szczególne znaczenie dla dostępności sieci komunikacyjnej, dla województwa podkarpackiego wyznaczono linie: Rzeszów – Jasło – Biecz – Gorlice, Jarosław – Bełżec, Rzeszów – Tarnów, Rzeszów – Sandomierz, Tarnobrzeg – Sandomierz, a dla innych regionów m.in. linie: Kraków – Tarnów – Dębica, Kielce - Staszów – Tarnobrzeg, Kielce – Skarżysko-Kamienna – Sandomierz – Tarnobrzeg, Sandomierz – Stalowa Wola, Lublin – Stalowa Wola, Zamość – Zawada - Bełżec – Hrebenne – Horyniec-Zdrój oraz rozwój innych linii międzywojewódzkich (realizują to: działania celu podstawowego 1. i 3. oraz celu horyzontalnego 3. dotyczące rozwoju transportu kolejowego Czwórmiasta oraz inne działania w ramach tych celów, w szczególności wskazujące inwestycje dotyczące ww. miast),
* rozwój projektu Wspólny Bilet (realizuje to cel horyzontalny 2. w ramach działania dotyczącego rozwoju inicjatywy wspólnego biletu).

Bezpośrednio do obszaru transportu odnoszą się plany powiatowe oraz miast na prawach powiatu. Są one skoncentrowane na rozwoju komunikacji publicznej. Do analizy wybrano te dokumenty spośród wszystkich planów z terenu województwa, które dotyczą MOF-ów i w zapisach których przejawiają się elementy wyzwań i potrzeb regionu. Z powodu zróżnicowanej struktury dokumentów (np. nieobecność analizy SWOT w większości planów czy brak ustrukturyzowanej hierarchii celów) zostały wypisane najważniejsze wnioski odnoszące się do tematu tego rozdziału (Tabela 7).

Tabela 7. Wyzwania i potrzeby społeczno-gospodarcze województwa wskazane w wybranych planach rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatów i miast na prawach powiatu województwa podkarpackiego

| **Wyzwania i potrzeby regionu sformułowane w planach** | **Nazwy odpowiednich celów PSRT WP wpływających na sprostanie wyzwaniom oraz zaspokojeniu potrzeb regionu** |
| --- | --- |
| **Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2030 z elementami strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Zły stan taboru | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Mały udział pojazdów elektrycznych | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Brak stref Tempo 30 i woonerf | Brak odniesień |
| Brak parkingów B&R i P&R | Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Tendencja do poruszania się indywidualnymi środkami transportu | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego | Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| Modernizacja linii kolejowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Polityka rozwijająca elektromobilność w miastach | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Większa liczba pasów wydzielonych dla transportu zbiorowego | Brak odniesień |
| Integracja systemów transportowych | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Rozbudowa i usprawnienie transportu publicznego | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Przemyśla na lata 2021-2030** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Zanieczyszczenie miasta (powietrza, hałasem) | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Zła jakość dróg | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Niedobór ścieżek rowerowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Brak wydzielonych pasów dla transportu zbiorowego | Brak odniesień |
| Stopniowa utrata zaufania mieszkańców do przewoźników | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Poprawa infrastruktury drogowej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| Poprawa obsługi pasażerów | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Elektryfikacja komunikacji miejskiej | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Powiatu Przemyskiego** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Transport publiczny niedostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Preferencja do poruszania się indywidualnymi środkami transportu | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Trudności w zapewnieniu transportu zbiorowego na terenie o niskiej gęstości zaludnienia | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Dostosowanie komunikacji do nowo budowanych osiedli (dostosowanie do planów zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu) | Brak odniesień |
| Zanieczyszczenie powietrza | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Poprawa infrastruktury technicznej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| Nowoczesny tabor spełniający wymagania mniejszego odziaływania na środowisko | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka na lata 2021-2030** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Integracja wewnątrzgałęziowa i międzygałęziowa | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| *Wspólny bilet* | Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Słaba dostępność zewnętrza | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Brak dróg szybkiego ruchu | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Słabe skomunikowanie z portem lotniczym Rzeszów-Jesionka | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Niewystarczająca infrastruktura do intensywności ruchu drogowego | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Dostosowywanie infrastruktury do osób starszych i osób z niepełnosprawnościami | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Mieleckiego** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Rozwój Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Dominacja transportu indywidualnego | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Odnawianie taboru | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Dębickiego (Plan Transportowy)** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Koordynacja komunikacji kołowej z kolejową | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| Zły stan dróg | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Udrożnienie połączeń komunikacyjnych | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Organizacja nowych linii autobusowych | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zmniejszanie się liczby ludności | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Powiatu Jarosławskiego** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Dominacja transportu indywidualnego | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Poprawa oferty przewozowej | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Czytelne informacje kierowane do pasażerów dot. transportu publicznego | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Nowoczesny system zakupu biletów | Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych |
| Nowoczesny tabor | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Transport dostępny dla wszystkich mieszkańców | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Przystosowanie infrastruktury do osób z niepełnosprawnościami | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zmniejszanie się liczby ludności | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sanockiego** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Przystosowanie infrastruktury do osób z niepełnosprawnościami | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Dostosowanie taboru do przepisów ochrony środowiska naturalnego | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Integracja transportu miejskiego i regionalnego | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Integracja transportu publicznego z indywidualnym | Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zmniejszanie się liczby ludności | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Starzenie się społeczeństwa | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego i Powiatu Niżańskiego** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Transport dostępny dla wszystkich mieszkańców | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Eliminacja barier przestrzennych w transporcie | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny  Częściowo Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa  w transporcie |
| Zmniejszanie się liczby ludności | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Starzenie się społeczeństwa | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Wzrost wskaźnika motoryzacji mieszkańców | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim na lata 2020-2028** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Niska gęstość zaludnienia | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zmniejszenie się liczby ludności | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Starzenie się społeczeństwa | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zlokalizowanie większej liczby przystanków na obszarze powiatu | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| *Wspólny bilet* | Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Poprawa stanu dróg | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Zapewnienie powiązań komunikacji ponadregionalnej z lokalną | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zapewnienie korzystniejszego systemu taryfowego | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubaczowskiego na lata 2015 – 2025** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Wprowadzenie przywilejów dla środków publicznego transportu zbiorowego | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Tworzenie zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Utworzenie regularnych połączeń komunikacyjnych | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Dostosowanie infrastruktury komunikacyjnej do osób z niepełnosprawnościami | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Podwyższenie jakości komunikacji zbiorowej | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Łańcuckiego - Plan Transportowy** | |
| **WYZWANIA I POTRZEBY OBSZARU** |  |
| Prowadzenie regularnych pomiarów popytu | Brak odniesień |
| Starzenie się społeczeństwa | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Utrzymanie wysokiej jakości transportu zbiorowego | Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Dostosowanie infrastruktury komunikacyjnej do osób z niepełnosprawnościami | Częściowo Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Transport dla wszystkich mieszkańców | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Organizacja dynamicznego systemu informacji pasażerskiej | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz planów rozwoju publicznego transportu zbiorowego wybranych powiatów i miast na prawach powiatu województwa podkarpackiego.

Analiza planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla wybranych powiatów i miast na prawach powiatu wykazała, iż niemalże wszystkie potrzeby tych obszarów będą zaspokojone w wyniku realizacji PSRT WP. Liczne czynniki wskazywały na zły stan dróg, niską jakość transportu zbiorowego, zły stan taboru, zmiany demograficzne czy dostosowanie infrastruktury do osób z niepełnosprawnościami. Ze względu na charakter problemów regionu określonych w planach, szczególnie istotna będzie realizacja Celu horyzontalnego 3. Transport publiczny. Cele, które również odpowiadają na wymienione czynniki to wszystkie cele podstawowe oraz Cel horyzontalny 1.Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne. Pojawiły się również zagadnienia, na które Program nie odpowiada. Wynika to, w opinii ewaluatora, w znacznej mierze z lokalnych uwarunkowań i lokalnych potrzeb danego obszaru (np. zlokalizowanie woonerfów czy dostosowanie komunikacji do planów zagospodarowania przestrzennego gmin i powiatów), które swoją szczegółowością wykraczają poza charakter Programu.

Analiza słabości, szans i zagrożeń zapisanych w strategiach rozwoju gmin położonych poza granicami MOF-ów prowadzi do podobnych wniosków[[11]](#footnote-12). W ramach 18 przeanalizowanych SWOT-ów oceniono potencjalną realizację przez PSRT WP 1155 czynników (zapisanych w słabościach, szansach   
i zagrożeniach) (Tabela 8). Jedynie jedna gmina nie wskazała czynników związanych z rozwojem transportu. Generalnie w analizowanych strategiach ok. 10% czynników dotyczy zagadnień transportowych. Świadczy to o powszechnym uznaniu tematu dostępności transportowej jako istotnego czynnika rozwojowego regionu.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że:

1. Najważniejszym, bo podnoszonym w niemal połowie przypadków (48%) tematem transportowym jest rozwój infrastruktury (głównie dróg, chodników, jak i ścieżek rowerowych), a najczęściej wskazywany jest niewystarczający jej rozwój.
2. Gminy widzą duży potencjał w wykorzystaniu środków zewnętrznych, przede wszystkim funduszy unijnych (kwestia ta poruszona jest w 15% czynników transportowych).
3. Ważnym (stanowiącym 10% czynników) tematem jest rozwój transportu związanego z turystyką.
4. Niewielką uwagę przykłada się do problematyki transportu zbiorowego (4% czynników transportowych), przy czym skupiono się jedynie na problemach związanych z rozwojem tej formy transportu.

Do wszystkich analizowanych czynników dotyczących transportu, które zostały wskazane w strategiach gminnych można przypisać działania PSRT WP. Na ok. 87% z nich założenia programu stanowią co najmniej częściową (gdy cele PSRT WP odnoszą się do fragmentów – bardziej złożonych – czynników zapisanych w analizie SWOT) lub potencjalną odpowiedź (gdy poziom ogólności zapisów czynników   
w strategiach gminnych pozwala sądzić, że wybrane cele PSRT WP mogą stanowić odpowiedź – lub   
w sytuacji odwrotnej). Często, bo w przypadku ok. 28% związanych z transportem zapisów w analizach SWOT, ich ogólność pozwalała mówić o spójności ze wszystkimi celami, poza wykluczonym z analizy celem podstawowym 3 (takim pojawiającym się często przykładem w strategiach gminnych jest kwestia słabej dostępności komunikacyjnej). W przypadku pozostałych czynników transportowych (ok. 13%), zauważa się poruszenie danej kwestii w części diagnostycznej lub/i w analizie ryzyk.

Tabela 8. Wyzwania i potrzeby społeczno-gospodarcze województwa wskazane w strategiach wybranych gmin a PSRT WP

| **Wyzwania i potrzeby regionu sformułowane w strategiach** | **Cele PSRT WP wpływające na sprostanie wyzwaniom oraz zaspokojenie potrzeb regionu** |
| --- | --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Adamówka na lata 2015-2022** | |
| **SZANSE** | |
| Mechanizmy wsparcia finansowego na rozwój infrastruktury | Wszystkie cele |
| **Strategia Rozwoju Gminy Cmolas na lata 2016-2022** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Zła jakość dróg lokalnych i osiedlowych | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| **SZANSE** | |
| Możliwość pozyskiwania środków finansowych UE | Wszystkie cele |
| **Strategia Rozwoju Gminy Dynów na lata 2016-2026** | |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Zły stan i standard techniczny części dróg | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Zbyt mała ilość chodników | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Zły stan urządzeń odwadniających i melioracyjnych | Częściowo (potencjalnie) Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Infrastruktura techniczna (kanalizacja, oczyszczalnia ścieków, wodociągi, chodniki) | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Wymagające remontów i przebudowy mosty w ciągach dróg gminnych | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Słaba promocja Gminy pod względem rozwoju turystyki | Potencjalnie Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna[[12]](#footnote-13) |
| Słabo rozwinięta infrastruktura turystyczna | Potencjalnie Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna[[13]](#footnote-14) |
| **ZAGROŻENIA** |  |
| Rosnące koszty budowy, remontów, modernizacji i utrzymania infrastruktury | Poruszone w diagnozie |
| Skomplikowane procedury formalno-prawne przygotowywania i realizacji inwestycji budowlanych (np. pozwolenia na budowę, nadzór, geodezja, decyzje środowiskowe) | Brak odniesień (odniesienia w części diagnostycznej) |
| Rygorystyczność przepisów związanych z ochroną środowiska | Częściowo:  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **Strategia Rozwoju Gminy Harasiuki na lata 2015-2025** | |
| **SZANSE** | |
| Możliwość korzystania ze środków europejskich i innych źródeł finansowania zewnętrznego | Wszystkie cele |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego dla Gminy Iwonicz-Zdrój na lata 2016-2022** |

|  |  |
| --- | --- |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Słaba dostępność komunikacyjna | Wszystkie cele |
| Zła infrastruktura drogowo-komunikacyjna | Wszystkie cele |
| Nieodpowiadająca bieżącym wymaganiom sieć komunikacyjna – słaby dojazd do uzdrowiska główną drogą | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Częściowo: Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna |
| Brak parkingów | Częściowo[[14]](#footnote-15):  Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Utrudnienia dla osób niepełnosprawnych | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **SZANSE** |  |
| Wykorzystanie środków z Programu Operacyjnego Polski Wschodniej 2014-2020 | Wszystkie cele |
| Polityka państwa, w tym podpisanie ustawy antysmogowej przez Prezydenta RP | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zwiększająca się świadomość społeczna dot. Ochrony środowiska naturalnego | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Pozyskanie środków europejskich z nowej perspektywy finansowej: RPO WP na lata 2014-2020 na ochronę powietrza | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| **ZAGROŻENIA** |  |
| Rozwój turystyki powodujący dewastacje naturalnych terenów | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Brak inwestycji w gminie | Wszystkie cele |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Jasienica Rosielna do 2024 roku** |

|  |  |
| --- | --- |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Brak chodników przy drodze krajowej i niewystarczająca ilość chodników przy drogach wojewódzkich | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Brak niektórych elementów infrastruktury sportowo-rekreacyjnej (skate-parków, ścieżek rowerowych, torów crossowych, sprawnościowych dróg samochodowych, parków linowych) | Częściowo:  Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Słabo rozwinięta infrastruktura liniowa | Wszystkie cele |
| **SZANSE** |  |
| Dostępne i planowane środki dotacyjne na rozwój infrastruktury | Wszystkie cele |
| **ZAGROŻENIA** |  |
| Skomplikowane procedury uzyskania dotacji zewnętrznych na poprawę stanu technicznego zasobów komunalnych | Poruszone w analizie ryzyka |
| Rosnące koszty budowy, remontów, modernizacji i utrzymania infrastruktury | Poruszone w diagnozie |
| Skomplikowane procedury formalno-prawne przygotowywania i realizacji inwestycji budowlanych (np. Pozwolenia na budowę, nadzór geodezja, decyzje środowiskowe) | Poruszone w analizie ryzyka i diagnozie |
| Regulacje prawne uniemożliwiające szybkie ustalenie warunków zabudowy w odniesieniu do dokumentacji formalno-prawnej | Poruszone w analizie ryzyka i diagnozie |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Jeżowe na lata 2016-2022** |

|  |  |
| --- | --- |
| **SŁABOŚCI** |  |
| Stan techniczny drogi wojewódzkiej Nr 861 | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niewystarczająca liczba tras rowerowych i chodników | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Ograniczone połączenia komunikacyjne na terenie gminy | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Za mała liczba tras rowerowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |

|  |  |
| --- | --- |
| **SZANSE** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Dotacje UE dla samorządów i przedsiębiorstw | Wszystkie cele |
| Rozwój turystyki krajoznawczej i edukacyjnej (muzeum, zabytki i walory przyrodnicze) | Częściowo Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna[[15]](#footnote-16) |
| Budowa trasy ekspresowej S-19 | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |

|  |
| --- |
| **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Jodłowa na lata 2014-2020** |

|  |  |
| --- | --- |
| **SŁABOŚCI** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Niska jakość dróg powiatowych, brak chodników | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Brak ścieżek rowerowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |

|  |  |
| --- | --- |
| **SZANSE** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Możliwość korzystania z dopłat unijnych | Wszystkie cele |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Komańcza do roku 2030** |

|  |  |
| --- | --- |
| **SZANSE** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Możliwość pozyskania środków z funduszy europejskich na lata 2014–2020 oraz środków krajowych | Wszystkie cele |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Kuryłówka na lata 2015-2022** |

|  |  |
| --- | --- |
| **SŁABOŚCI** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Ograniczona dostępność komunikacyjna | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Niedostateczna ilość i jakość szlaków turystycznych | Częściowo Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna[[16]](#footnote-17) |
| Brak kompleksowej oferty związanej z promowaniem i rozwojem zasobów kulturowo-historycznych i przyrodniczych | Częściowo Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna[[17]](#footnote-18) |

|  |  |
| --- | --- |
| **SZANSE** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Większa dostępność funduszy zewnętrznych | Wszystkie cele |
| Mechanizmy wsparcia finansowego na rozwój infrastruktury | Wszystkie cele |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Lutowiska do roku 2026** |

|  |
| --- |
| **SŁABOŚCI** |

|  |  |
| --- | --- |
| Duże oddalenie od rynków pracy - utrudnienia komunikacyjne w dotarciu do miejsca pracy | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zwężenia mostów na głównym szlaku komunikacyjnym w Bieszczadach | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Ciężki transport drewna na drogach przebiegających przez gminę | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Zbyt mało wyznaczonych/oznakowanych przejść dla pieszych w miejscach szczególnie uczęszczanych przez pieszych (oznakowanie poziome) | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Peryferyjne położenie gminy | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Zmniejszająca się liczba połączeń komunikacji publicznej | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Małe możliwości inwestycyjne ze względu na ograniczenia budżetu gminy | Nie dotyczy |
| Wysokie koszty zimowego utrzymania dróg | Poruszone w diagnozie |
| Niskie wykorzystanie alternatywnych źródeł energii | Nie dotyczy |
| Zwężenia mostów na głównych ciągach komunikacyjnych w Bieszczadach, | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niewystarczająca ilość chodników dla pieszych | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Zmniejszająca się liczba połączeń komunikacji publicznej | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Peryferyjne położenie | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niska jakość infrastruktury drogowej | Wszystkie cele |

|  |
| --- |
| **SZANSE** |

|  |  |
| --- | --- |
| Dostępne i planowane środki dotacyjne na rozwój infrastruktury | Wszystkie cele |

|  |
| --- |
| **ZAGROŻENIA** |

|  |  |
| --- | --- |
| Skomplikowane procedury formalno-prawne przygotowywania i realizacji inwestycji budowlanych (np. Pozwolenia na budowę, nadzór, geodezja) | Poruszone w diagnozie |
| Kosztowne i skomplikowane procedury formalno-prawne przygotowywania i realizacji inwestycji budowlanych (np. Pozwolenia na budowę, nadzór, geodezja) | Poruszone w diagnozie i w analizie ryzyka |
| Skomplikowane procedury uzyskania dotacji zewnętrznych na poprawę stanu technicznego zasobów komunalnych | Poruszone w diagnozie |
| Rosnące koszty budowy, remontów, modernizacji i utrzymania infrastruktury | Poruszone w diagnozie |
| Skomplikowane procedury formalno-prawne przygotowywania i realizacji inwestycji budowlanych (np. Pozwolenia na budowę, nadzór, geodezja) | Poruszone w diagnozie |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Majdan Królewski na lata 2014-2022** |

|  |
| --- |
| **SŁABOŚCI** |

|  |  |
| --- | --- |
| Niedostateczne zapewnienia bezpieczeństwa pieszych – niewystarczająca liczba chodników | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Niedostateczne oznakowanie drogowe | Potencjalnie Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |

|  |
| --- |
| **SZANSE** |

|  |  |
| --- | --- |
| Środki finansowe UE, pozabudżetowe gminy – możliwość korzystania z nich | Wszystkie cele |
| Wykorzystanie przebiegu drogi wojewódzkiej i krajowej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |

|  |
| --- |
| **ZAGROŻENIA** |

|  |  |
| --- | --- |
| Zmniejszenie środków finansowych UE | Poruszone w analizie ryzyka |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Narol na lata 2021-2030** |

|  |
| --- |
| **SŁABOŚCI** |

|  |  |
| --- | --- |
| Brak infrastruktury umożliwiającej rozwój | Wszystkie cele |
| Zły stan techniczny części dróg gminnych i powiatowych | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |

|  |
| --- |
| **SZANSE** |

|  |  |
| --- | --- |
| Rozwój infrastruktury drogowej | Wszystkie cele |
| Rozwój elektromobilności na terenie gminy oraz odnawialnych źródeł energii | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Radomyśl nad Sanem na lata 2015 – 2022** |

|  |
| --- |
| **SŁABOŚCI** |

|  |  |
| --- | --- |
| Niepełna infrastruktura drogowo-mostowa | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niepełna infrastruktura w zakresie ciągów pieszo-rowerowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Transport zbiorowy wymagający interwencji | Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Brak współpracy z sąsiednimi Gminami w zakresie rozwoju turystyki | Częściowo Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna[[18]](#footnote-19) |

|  |
| --- |
| **SZANSE** |

|  |  |
| --- | --- |
| Możliwość uzyskania pomocy finansowej ze środków pomocowych Unii Europejskiej na finansowanie głównych priorytetów Gminy | Wszystkie cele |
| Rozbudowa regionalnej sieci drogowej | Wszystkie cele |
| Inwestycje w infrastrukturę turystyczną, np. budowa ścieżek rowerowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Wzrastające zapotrzebowanie na wypoczynek w formie turystyki rowerowej | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |

|  |
| --- |
| **ZAGROŻENIA** |

|  |  |
| --- | --- |
| Duża odległość do autostrady i dróg ekspresowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Radomyśl Wielki na lata 2021-2030** |

|  |
| --- |
| **SŁABOŚCI** |

|  |  |
| --- | --- |
| Brak ścieżek rowerowych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Brak miejsc parkingowych | Częściowo[[19]](#footnote-20):  Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Braki w zakresie infrastruktury drogowej | Wszystkie cele |
| Brak chodników, oświetlenia dróg | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |

|  |
| --- |
| **SZANSE** |

|  |  |
| --- | --- |
| Nowe funduszy Unii Europejskiej w okresie programowania 2021-2027 | Wszystkie cele |
| Rozwój infrastruktury drogowej | Wszystkie cele |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Solina do roku 2025** |

|  |
| --- |
| **SŁABOŚCI** |

|  |  |
| --- | --- |
| Zły stan dróg | Wszystkie cele |
| Słabo rozwinięty układ sieci drogowej | Wszystkie cele |
| Zły stan drogi wojewódzkiej nr 894 | Potencjalnie:  Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |

|  |
| --- |
| **SZANSE** |

|  |  |
| --- | --- |
| Dostępne i planowane środki dotacyjne na rozwój infrastruktury | Wszystkie cele |

|  |
| --- |
| **ZAGROŻENIA** |

|  |  |
| --- | --- |
| Zły stan dróg | Wszystkie cele |
| Słabo rozwinięty układ sieci drogowej | Wszystkie cele |

|  |
| --- |
| **Strategia Rozwoju Gminy Pruchnik na lata 2007-2022** |

|  |
| --- |
| **SŁABOŚCI** |

|  |  |
| --- | --- |
| Konieczność posiadania wkładu własnego przy realizacji projektów z wykorzystaniem środków z funduszy krajowych i zagranicznych (posiadanych przez samorządy przedsiębiorców organizacje) | Poruszone w diagnozie (Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku. Raport końcowy) |
| Słabo rozwinięta baza turystyczna m.in. brak oznaczeń tras turystycznych rowerowych i pieszych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Słaba dostępność komunikacyjna gminy | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zły stan nawierzchni dróg gminnych i powiatowych | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niedostateczne przystosowanie drogi wojewódzkiej nr 881 do pełnienia funkcji bezkolizyjnego ruchu tranzytowego i lokalnego oraz jej bardzo zły stan techniczny | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Niezadowalająca sieć komunikacji publicznej i sprawnego połączenia głównymi węzłami komunikacyjnymi w województwie w szczególności w kierunku południowym z drogą wojewódzką nr 884 | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Konieczność posiadania środków własnych przy realizacji projektów w dziedzinie infrastruktury z funduszy krajowych i zagranicznych w tym z UE | Poruszone w diagnozie (Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku. Raport końcowy) |
| Brak chodników w znacznej części miejscowości gminy | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Niewystarczająca ilość przygotowanych szlaków turystycznych rowerowych i pieszych | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |

|  |
| --- |
| **SZANSE** |

|  |  |
| --- | --- |
| Możliwość wykorzystania środków z funduszy krajowych i zagranicznych w tym z UE na współfinansowanie projektów gminy w zakresie infrastruktury, gospodarki, ekologii, edukacji, turystyki, kultury oraz na działalność gospodarczą przez indywidualnych przedsiębiorców grupy producenckie na działanie organizacji pozarządowych | Wszystkie cele (w zakresie transportu) |
| Przystosowanie drogi wojewódzkiej nr 881 do pełnienia bezkolizyjnych funkcji ruchu tranzytowego i lokalnego | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Utrzymanie dobrego stanu technicznego infrastruktury | Wszystkie cele (w zakresie transportu) |
| Poprawa bezpieczeństwa w zakresie komunikacji poprzez budowę chodników przy drogach wojewódzkich powiatowych i gminnych | Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Budowa parkingów | Częściowo[[20]](#footnote-21):  Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Wykorzystanie zewnętrznych środków finansowych w tym z UE do poprawy stanu infrastruktury technicznej | Wszystkie cele |
| Modernizacja drogi powiatowej łączącej gminę z drogą Dynów – Przemyśl w kierunku południowej części województwa | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Utrzymywanie w dobrym stanie technicznym infrastruktury technicznej w gminie i regionie | Wszystkie cele (w zakresie transportu) |
| Możliwość rozwoju turystyki; rowerowej i pieszej– przyjaznej środowisku | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Tworzenie i rozwój szlaków turystycznych i ścieżek dydaktycznych | Potencjalnie Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |

|  |
| --- |
| **ZAGROŻENIA** |

|  |  |
| --- | --- |
| Niewystarczające własne środki finansowe oraz środki z budżetu państwa na poprawę stanu infrastruktury technicznej | Poruszone w diagnozie (Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku. Raport końcowy) i w analizie ryzyka |
| Niewykorzystanie możliwości jakie stwarzają zewnętrzne źródła finansowe w tym z UE na poprawę stanu infrastruktury | Wszystkie cele (w zakresie transportu) |
| Niedostateczne tempo modernizacji dróg powiatowych i drogi wojewódzkiej | Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna |
| Ograniczenia w rozwoju infrastruktury związane z usytuowaniem części gminy w Przemysko - Dynowskim Obszarze Chronionego Krajobrazu | Poruszone w diagnozie |

Uwaga: ocenie poddano wszystkie elementy Strategii wskazane w analizie SWOT (w słabościach, szansach i zagrożeniach). W tabeli wskazano tylko te elementy, do których odnosi się Program.

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz strategii rozwoju gmin.

## Ocena trafności w kontekście rozwijających się i prawdopodobnych do zaistnienia przyszłości trendów

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy projekt Programu trafnie odpowiada na rozwijające się i prawdopodobne do zaistnienia   
w przyszłości trendy, które mogą mieć istotny wpływ na zmiany w sektorze transportu?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, dokument odnosi się do opisywanych w popularnym dyskursie trendów globalnych i ich następstw w sektorze transportu w skali europejskiej na poziomie wskazanych kierunków rozwoju.***

#### Analiza

Sformułowanie trendów w zależności od skali (globalnej, krajowej, regionalnej) oraz dziedzin (np. transport) jest zróżnicowane w poszczególnych opracowaniach i badaniach. Na zlecanie i publikacje takich opracowań i badań decydują się różne podmioty – od organizacji międzynarodowych, jak ONZ   
i UE, przez rządy krajowe, po instytuty badawcze i prywatne przedsiębiorstwa. Globalne trendy wyróżniane przez Parlament Europejski do 2035 to:

* starzenie się społeczeństwa,
* wrażliwość globalizacji,
* rewolucja technologiczna i przemysłowa,
* zmiany klimatyczne i kurczenie się zasobów
* zmiany w międzynarodowym układzie sił,
* nowe pola rywalizacji międzynarodowej,
* polityki ery informacyjnej,
* zagrożenia ekologiczne (*Global Trends to 2035…*, 2017).

Nawiązują one do przyjętego paradygmatu myślenia o globalnych trendach. W podobnej myśli nakreśla się trendy mające wpływać na Polskę w najbliższych 30 latach, z uzupełnieniem m.in. o wzrost populacji świata, malejące bezpieczeństwo żywnościowe, nasilające się migracje, wzrost urbanizacji   
i rosnącą klasę średnią (*Scenariusze rozwojowe…*, 2019).

Część z wyżej wymienionych zjawisk rzutuje bezpośrednio na infrastrukturę transportową w każdej skali. Implikują bowiem przygotowanie transportu do zmian technologicznych, większego natężenia ruchu, lepszej dostępności i ograniczenia wpływu na środowisko i klimat oraz społeczne postrzeganie różnych środków transportu. Zmiany technologiczne są często komplementarne z pozostałymi, ponieważ zawierają w sobie nie tylko takie aspekty jak automatyzacja, ale i redukcję emisyjności, lepszą wydajność, czy lepsze dostosowanie do specjalnych potrzeb użytkowników.

Znajduje to potwierdzenie w krajowych planach odbudowy i zwiększania odporności państw wspólnoty europejskiej. Kładzie się w nich nacisk na nowoczesny transport kolejowy, czyste pojazdy i niezbędną do nich infrastrukturę, ekologiczny transport publiczny o lepszej jakości, ograniczanie użytkowania aut osobowych, promocję aktywnej mobilności oraz modernizację dróg, portów lotniczych i wodnych (*Transport trends in national…*, 2022).

Wnioskując z powyższych ustaleń, za trendy międzynarodowe, które prawdopodobnie będą wpływały na system transportowy, można uznać: rewolucję technologiczną, w tym automatyzację i cyfryzację procesów; wzrost liczby osób o ograniczonych możliwościach fizycznych; działania na rzecz środowiska i klimatu; nasilające się migracje międzynarodowe; wrażliwość łańcuchów dostaw (globalizacji). Odpowiedzi na każde z powyższych znajdują się wśród kierunków rozwoju wyszczególnionych w PSRT WP. Szczególnie dobrze reprezentowane są te związane z rewolucją technologiczną, chociaż pod względem ich treści można zarzucić brak odniesienia do rozwoju pojazdów autonomicznych.

W zakresie dostosowania kierunków rozwoju Programu do tendencji zmian w systemach transportowych w krajach UE także wykazano zbieżność. Wśród nich najczęściej pojawiają się te związane z modernizacją dróg, portów lotniczych i wodnych (bez tych ostatnich, które nie są szczególnie istotną i obecną infrastrukturą w województwie), a także z nowoczesną siecią kolejową   
i aktywną mobilnością.

Zatem dokument PSRT WP odnosi się do opisywanych trendów globalnych i ich następstw w sektorze transportu w skali europejskiej.

Tabela 9. Ocena trafności w kontekście trendów globalnych i europejskich zmian w transporcie

| **Trendy globalne i europejskie tendencje zmiany w transporcie** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | | **2.** | **3.** | **4.** |
| Rewolucja technologiczna, w tym automatyzacja i cyfryzacja procesów |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wzrost liczby osób o ograniczonych możliwościach fizycznych |  |  |  |  | |  |  |  |
| Działania na rzecz środowiska i klimatu |  |  |  |  | |  |  |  |
| Nasilające się migracje międzynarodowe |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wrażliwość łańcuchów dostaw (globalizacji) |  |  |  |  | |  |  |  |
| Nowoczesny transport kolejowy |  |  |  |  | |  |  |  |
| Czyste pojazdy i niezbędna do nich infrastruktura |  |  |  |  | |  |  |  |
| Ekologiczny transport publiczny o lepszej jakości |  |  |  |  | |  |  |  |
| Ograniczanie użytkowania aut osobowych |  |  |  |  | |  |  |  |
| Promocje aktywnej mobilności |  |  |  |  | |  |  |  |
| Modernizacja dróg i portów lotniczych i wodnych. |  |  |  |  | |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Global Trends to 2035, Transport trends in national oraz Scenariusze rozwojowe…

Na etapie diagnozy i analiz w PSRT WP brakuje opisu istotnych trendów wpływających na system transportowy województwa, a także poszczególnych nowych rozwiązań w nim wykorzystywanych. Pojedyncze trendy są wspominane w opracowaniu, czego przykładem jest starzenie się społeczeństwa, ale w znacznej większości bazuje się na analizie obecnej sytuacji i osadzonych w niej modeli ruchu zależnych od sytuacji demograficznej. Jest to wystarczające, ale dobrą praktyką byłoby rozwinięcie wyżej wymienionych kwestii w dokumencie.

## Ocena trafności w kontekście podstawowych warunków dalszego rozwoju województwa podkarpackiego

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy wskazane w projekcie Programu przedsięwzięcia priorytetowe dla rozwoju systemu transportowego w województwie stanowią podstawowe warunki dalszego rozwoju tego obszaru?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, wskazane w projekcie PSRT WP przedsięwzięcia w zdecydowanej większości bezpośrednio lub pośrednio oddziałują na zidentyfikowane w Diagnozie Stanu Systemu Transportowego   
w Województwie Podkarpackim potrzeby i wyzwania regionu. Oddziaływania te są kompleksowe  
i wielopłaszczyznowe. Z tego powodu można zakładać, że dzięki realizacji PSRT WP wiele z tych potrzeb i problemów regionu zostanie częściowo bądź całkowicie zaspokojonych.***

#### Analiza

Analizę przeprowadzono w oparciu o *Diagnozę Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim.* Zestawiono zdiagnozowane problemy i wyzwania ze sformułowanymi w PSRT WP przedsięwzięciami priorytetowymi (Tabela 10).

Analiza wykazała, że zdecydowana większość sformułowanych w *Diagnozie…* potrzeb i wyzwań regionu znajduje odzwierciedlenie w planowanych przedsięwzięciach. Spośród wszystkich problemów   
i wyzwań jedynie cztery z nich nie są podejmowane przez żadne z przedsięwzięć sformułowanych   
w PSRT WP. Wyzwania te mają jednak charakter miękki i dotyczą głównie zagadnień społecznych   
i instytucjonalnych. Poza powyższymi czterema wyzwaniami, na wszystkie inne oddziałuje przynajmniej jedno przedsięwzięcie, a w wielu przypadkach jest to nawet kilkadziesiąt zaplanowanych kierunków działań.

Tabela 10. Ocena trafności priorytetowych przedsięwzięć PSRT WP z potrzebami i wyzwaniami regionu

| **Problemy i wyzwania regionu** | **Poziom trafności** | **Komentarz** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wąskie gardła w systemie transportu WP** | | | | |
| Peryferyjne położenie województwa – granica wschodnia i południowa Polski |  | Wysoka trafność zaproponowanych przedsięwzięć, liczne inwestycje w zakresie rozbudowy sieci drogowej poprawi dostępność komunikacyjną regionu względem reszty kraju i Europy. | |
| Warunki geograficzne – koszty inwestycji są znacznie wyższe ze względu na ukształtowanie powierzchni terenu |  | Wystarczająca trafność przedsięwzięć, wyzwanie podejmowane głównie poprzez budowę nowych mostów i wysokiej jakości dróg w trudno dostępnych obszarach regionu oraz poprzez rozwój infrastruktury zwiększającej odporność regionu na zjawiska przyrodnicze (infrastruktura przeciwpowodziowa, zabezpieczająca osuwiska, pobocza). | |
| Układ sieci osadniczej – rozproszenie zabudowy głównie na terenie wiejskich układów osadniczych zwiększa zapotrzebowanie na infrastrukturę lokalną |  | Realizacja wyzwania poprzez liczne inwestycje drogowe poprawiające dostępność wewnętrzną regionu, zarówno pomiędzy ośrodkami wzrostu jak i obszarami peryferyjnymi. | |
| Ograniczenia proceduralne – m.in. skomplikowane procedury prawa zamówień publicznych |  | Nie zidentyfikowano | |
| Niska elastyczność w zakresie wymogów technicznych dróg – wysokie wymogi techniczne powodują wysokie koszty inwestycji |  | Nie zidentyfikowano | |
| Sytuacja finansowa jednostek samorządu terytorialnego |  | Nie zidentyfikowano | |
| **Bariery dla rozwoju transportu WP** | | | | |
| Niskie zainteresowanie mieszkańców transportem publicznym – przewaga indywidualnych środków transportu |  | Realizacja poprzez liczne pośrednie działania rozwijające sieć kolejową w regionie. Tworzenie nowych inwestycji, które stanowić będą faktyczną, często szybszą alternatywę dla transportu indywidualnego może bezpośrednio wpłynąć na zainteresowanie tym środkiem transportu. | |
| Braki kadrowe w transporcie pasażerskim i towarowym |  | Nie zidentyfikowano | |
| Trudności we współpracy jednostek samorządowych oraz przedsiębiorstw transportowych – trudności w integracji transportu |  | Wystarczająca reakcja na wyzwanie poprzez wsparcie JST w ponadlokalnych inwestycjach oraz poprzez intensywny rozwój PKA. | |
| Brak wygodnych powiązań z siecią dróg ekspresowych oraz ograniczenia związane z nośnością dróg |  | Wyzwanie podejmowane poprzez liczne przedsięwzięcia związane ze zwiększaniem przepustowości istniejących już dróg oraz tworzeniem brakujących odcinków dróg łączących istniejącą infrastrukturę z kolejnymi obszarami regionu. |
| **Wąskie gardła rozwoju transportu w WP** | | | | |
| Niewystarczające powiązanie drogowe południowej części województwa z Rzeszowem, infrastrukturą międzynarodową oraz z resztą kraju i Europą |  | Wysoka trafność przedsięwzięć, wyzwanie podejmowane poprzez liczne inwestycje w zakresie budowy i przebudowy kolejnych odcinków dróg wojewódzkich i obwodnic. | |
| Niekonkurencyjność połączeń kolejowych z południową częścią regionu |  | Wyzwanie podejmowane poprzez modernizację i elektryfikację licznych linii kolejowych oraz rozwój infrastruktury towarzyszącej. | |
| Mosty na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych (wiele lokalizacji), których nośność nie pozwala na ruch ciężki, co ogranicza aktywizację gospodarczą |  | Na wyzwanie oddziałują bezpośrednio liczne przedsięwzięcia związane z budową nowych mostów i powiązanych z nimi dróg wojewódzkich. | |
| Możliwości transportu intermodalnego (mała liczba terminali) |  | Wyzwanie podejmowanie poprzez inwestycje związane budową terminali oraz kompleksowej infrastruktury przeładunkowej i przesiadkowej w regionie. | |
| Obsługa dojazdów pracowniczych oraz dojazdów do usług w obrębie aglomeracji rzeszowskiej |  | Na zagadnienie oddziałują liczne inwestycje z zakresu zwiększania spójności komunikacyjnej obszarów MOF-ów w regionie, jak również inwestycje związane z rozwojem połączeń kolejowych i PKA. | |
| Powiązanie Sanoka i Przemyśla (niska jakość drogi krajowej nr 28 i brak zachodniej obwodnicy Przemyśla) |  | Problem podjęty poprzez budowę obwodnicy Przemyśla w ciągu DK 28 i DK 77. | |
| Niska jakość oraz przepustowość drogi wojewódzkiej nr 865, powodująca oderwanie komunikacyjne Lubaczowa i powiatu lubaczowskiego |  | Wyzwanie podjęte poprzez sformułowanie licznych przedsięwzięć w zakresie rozbudowy i modernizacji DW 865. | |
| **Luki w infrastrukturze systemu transportowego WP** | | | | |
| Niedostateczne powiązanie południowej części regionu infrastrukturą drogową o wysokich parametrach technicznych z Rzeszowem (w szczególności obszarów na osi Rzeszów – Dynów – Bircza – Ustrzyki Dolne) |  | Zagadnienie częściowo podjęte rozbudowę dróg wojewódzkich nr 835 oraz 878, a także poprzez planowaną budowę obwodnicy Tyczyna w ciągu drogi 878. | |
| Brak powiązania północno-wschodniej części regionu (powiat lubaczowski) drogą wyższego rzędu z autostradą A4, a tym samym z Rzeszowem |  | Wyzwanie podejmowane poprzez inwestycje związane z rozbudową DW 865 i uspójnienie połączeń drogowych z autostradą A4. | |
| Niedostateczne powiązanie południowo-zachodniej części regionu infrastrukturą drogową wyższego rzędu z autostradą A4, a tym samym z resztą kraju (węzeł Pilzno na A4) |  | Wyzwanie podejmowane bezpośrednie poprzez przedsięwzięcia związane z budową dodatkowych węzłów autostrady A4 oraz rozbudowę drogi DK 73. | |
| Niedostateczne powiązanie południowej części regionu infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju |  | Zagadnienie kompleksowo podejmowane poprzez inwestycje w nową i istniejącą infrastrukturę kolejową w zakresie PKA, sieci bazowej TEN-T, oraz połączeń kolejowych Rzeszowa z ważnymi ośrodkami w innych regionach kraju. | |
| Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogowa) północnej i północno-zachodniej części województwa skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową |  | Zagadnienie pośrednio rozwiązywane poprzez liczne inwestycje w zakresie transportu kolejowego i drogowe, m. in. w przypadku DK9, autostrady A4, DW 985 czy rozwoju systemu transportowego MOF na tym obszarze. | |
| Duży odsetek dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych nie spełniających normatywu nośności 115 kn/oś, co utrudnia lub uniemożliwia prowadzenie aktywności gospodarczej |  | Wyzwanie podjęte poprzez sformułowanie wielu przedsięwzięć związanych z budową obwodnic ośrodków subregionalnych, rozwojem drogi S-19, oraz przebudową i rozbudową licznych dróg wojewódzkich. | |
| Lepsza obsługa rynku pracy i rynku usług w aglomeracji rzeszowskiej niż w pozostałej części województwa |  | Wyzwanie podejmują liczne przedsięwzięcia z zakresu zwiększania spójności komunikacyjnej obszarów MOF, a także inwestycje w zakresie rozwoju linii kolejowych, pozwalających na rozwój transportu zbiorowego dla pracowników. | |
| Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach |  | Wyzwanie bezpośrednio podejmują liczne przedsięwzięcia związane z infrastrukturą rowerową w całym regionie, m. in. związane ze szlakami Greenways, GreenVelo czy innymi szlakami rowerowymi. | |
| **Główne wyzwania systemu transportowego WP** | | | | |
| Integracja południowej części regionu z Rzeszowem i z biegunami wzrostu |  | Wyzwanie podjęte głównie poprzez przedsięwzięcia związane z rozbudową drogi S 19 oraz dróg DK 73, S 74, DK 8, DK 9, DK 84 czy DK 28. | |
| Poprawa obsługi transportowej północno - wschodniej części regionu, w tym szczególnie powiatu lubaczowskiego |  | Wysoka trafność sformułowanych przedsięwzięć, szczególnie związanych z rozbudową DW 865, linią kolejową nr 101 oraz innymi inwestycjami w obrębie powiatu lubaczowskiego. | |
| Poprawa obsługi transportowej strefy Pogórzy: Dynowskiego i Przemyskiego w trójkącie Rzeszów – Przemyśl – Sanok |  | Wyzwanie podejmują bezpośrednio przedsięwzięcia związane z rozwojem systemu transportowego MOF Sanok-Lesko, MOF Przemyśla oraz ROF, a także inwestycje związane z DK 84, DK 28/77 czy DW 890. | |
| Poprawa obsługi transportowej obszarów górskich w Bieszczadach i Beskidzie Niskim. |  | Problem podejmowany bezpośrednio przez przedsięwzięcia związane z rozbudową DK84, DW 867, DW 895, a także przez inwestycje w zakresie wsparcia powiązań komunikacyjnych ze Słowacją. | |
| Modernizacja linii kolejowych obsługujących główne ośrodki produkcyjne, w tym eksportowe (linia Dębica, Mielec, Tarnobrzeg, Stalowa Wola) |  | Na wyzwanie oddziałują bezpośrednio przedsięwzięcia związane z liniami kolejowymi nr 25, 74, 78, a także liczne inwestycje związane z tworzeniem infrastruktury towarzyszącej. | |
| Rozwój systemów intermodalnych w transporcie towarowym |  | Zidentyfikowane wyzwanie podejmowane jest przez inwestycje z zakresu modernizacji taboru kolejowe (w tym wymiany na bezemisyjny), rozwój infrastruktury cyfrowej usprawniającej multimodalne rozwiązania oraz poprawę dostępności regionalnych MOF, między innymi poprzez rozbudowę autostrady A4. | |
| Budowa i organizacja Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej (PKA), w tym zapewnienie właściwej obsługi transportowej dla Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka |  | Wyzwanie jest bezpośrednio przez przedsięwzięcia bezpośrednio związane z rozwojem PKA, zarówno w obszarze ROF jak i innych terenów regionu. | |
| Integracja systemów transportu publicznego w Rzeszowie oraz w sąsiedztwie innych obszarów funkcjonalnych |  | Wyzwanie podejmowane jest przez przedsięwzięcia bezpośrednio związane z MOF regionu. Przewidują one kompleksowe działania inwestycyjne zarówno w zakresie transportu kolejowego, jak i autobusowego czy rowerowego. | |
| Zapewnienie sprawnych dojazdów do pracy i usług, co przyczyni się do utrzymania części ludności w miejscach ich zamieszkania |  | Problem ten rozwiązywany jest bezpośrednio przez przedsięwzięcia związane ze zwiększeniem dostępności komunikacyjnej MOF w regionie, a także przez liczne inwestycje w zakresie transportu kolejowego, zarówno dotyczące modernizacji czy budowy linii kolejowych, jak również tworzenia infrastruktury towarzyszącej (przystanki, centra przesiadkowe, itd.) | |
| Wsparcie transportowe (drogowo-kolejowe) dla pasma ośrodków aktywnych gospodarczo, zwanego umownie „bananem podkarpackim” od Stalowej Woli przez Tarnobrzeg, Mielec, Dębicę, Jasło, Krosno do Sanoka. |  | Wyzwanie podejmowane jest bezpośrednio poprzez przedsięwzięcia związane z rozwojem systemu transportowego w MOF Mielec, MOF Dębica-Ropczyce, MOF Jasło, a także poprzez inwestycje związane z S 19, DW 984 oraz licznymi inwestycjami kolejowymi, m. in. rozbudową linii nr 25, 166, 122 czy 74. | |
| |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | **wysoka trafność** |  | **częściowa spójność** |  | **neutralność** | | | | |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Diagnozy Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim.

Podsumowując, znacząca większość zidentyfikowanych w *Diagnozie Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim* potrzeb i wyzwań regionu jest podejmowana przez liczne przedsięwzięcia sformułowane w PSRT WP. Znaczna część z nich wykazuje wysoką trafność i kompleksowo wpływa na zdiagnozowane zagadnienia.

## Ocena trafności w zakresie wskazanych ewentualnych czynników ryzyka

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy wskazane ewentualne czynniki ryzyka, mogące wystąpić podczas realizacji Programu są trafnie sprecyzowane?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, czynniki ryzyka są trafnie sprecyzowane. W większości odnoszą się do realizacji celów, a poziom szczegółowości pozwala na określenie działań zapobiegawczych. Punktem, który wymaga poprawy dla części czynników jest określenie przyczyny i skutku danego ryzyka, ponieważ bez tego są mniej zrozumiałe. Zaleca się doprecyzowanie opisu poszczególnych czynników ryzyka.***

#### Analiza

Według dobrych praktyk identyfikacja ryzyka powinna obejmować: zidentyfikowanie ryzyka ogólnego; wyznaczenie czynników ryzyka odnoszących się do celów (najlepiej do więcej niż jednego); unikanie opisywania oddziaływania ryzyka zamiast samego ryzyka; unikanie opisywania odwrotności celów; określenie przyczyny czynnika i jego potencjalny skutek; określenie ryzyka na poziomie pozwalającym konkretne działanie zapobiegawcze; określenie „właściciela” ryzyka, czyli podmiotu odpowiedzialnego za kontrolę nad określonym czynnikiem (*Pomarańczowa księga…*, 2004).

W Programie wyszczególniono 20 czynników ryzyka, w podziale na 5 kategorii. Czynniki zostały poddane analizie według wyżej określonych zasad, sprawdzając czy dany czynnik ryzyka:

* oddziałuje przynajmniej na jeden cel;
* nie jest odwrotnością celu;
* nie jest opisem oddziaływania ryzyka;
* opisuje przyczynę i skutek ryzyka;
* pozwala na określenie działań zapobiegawczych (Tabela 11).

Z reguły czynniki ryzyka określone w PSRT WP są trafnie sprecyzowane. W większości odnoszą się do realizacji celów i nie są ich odwrotnościami, a poziom szczegółowości pozwala na określenie działań zapobiegawczych. Punktem, który wymaga poprawy dla części czynników, jest określenie przyczyny   
i skutku danego ryzyka, ponieważ bez tego są mniej zrozumiałe. Zaleca się doprecyzowanie opisu poszczególnych czynników ryzyka. Szczególną uwagę należy zwrócić na czynniki, dla których w obecnej formie nie jest jednoznaczne, jak mogą one wpłynąć na niezrealizowanie wyznaczonych celów:

* czynnik nr 4. Zmiany w polityce fiskalnej państwa (m.in. wysokość podatków, wzrost płacy minimalnej, zmiana stóp procentowych NBP);
* czynnik nr 19. Zmiany organizacyjne w JST wynikające z procesów wyborczych;
* czynnik nr 21. Niewystarczająca znajomość tematyki Programu wśród mieszkańców i brak zaangażowania.

Powyższe czynniki należy doprecyzować, tak aby ułatwiały zaplanowanie przeciwdziałania negatywnym konsekwencjom. Przykładowe brzmienie poprawionych czynników to:

* czynnik nr 4. Zmiany w polityce fiskalnej państwa (m.in. wysokość podatków, wzrost płacy minimalnej, zmiana stóp procentowych NBP), *wpływające na koszty realizacji inwestycji.*
* czynnik nr 19. Zmiany organizacyjne w JST wynikające z procesów wyborczych, *które utrudnią proces komunikacji z samorządami, realizację inwestycji i wpłyną na brak akceptacji przyjętych w Programie założeń.*
* czynnik nr 21. Niewystarczająca znajomość tematyki Programu wśród mieszkańców i brak zaangażowania, *skutkujące brakiem społecznej akceptacji dla realizowanych działań   
  i utrudnieniem zmiany podziału modalnego na korzyść transportu zbiorowego i ekologicznego.*

Pozostałe czynniki ryzyka są zrozumiałe i trafnie dobrane. Sugeruje się jednak uzupełnienie zapisu czynników nr 1, 2, 6, 7, 9, 11, 14, 15 i 17, przykładowo w następujący sposób:

* czynnik nr 1. Wprowadzenie przez Komisję Unii Europejskiej mechanizmu warunkowości wypłat funduszy, *skutkującego niedostępnością / mniejszą dostępnością środków unijnych   
  i brakiem finansowania dla poszczególnych inwestycji i działań.*
* czynnik nr 2. Wprowadzenie przez UE zmian w polityce ekologicznej (Europejski zielony ład, pakiet „Gotowi na 55”), *które zobligują państwa członkowskie do szybszej realizacji celów   
  / większych nakładów na dążenie do neutralności klimatycznej*.
* czynnik nr 6. Niestabilna sytuacja geopolityczna na wschodniej granicy Europy (wojna na Ukrainie), *wpływająca na nasilenie migracji międzynarodowych, krajowych i lokalnych   
  i obciążenie systemu transportowego.*
* czynnik nr 7. Brak lub ograniczona dostępność środków unijnych*, wynikająca z …, skutkująca brakiem finansowania dla poszczególnych inwestycji i działań.*
* *czynnik nr 9. Zaniżanie cen w postępowaniach przetargowych, skutkujące trudnością   
  w realizacji inwestycji.*
* czynnik nr 11. Problem z płynnością finansową Wykonawców / podwykonawców związany   
  z polityką fiskalną państwa, *wpływający na opóźnienia w realizacji działań i inwestycji.*
* czynnik nr 14. *Odkrycia przedmiotów zabytkowych / obiektów archeologicznych na terenie inwestycji, skutkujące opóźnieniem prac.*
* czynnik nr 15. Niedostateczna jakość dokumentacji przetargowej i technicznej oraz opóźnienia w obiegu dokumentacji, *skutkująca trudnościami w wyborze wykonawcy w ramach przetargów.*
* czynnik nr 17. Przedłużające się procedury administracyjne (związane m.in. z uzyskiwaniem uzgodnień, pozwoleń itp.), *skutkująca opóźnieniem w realizacji inwestycji i działań.*

Tabela 11. Ocena trafności określonych czynników ryzyka

| **Lp.** | **Czynniki ryzyka** | **1.Oddziałuje przynajmniej na jeden cel** | **2. Nie jest odwrotnością celu** | **3. Nie jest opisem oddziaływania ryzyka** | **4.** **Opisuje przyczynę i skutek ryzyka** | **5.** **Poziom ogólności pozwala na określenie działań zapobiegawczych** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Wprowadzenie przez Komisję Unii Europejskiej mechanizmu warunkowości wypłat funduszy | TAK | TAK | TAK | NIE | TAK |
|  | Wprowadzenie przez UE zmian w polityce ekologicznej (Europejski zielony ład, pakiet „Gotowi na 55”) | TAK | TAK | TAK | NIE | TAK |
|  | Utrata mocy prawnej z dniem 31 grudnia 2023 r. ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U.2020 poz.1363 z późn. zm) skutkująca m.in. utrudnieniami w nabywaniu nieruchomości | TAK | TAK | TAK | TAK | TAK |
|  | Zmiany w polityce fiskalnej państwa (m.in. wysokość podatków, wzrost płacy minimalnej, zmiana stóp procentowych NBP) | NIE | TAK | TAK | NIE | NIE |
|  | Zmiany wynikające z cykliczności zdarzeń politycznych (wyborów) skutkujące zmianą priorytetów programowych | TAK | TAK | TAK | TAK | TAK |
|  | Niestabilna sytuacja geopolityczna na wschodniej granicy Europy (wojna na Ukrainie). | TAK | TAK | TAK | NIE | TAK |
|  | Brak lub ograniczona dostępność  środków unijnych | TAK | TAK | TAK | NIE | NIE |
|  | Wzrost kosztów inwestycyjnych (m.in. wzrost cen materiałów i robót budowlanych, koszty środowiskowe) skutkujące przekroczeniem budżetu realizacji Projektu | TAK | TAK | TAK | TAK | TAK |
|  | Trudności w realizacji inwestycji wynikające z zaniżania cen w postępowaniu przetargowym | TAK | TAK | NIE | TAK | TAK |
|  | Spadek popytu na transport publiczny oraz przewóz towarów w związku z przedłużającą się z pandemią COVID-19 | TAK | TAK | TAK | TAK | TAK |
|  | Problem z płynnością finansową Wykonawców/ podwykonawców związany z polityką fiskalną państwa | TAK | TAK | TAK | NIE | TAK |
|  | Wzrost kosztów ponoszonych przez JST na utrzymanie infrastruktury transportowej m.in. w wyniku zmiany kategorii dróg na skutek realizacji nowych odcinków dróg | TAK | TAK | TAK | TAK | TAK |
|  | Zagrożenie powodziowe na obszarach szczególnego zagrożenia powodziowego lub spowodowane długotrwałymi i ulewnymi deszczami, uaktywnienie się usuwisk, opóźnienia spowodowane innymi ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi np. wysokimi temperaturami, wichurami. | TAK | TAK | TAK | TAK | TAK |
|  | Opóźnienia prac związane z odkryciem na terenie inwestycji przedmiotów zabytkowych/ obiektów archeologicznych. | TAK | TAK | NIE | TAK | TAK |
|  | Niedostateczna jakość dokumentacji przetargowej i technicznej oraz opóźnienia w obiegu dokumentacji | TAK | TAK | TAK | NIE | TAK |
|  | Brak kompetencji i doświadczenia podmiotów wyłanianych w przetargach skutkujące niską jakością robót i usług (w tym brak znajomości realiów rynkowych i administracyjnych w Polsce) | TAK | TAK | TAK | TAK | TAK |
|  | Przedłużające się procedury administracyjne (związane m.in. z uzyskiwaniem uzgodnień, pozwoleń itp.) | TAK | TAK | TAK | NIE | TAK |
|  | Nieterminowa realizacja inwestycji wynikająca m.in. z niedotrzymywania harmonogramów prac, konieczności modyfikacji przyjętych rozwiązań | TAK | TAK | TAK | TAK | TAK |
|  | Zmiany organizacyjne w JST wynikające z procesów wyborczych | NIE | TAK | TAK | TAK | NIE |
|  | Konflikty społeczne związane z prowadzeniem inwestycji (związane m.in. z regulacjami stanu prawnego nieruchomości, wywłaszczeniem nieruchomości na cele publiczne) | TAK | TAK | TAK | TAK | TAK |
|  | Niewystarczająca znajomość tematyki Programu wśród mieszkańców i brak zaangażowania | NIE | TAK | NIE | NIE | TAK |

Źródło: opracowanie własne.

## Ocena trafności w zakresie systemu wdrażania i realizacji

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy wskazane w Programie elementy systemu wdrażania i realizacji dokumentu zostały dobrane   
i sformułowane trafnie?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak. System zawiera wszystkie potrzebne elementy, które stanowią pełny, możliwy do określenia, obraz instytucjonalno-organizacyjny Programu. Wskaźniki monitorowania Programu należy generalnie uznać za trafnie dobrane do celów, choć można wskazać kilka miar, które doprecyzowane lepiej odzwierciedlałyby charakter założeń.***

#### Analiza

System wdrażania i realizacji PSRT WP obejmuje cztery kluczowe elementy:

1. Podmioty uczestniczące w realizacji Programu;
2. Ramy finansowe;
3. System monitorowania i ewaluacji, a także
4. Kryteria wyboru projektów.

Zaprezentowany w PSRT WP **system instytucjonalny** realizacji zaprezentowany w PSRT WP obejmuje szeroki zakres podmiotów. Wskazuje tym samym na Samorząd Województwa Podkarpackiego jako podmiot odpowiedzialny za kształtowanie polityki transportowej w regionie (Departament Dróg   
i Publicznego Transportu Zbiorowego). Poza samorządem województwa system instytucjonalny tworzą:

* podmioty powiązane z Programami Operacyjnymi:
  + Zarząd Województwa Podkarpackiego,
  + Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego,
  + Centrum Unijnych Projektów Transportowych,
  + Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości,
* podmioty opiniujące SOOŚ projektów inwestycyjnych w sektorze transportu:
  + Minister właściwy ds. środowiska naturalnego,
  + Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie lub/i Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny,
* podmioty tworzące podsystem drogowy:
  + Dyrekcja Generalna Dróg Krajowych i Autostrad,
  + Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich (z Samorządu Województwa),
  + pozostałe jednostki samorządu terytorialnego – gminy i powiaty,
* podmioty tworzące system kolejowy:
  + PKP Polskie Linie Kolejowe,
* podmioty tworzące podsystem lotniczy:
  + Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka”,
* podmioty zajmujące się infrastrukturą transportu intermodalnego:
  + inwestorzy z sektora publicznego i sektora prywatnego,
* podmioty organizujące transport publiczny:
  + pozostałe jednostki samorządu terytorialnego,
  + podmioty transportowe z sektora prywatnego i z udziałem kapitału publicznego.

Podsumowując, zaprezentowany model współpracy oparty o szerokie grono przedstawicieli wielu instytucji wydaje się być kompletny. Potwierdziły to wyniki wywiadów pogłębionych, w trakcie których rozmówcy oceniali bardzo pozytywnie szeroki wachlarz instytucjonalny i nie wskazywali ew. instytucji, których brakuje w tym systemie.

Podkreślić należy wkomponowanie w system instytucjonalny Komitetu Monitorującego. Ciało to ma za zadanie analizę efektów Programu i podejmowanie kluczowych decyzji w kontekście zmian w jego zapisach.

W tej części zwraca uwagę redakcyjną kolejność wypunktowania poszczególnych obszarów, za które odpowiedzialność ponosi Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego. Proponujemy zamienić zadania w literze b oraz c. Intuicja nakazuje myśleć, iż w pierwszej kolejności jako solidną podstawę należy zgromadzić bazę informacyjną, tj. bazę wskaźników oraz niezbędnych informacji na potrzeby monitorowania realizacji, a dopiero w kolejnym kroku dokonywać okresowej oceny stopnia realizacji Programu i przygotowywać roczne raporty z realizacji dokumentu.

**Ramy finansowe PSRT WP** określone są w sposób kompleksowy. Sięgnięto do zróżnicowanych źródeł finansowania, usystematyzowanych jako zagraniczne środki publiczne (w tym wsparcie UE), krajowe środki publiczne (w tym budżet krajowy, województwa i poszczególnych JST), a także środki pochodzące z innych źródeł (kapitał prywatny wykorzystywany na zasadach partnerstwa publiczno-prywatnego, środki pozyskane w ramach wdrażaniu zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci” oraz kredyty komercyjne i pożyczki).

W każdej z poszczególnych kategorii wymieniono potencjalne źródła finansowania, co jest efektem gruntownego przeglądu wszelkich możliwych opcji. Zaprezentowane w Programie prognozy nakładów nie budzą zastrzeżeń metodycznych.

**System monitorowania i ewaluacji** Programu został oparty o zestaw łącznie 36 wskaźników pochodzących z ogólnodostępnych danych (głównie GUS) i danych zamawianych z instytucji zajmujących się pomiarem systemów transportowych. Analizie poddany został każdy wskaźnik, a w jej wyniku należy stwierdzić, że w znacznej części przypadków wskaźniki monitoringu zostały dobrane i sformułowane trafnie (Tabela 12), choć można wskazać kilka wątpliwości w zakresie adekwatności niektórych miar do szczegółowych kierunków działań w danym celu, jak i precyzji w zakresie tematycznym obejmującym dany wskaźnik. W ramach holistycznej analizy podejścia i oceny systemu monitorowania i ewaluacji zwracają z kolei uwagę następujące kwestie:

* niezrozumiałej relacji pomiędzy tabelą 34 a tabelą 35 i 36 – np. we wskaźnikach monitorowania zawartych w tabeli 34 pojawiają się również wskaźniki produktu i rezultatu, którym poświęcona jest cała tabela 35 i 36;
* trudności oceny trafności wskaźników, biorąc pod uwagę przenikający się charakter celów – zwraca jednak uwagę, że niejednokrotnie nie jest to forma komplementarności, a powtórzeń w zapisach, w związku z czym nie jest możliwa jednoznaczna ocena dopasowania wskaźników monitoringu do celów/kierunków.

Tabela 12. Analiza trafności doboru wskaźników monitorowania realizacji Programu

| **Cel Programu** | **Wskaźnik** | **Komentarz** |
| --- | --- | --- |
| **Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna** | Czas dojazdu do Warszawy, Krakowa, Lublina i Kielc w transporcie drogowym i kolejowym | * sugestia rozszerzenia grupy miast branych pod uwagę w analizie (na poziomie kierunków działań Polska Wschodnia została wskazana jako jeden z obszarów) |
| Wskaźnik dostępności potencjałowej (WMDT II, a w jego ramach WDDT II i WKDT II); wskaźniki obliczane w układzie  europejskim, krajowym i regionalnym | * wskaźnik dobrany trafnie do celu |
| **Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna** | Czas przejazdu z MOF-ów do Rzeszowa (transport drogowy i kolejowy) |
| Czas przejazdu do Rzeszowa (drogowy i kolejowy) |
| Liczba ludności oraz liczba przedsiębiorstw w obrębie izochrony 30 minut oraz 60 minut od:  a) Rzeszowa,  b) najbliższego MOF |
| Czas dojazdu do Rzeszowa z ośrodków powiatowych obszarów peryferyjnych (transport drogowy i kolejowy) |
| Czas dojazdu do najbliższego MOF z ośrodków  powiatowych obszarów peryferyjnych (transport drogowy i kolejowy) |
| Liczba połączeń na wybranych odcinkach poddanych rewitalizacji (transport kolejowy) |
| **Cel podstawowy 3. Integracja MOF** | Czas dojazdu do centrum miasta rdzeniowego (transport drogowy i kolejowy) | * wskaźnik nie precyzuje pomiędzy jakimi miastami będzie sprawdzana relacja |
| Odsetek korzystających transportu publicznego w dojazdach do pracy | * wskaźnik bardziej adekwatny do celu horyzontalnego „Transport publiczny” |
| **Cele horyzontalne** | Odsetek korzystających z transportu kolejowego w dojazdach do pracy | * wskaźnik dobrany trafnie do celu |
| Stosunek wskaźnika czasu dojazdu transportem kolejowym do czasu w transporcie drogowym z ośrodków gminnych w MOF do jego rdzenia |
| Liczba węzłów intermodalnych oraz parkingów Park and Ride (liczba miejsc parkingowych na tych parkingach) | * wskaźnik ma bardziej charakter produktu/rezultatu |
| Poziom ruchu ciężkiego na trasach przelotowych w rdzeniu MOF | * wskaźnik dobrany trafnie do celu |
| Liczba wypadków drogowych wewnątrz MOF |
| Liczba wypadków w województwie ogółem |
| Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu z rozbiciem na emisję:  a) dwutlenku węgla,  b) metanu,  c) podtlenku azotu |
| **Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna** | Drogi ekspresowe i autostrady na 100 km2 |
| Udział procentowy dróg o nawierzchni spełniającej normatyw nośności 115 kN/oś w długości całej sieci dróg krajowych na terenie regionu |
| Krajowe mosty i wiadukty ogółem |
| Ruch pasażerów w portach lotniczych –przyjazdy i wyjazdy |
| **Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna** | Udział procentowy dróg o nawierzchni spełniającej normatyw nośności 115 kN/oś w długości całej sieci dróg wojewódzkich |
| Drogi lokalne (gminne i powiatowe) o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) ogółem |
| Wojewódzkie mosty i wiadukty ogółem |
| Lokalne (powiatowe i gminne) mosty i wiadukty ogółem |
| Linie kolejowe normalnotorowe dwu- i więcej torowe | * wskaźnik dobrany trafnie, jednak może być to także wskaźnik ukazujący szerszy kontekst niż tylko spójność wewnętrzną regionu |
| **Cel podstawowy 3. Integracja MOF** | Linie komunikacji miejskiej – podkarpackie | * problemem wymienionych wskaźników w kontekście monitoringu integracji MOF wydaje się być ich dostępność wyłącznie na poziomie regionalnym, choć jednocześnie komunikacja miejska dotyczy w znacznym stopniu miast, które posiadają obszar funkcjonalny, dlatego też wskaźniki można uznać za trafnie dobrane co celu |
| Przeciętny przebieg 1 wozu w ciągu doby w  miejskiej komunikacji autobusowej w  województwie |
| Przewozy pasażerów środkami komunikacji  miejskiej |
| **Cele horyzontalne** | Długość zelektryfikowanych linii kolejowych | * wskaźnik dobrany do celu trafnie, jednak jest on adekwatny również do pomiaru realizacji celów podstawowych |
| Liczba elektrycznych pojazdów autobusowego transportu miejskiego w ROF oraz MOF województwa podkarpackiego | * wskaźnik trafnie dobrany do celu |
| Liczba parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) | * wskaźnik częściowo tożsamy ze wskaźnikiem wskazanym w tabeli 34 „Liczba węzłów intermodalnych oraz parkingów Park and Ride” |
| Liczba przystanków autobusowych | * wskaźnik trafnie dobrany do celu |
| Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych | * wskaźnik trafnie dobrany do celu |
| Długość ścieżek rowerowych | * wskaźnik trafnie dobrany do celu |
| Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów na jezdniach | * wskaźniki trafnie dobrane do celu |
| Liczba zdarzeń na jezdniach z udziałem pojazdów i pieszych |

Źródło: opracowanie własne.

**Kryteria wyboru projektów** – ocena kryteriów wyboru projektów została dokonana na dwóch poziomach:

1. Kryteriów ogólnych – dotyczących poszczególnych podsystemów;
2. Podkryteriów w ramach przyjętych kryteriów.

W ocenie kryteriów ogólnych zwracają uwagę następujące cechy PSRT WP:

1. Kryteria są opracowane dla podsystemu drogowego oraz kolejowego, przy czym nie ma ich dla podsystemu lotniczego i multimodalnego, co można uzasadnić faktem, iż właśnie w dwóch pierwszych podsystemach prognozowany jest nadmiar projektów;
2. Kryteria w podsystemie drogowym wskazują na preferencje dotyczące połączenia dróg z siecią TEN-T (30 punktów na 100) oraz kontynuacji projektów (20/100, gdy pozostałe kryteria otrzymały wagę po 10 punktów). Oba kluczowe kryteria wydają się logicznie wyróżnione, zarówno z punktu widzenia oczekiwań Komisji Europejskiej, jak i sprawnego wdrażania programu. Należy podkreślić, że projekty realizowane w programach transportowych charakteryzują się dużą złożonością i cechuje je również znaczna niepewność proceduralna – np. planowane przebiegi dróg muszą być uzgadniane z interesariuszami lokalnymi nawet   
   w zakresie wariantów przebiegów tras (co również budzi konflikty, protesty i odwołania). Należy podkreślić, że zastosowane podejście może budzić wątpliwości wśród przedstawicieli tych samorządów lokalnych, których gminy położone są w oddaleniu od sieci TEN-T. Podejście preferujące połączenia z głównymi arteriami komunikacyjnymi jest uzasadnione z punktu widzenia dostępnych środków i jest swego rodzaju wyborem strategicznym;
3. Pozostałe kryteria drogowe: poprawa połączeń obszarów słabo skomunikowanych, przepustowość drogi a środowisko, spójność transportowa, publiczny transport drogowy, bezpieczeństwo ruchu drogowego – są również odzwierciedleniem preferencji samorządu województwa. Można założyć, że kryteriów tych mogłoby być znacznie więcej, jak i mniej. Po zapoznaniu się z argumentacją, iż kryteria są efektem konsensusu polityczno-eksperckiego, uwzględniającego również opinie ekspertów JASPERS, ewaluator uznaje, że ew. sugestie mogą dotyczyć dopracowania redakcyjnego przyjętego już szkieletu kryteriów;
4. Kryteria kolejowe – najistotniejsza wydaje się być komplementarność z projektami dotyczącymi taboru kolejowego i infrastruktury, opisywana jako stan, w którym przyjmowany projekt znacząco i bezpośrednio uzupełnia efekty innego projektu. Jest to logiczne, gdyż chcąc zadbać przede wszystkim o efektywność działań, muszą być one ze sobą powiązane i tworzyć spójną sieć. Ponadto kryteria wskazują na preferencje dotyczące szerokiej dostępności   
   w zakresie zdolności przewozowej, dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, na wyrównywanie szans i niedyskryminacji (rozumiane głównie jako nabór taboru dostosowanego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się), a także na poprawę bezpieczeństwa i wzrostu komfortu pasażerów. Sposób oceny w ramach wszystkich pięciu zaproponowanych kryteriów polegają na ocenie dokumentacji beneficjenta, zaś sama ocena przebiega zero-jedynkowo; zgłaszane projekty otrzymają negatywną ocenę w przypadku niespełnienia kryterium.

# Ocena przewidywanej/potencjalnej skuteczności i efektywności założeń projektu

## Ocena logiki interwencji

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy zaproponowana logika interwencji umożliwi zrealizowanie założonych celów?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, zaproponowana logika interwencji umożliwi realizację założonych celów. Logika interwencji jest zrozumiała i spójna – kierunki są odpowiednio dobrane i powinny pozwolić uzyskać zamierzone efekty.***

#### Analiza

Ocena logiki interwencji sformułowanej w PSRT WP została przeprowadzona z wykorzystaniem matryc logicznych (Rysunek 2), które były narzędziem pracy w panelu ekspertów.

Rysunek 2. Schemat logiki interwencji przyjętej w matrycach logicznych

Źródło: opracowanie własne.

Logika interwencji oceniana była w 9 obszarach tematycznych kierunków działań:

* inwestycje drogowe wewnętrzne (ukierunkowane na spójność wewnętrzną województwa),
* inwestycje drogowe zewnętrzne (ukierunkowane na poprawę dostępności zewnętrznej województwa),
* inwestycje kolejowe wewnętrzne (podobnie, jak w przypadku inwestycji drogowych),
* inwestycje kolejowe zewnętrzne (jw.),
* inwestycje lotnicze wewnętrzne (jw.),
* inwestycje lotnicze zewnętrzne (jw.),
* bezpieczeństwo komunikacyjne,
* środowisko i jakość życia,
* inwestycje multimodalne i transport publiczny.

Analiza ocen wynikających z panelu ekspertów połączona z wnioskami z wywiadów pogłębionych pozwala sformułować kilka kluczowych uwag dotyczących logiki interwencji:

* ogólna logika interwencji jest prawidłowa – całość tworzy spójny ciąg przyczynowo-skutkowy,   
  a sformułowane działania powinny pozwolić osiągnąć oczekiwane rezultaty;
* liczba kierunków działań skłania do wniosku o potrzebie hierarchizacji, jednak należy pamiętać, że weryfikacja ważności dokonywanych wyborów odbywa się w programie na poziomie projektów, choć tych kluczowych jest bardzo dużo;
* kierunki działań są sformułowane w zróżnicowany sposób (niektóre kierunki działań są sformułowane ogólnikowo, co może grozić rozmyciem założeń PSRT WP, podczas gdy inne są bardzo szczegółowe);
* istotnym ryzykiem mającym wpływ na efektywność i skuteczność realizacji PSRT WP są dalsze opóźnienia w przyjęciu Krajowego Planu Odbudowy.

Ponadto, w odniesieniu do wskazanych 9-ciu obszarów, bazując na wynikach panelu ekspertów (Tabela 13), należy zwrócić szczególną uwagę na następujące elementy PSRT WP:

* spójność komunikacyjna regionu wewnętrzna i zewnętrzna może być budowana w oparciu o już realizowane i zrealizowane inwestycje w sieci TEN-T. Oznacza to, że kluczowe, z punktu widzenia Programu, będą te działania, które najwydatniej poprawią powiązania wewnętrzne z tą siecią (np. dojazdy do autostrady);
* możliwości rozwoju transportu zbiorowego (niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego) podlegają dwóm przeciwstawnym siłom. Ograniczeniem jest efekt pandemii. Dodatkowo negatywny wpływ na transport zbiorowy może mieć sytuacja w Ukrainie, co wcale nie musi być działanie długotrwałym, z punktu widzenia horyzontu PSRT WP. Z kolei pozytywnie na omawiany element systemu transportowego wpływać mogą wzrastające koszty transportu indywidualnego (np. ceny paliw), a na pewno do rozwoju transportu zbiorowego pozytywnie przyczyniać się będzie właściwa organizacja ruchu (częstotliwość i jakość połączeń w transporcie zbiorowym, rozwój P&R, ograniczenia wjazdu samochodów do wybranych stref, opłaty parkingowe etc.);
* wpływ realizacji PSRT WP na jakość środowiska przyrodniczego, czystość powietrza etc. jest ograniczony ze względu na przyjęty w Polsce podział kompetencji i odpowiedzialności za zagadnienia transportowe (samorząd województwa odpowiada za niewielką część obszaru transportu). Należy jednak podkreślić, że planowane w PSRT WP inwestycje służą również eliminacji wykluczenia transportowego, czego efektem będzie wzrost ruchu pasażerskiego   
  i towarowego, a także wzrost podróży indywidualnych. Zatem istotnym elementem zwiększającym pozytywny wpływ PRST WP na stan środowiska przyrodniczego będzie efektywna realizacja działań związanych z transportem zbiorowym.

Tabela 13. Wnioski z panelu ekspertów na podstawie matryc logicznych

| **Obszar tematyczny** | **Wnioski z panelu ekspertów** |
| --- | --- |
| **Inwestycje drogowe wewnętrzne** | * Kluczowy jest jednoczesny rozwój autostrad w regionie i obwodnic regionalnych biegunów wzrostu w celu utworzenia spójnej sieci transportowej. * Należy podkreślić konieczność poprawy dostępności obszarów peryferyjnych. * Z punktu widzenia spójności wewnętrznej istotny jest rozwój dróg gminnych i powiatowych. |
| **Inwestycje drogowe zewnętrzne** | * Jednym z głównych celów powinno być ograniczenie wpływu peryferyjnego położenia regionu. * Kluczowe znaczenie rozwoju elementów sieci TEN-T, co oznacza np. znaczącą koncentrację na ruchu autostradowym (dlatego też istotne są powiązania pozostałych części województwa właśnie z siecią TEN-T). * Najistotniejsze, w skali kraju, wydaje się połączenie z Warszawą, ale warto również pamiętać o rozwoju połączeń z innymi ośrodkami wzrostu, takimi jak np. Kraków i Lublin. * Na cele i zamierzenia w zakresie tego obszaru diametralnie wpłynie wojna w Ukrainie i sankcje nałożone na Rosję i Białoruś. |
| **Inwestycje kolejowe wewnętrzne** | * Priorytetem powinien być sprawny i często kursujący transport zbiorowy – poza tworzeniem nowych połączeń i przystanków należy również zwiększać częstotliwość kursowania istniejących już połączeń. * Po pandemii COVID-19 wyzwaniem będzie ponowne zachęcenie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego. * Potrzebne jest silniejsze zaakcentowanie rozwoju transportu kolejowego w regionalnych ośrodkach wzrostu. * Do efektywnego rozwoju transportu kolejowego kluczowy jest rozwój infrastruktury towarzyszącej. * Brakuje zamierzeń w zakresie rozwoju zaplecza logistycznego wokół głównych ośrodków regionu. * Należy dążyć do wzrostu pracy przewozowej i eksploatacyjnej w transporcie towarowym i pasażerskim. * Nie należy zapominać o potencjale kolejowego transportu towarowego. |
| **Inwestycje kolejowe zewnętrzne** | * Opieranie rozwoju komunikacji zewnętrznej na inwestycjach związanych z CPK ma duży potencjał, ale również niesie pewne ryzyko (w przypadku opóźnień bądź zawieszenia inwestycji). * Wyzwaniem może okazać się zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń krajowych i międzynarodowych. * Obok rozwoju infrastruktury i tworzenia nowych połączeń istotne jest również zwiększanie częstotliwości istniejących już połączeń. * Warto dążyć do zwiększenia roli kolei w transporcie towarowym. * W zależności od rezultatów wojny w Ukrainie, kluczowymi mogą się okazać połączenia Rzeszów – Ukraina. |
| **Inwestycje lotnicze wewnętrzne** | * Planowane w PSRT WP działania nie wpłyną na poprawę sytuacji transportowej regionu. Będą one oddziaływały głównie na służby ratunkowe i pojedyncze podmioty związane z lotnictwem. * Mniejsze lotniska i lądowiska przy obecnych trendach mogą nie rozwinąć się tak jak się planuje. * Zamiast rozwoju małych lokalnych lotnisk należy zadbać o infrastrukturę i połączenia poprawiające dostępność lotniska Rzeszów – Jasionka. * Możliwy potencjał rozwojowy w zakresie transportu towarowego. * W zakresie poprawy sytuacji transportowej szansą może być rozwój lotniczego transportu bezzałogowego. * Istnieje potencjał rozwoju lotnictwa regionu w zakresie specjalistycznego lotnictwa wojskowego. |
| **Inwestycje lotnicze zewnętrzne** | * Kluczowe będą połączenia hubowe. * Należy zadbać o dostępność komunikacyjną portu Rzeszów – Jasionka względem całego regionu. * Istotny jest rozwój infrastruktury towarzyszącej. * Wyzwaniem będzie powrót do przedpandemicznej kondycji lotnictwa. * Lotnisko „Rzeszów – Jasionka” może rozwijać się jako konkurencja dla lotnisk przygranicznych (np. Koszyce). |
| **Bezpieczeństwo komunikacyjne** | * Na większość zagadnień z tego zakresu władze regionalne mają niewielki wpływ. * Władze województwa mogą wpłynąć głównie na zwiększenie bezpieczeństwa komunikacyjnego poprzez poprawę jakości infrastruktury komunikacyjnej. * Zmniejszenie ryzyka wypadków wymaga rozwoju dróg bezkolizyjnych. * Bezpieczeństwo komunikacyjne obejmuje również bezpieczeństwo dzikich zwierząt. |
| **Środowisko i jakość życia** | * Kluczowe wydają się rozwój komunikacji publicznej i dróg dla rowerów, jak również infrastruktury związanej z alternatywnymi napędami samochodów. * Nowowprowadzane rozwiązania komunikacyjne należy dostosować do zjawisk wywołanych lub potęgowanych zmianami klimatu. * Nadmierny rozwój transportu wodnego i zwiększanie dostępności transportowej mogą negatywnie wpłynąć na środowisko. * Spory potencjał tkwi w integracji różnego rodzaju inwestycji rowerowych (greenways, green velo, ścieżki wewnątrz MOF-ów). |
| **Inwestycje multimodalne i transport publiczny** | * Niewiele kierunków działań faktycznie wpływa na rozwój rozwiązań multimodalnych. * Należy dążyć do rozwoju alternatyw transportu indywidualnego w całym regionie. * Kluczem w rozwoju rozwiązań multimodalnych jest stworzenie transportu publicznego na obszarach, na których obecnie taki transport nie występuje i jego integracja z istniejącą już ofertą. |

Źródło: opracowanie własne na podstawie matryc logicznych wypełnionych przez ekspertów.

W ramach badania poproszono również ekspertów o wskazanie najważniejszych ich zdaniem kierunków działań, jakie władze regionu powinny podjąć w każdym z 9 sformułowanych obszarów. Niektóre z kierunków, np. kompleksowy rozwój MOF regionu, czy rozwój dróg szybkiego ruchu, są istotne w kilku obszarach jednocześnie.

Tabela 14. Kierunki działań PSRT WP wskazywane przez ekspertów jako najistotniejsze

| **Obszar tematyczny** | **Kierunki działań wskazane przez ekspertów jako kluczowe (kolejność alfabetyczna wewnątrz obszarów tematycznych)** |
| --- | --- |
| **Inwestycje drogowe wewnętrzne** | * Budowa dróg poprzecznych łączących przejścia graniczne w celu zarządzania ruchem granicznym * Dostosowanie nawierzchni dróg krajowych i wojewódzkich do parametrów nośności określonych przepisami prawa * Pełniejsze włączenie autostrad i dróg ekspresowych w system dróg w województwie * Poprawa dostępności komunikacyjnej OF, obszarów peryferyjnych, obszarów o utrudnionym dostępie oraz obszarów o walorach turystycznych * Poprawa skomunikowania stref przemysłowych, w szczególności zlokalizowanych na północy ROF‑u * Rozwój funkcji logistycznej w ramach drogowego systemu transportowego dla poszczególnych MOF * Rozwój infrastruktury drogowej, celem wzmocnienia spójności terytorialnej regionu z uwzględnieniem specyfiki obszarów podgórskich i górskich * Skrócenie czasu dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych * Wzmacnianie procesu integracji rynków pracy grup i par MOF * Wzmocnienie kierunków diagonalnych poprzez podnoszenie standardu dróg wojewódzkich i powiatowych na osiach północ-południe i wschód-zachód * Zmniejszenie zatłoczenia dróg miejskich i dróg wlotowych/ wylotowych (wyprowadzenie ruchu z centrum miast) |
| **Inwestycje drogowe zewnętrzne** | * Pobudzanie procesów rozwojowych poprzez zapewnienie lepszej dostępności komunikacyjnej na zewnątrz, w tym rozwój infrastruktury drogowej łączącej się z węzłami sieci dróg szybkiego ruchu * Poprawa dostępności drogowej do przejść granicznych oraz rozbudowa infrastruktury drogowej (parkingi i zatoczki) * Rozwój drogowej sieci transportowej o charakterze militarnym * Rozwój drogowej sieci transportowej w wymiarze krajowym i międzynarodowym w ramach sieci TEN-T (autostrady i drogi ekspresowe) * Rozwój drogowej sieci transportowej wzmacniającej dostępność zewnętrzną poprzez przebudowę istniejących dróg krajowych, w tym powiązanie z siecią TEN-T (również na styku województw) * Rozwój dróg krajowych w tym 9, 73 i 28 (o parametrach dróg ekspresowych) * Rozwój komunikacyjnych powiązań łączących Rzeszów najkrótszym przebiegiem ze stolicą kraju oraz innymi krajowymi ośrodkami wzrostu (w tym regionami Polski Wschodniej) |
| **Inwestycje kolejowe wewnętrzne** | * Budowa nowych przystanków na liniach 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 * Poprawa infrastruktury transportowej (kolejowej) pozwalająca na większą integrację miejskich obszarów funkcjonalnych * Przebudowa oraz budowa nowych obiektów dworcowych oraz przystanków (wraz z przygotowaniem infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R) * Rozwój funkcji logistycznej w ramach kolejowego systemu transportowego dla poszczególnych MOF * Rozwój kolei w ramach poszczególnych obszarów funkcjonalnych oraz powiązań komunikacyjnych miast * Rozwój szybkiej kolei miejskiej – Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej, obsługującej ROF wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” * Skrócenie czasu dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych dzięki inwestycjom w infrastrukturę kolejową oraz na skutek zmian organizacyjnych * Zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez doprowadzenie linii kolejowych do terenów inwestycyjnych |
| **Inwestycje kolejowe zewnętrzne** | * Modernizacja linii kolejowych umożliwiających reaktywacje połączeń transgranicznych ze Słowacją i oraz utworzenie kolejowych przejść granicznych z Ukrainą (w tym w ramach Karpackiej Kolei Euroregionalnej) * Poprawa dostępności do kolei w układzie Rzeszów - granica państwa z Ukrainą * Poprawa infrastruktury dla ruchu towarowego ponadregionalnego * Poprawa infrastruktury w celu połączenia kolejowego z Warszawą * Poprawa stanu technicznego oraz rozbudowa istniejącej infrastruktury kolejowej o znaczeniu ponadregionalnym (w tym modernizacja torowisk, łączniki, podwójne torowiska, elektryfikacja linii) * Rozwój i integracja połączeń kolejowych w ramach Czwórmiasta, powiązanie z siecią CPK * Skomunikowanie Rzeszowa z regionami Polski Wschodniej poprzez wydajne powiązanie kolejowe wzdłuż granicy wschodniej (Wschodnia Magistrala Kolejowa) |
| **Inwestycje lotnicze wewnętrzne** | * Budowa systemu transportu wykorzystujący bezzałogowe statki powietrzne (BSP, drony) * Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego * Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lądowisk lokalnych w kierunku ratownictwa medycznego * Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lądowisk lokalnych w kierunku funkcji sportowo-rekreacyjnej |
| **Inwestycje lotnicze zewnętrzne** | * Integracja Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka z systemem transportu kolejowego poprzez budowę odgałęzienia linii kolejowej nr 71 * Poprawa systemu komunikacji publicznej łączącej Port Lotniczy z centrum Rzeszowa dzięki uruchomieniu nowych dogodnych dla pasażerów połączeń * Rozwój Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” poprzez wzmocnienie potencjału lotniska tj. realizacje inwestycji w infrastrukturę, a także poprzez integrację z systemem transportu kolejowego (poprawa komunikacji publicznej) * Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lądowisk lokalnych w kierunku funkcji sportowo-rekreacyjnej * Wzrost krajowej i międzynarodowej rangi portu lotniczego Rzeszów-Jasionka dzięki zwiększeniu udziału w obsłudze ruchu osobowego oraz otwarciu nowych połączeń lotniczych krajowych i zagranicznych |
| **Bezpieczeństwo komunikacyjne** | * Bezpieczeństwo rozwiązań komunikacyjnych we wszystkich sektorach transportu, z uwzględnieniem zagrożeń wynikających z transportu materiałów niebezpiecznych (bezkolizyjne skrzyżowania dróg i sieci kolejowej) * Higiena i bezpieczeństwo epidemiczne w zakresie transportu publicznego * Modernizacja infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, szczególnie pieszych i rowerzystów * Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach i przejściach (kolejowych) dla pieszych w aspekcie współpracy z zarządcami dróg i samorządami * Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów (m. in. poprzez budowę bezkolizyjnych przejazdów drogowo-kolejowych) * Sprzętowe wsparcie dla instytucji i podmiotów zarządzających ruchem oraz infrastrukturą transportową * Usprawnienie systemów sterowania i zarządzania ruchem drogowym w miastach * Usprawnienie systemu drogowego województwa i zmniejszenie wypadkowości poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów rdzeniowych MOF oraz innych miast dzięki budowie ich obwodnic * Wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, poprzez promocję zmiany zachowań transportowych * Zapewnienie płynności ruchu, likwidacja wąskich gardeł (szczególnie w miastach) pod kątem poprawy jakości środowiska poprzez redukcję emisji spalin, drgań i hałasu |
| **Środowisko i jakość życia** | * Integracja i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego * Mobilności miejskiej z wykorzystaniem ścieżek rowerowych * Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego pomiędzy ośrodkami miejskimi a sąsiednimi obszarami wiejskimi i ośrodkami miejskimi * Poprawa dostępności transportowej i ekspozycji turystycznej terenów, miejsc i obiektów reprezentujących unikatowe dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe regionu * Rozbudowa sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i Beskidu Niskiego oraz włączenie ich do szlaku rowerowego Green Velo * Rozwój połączeń autobusowych i kolejowych zapewniających transport obszarom dotkniętym wykluczeniem transportowym * Rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji (w tym szlaków greenways) * Tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności * Wzmocnienie zmiany w kierunku tzw. zielonej gospodarki w Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka, związanej z wymianą floty transportowej na pojazdy zeroemisyjne lub niskoemisyjne * Zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się |
| **Inwestycje multimodalne i transport publiczny** | * Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pasażerskich) pomiędzy transportem lotniczym, kolejowym i drogowym oraz budowa i rozbudowa infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R * Integracja i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego * Mobilności miejskiej z wykorzystaniem ścieżek rowerowych * Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego pomiędzy ośrodkami miejskimi a sąsiednimi obszarami wiejskimi i ośrodkami miejskimi * Rozbudowa sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i Beskidu Niskiego oraz włączenie ich do szlaku rowerowego Green Velo * Rozwój infrastruktury transportu rowerowego * Rozwój połączeń autobusowych i kolejowych zapewniających transport obszarom dotkniętym wykluczeniem transportowym * Rozwój transportu publicznego w kierunku neutralnym klimatycznie min. poprzez wymianę taboru na niskoemisyjny bądź zeroemisyjny * Usprawnienie transportu oraz rozwój i modernizacja transportu publicznego poprzez dostosowanie taboru dla podróżnych na kierunkach obszarów turystycznych |

Źródło: opracowanie własne na podstawie matryc logicznych wypełnionych przez ekspertów.

## Ocena systemu wdrażania, wskazanych źródeł i instrumentów finansowania

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy przyjęty system wdrażania oraz wskazane źródła i instrumenty finansowania pozwolą na skuteczną realizację Programu?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, jednak zagrożenia w realizacji Programu, leżące po stronie relacji Rząd RP – Komisja Europejska, a także wynikające z konsekwencji wojny w Ukrainie są wysokie, przynajmniej w zakresie terminowości oraz wzrastających kosztów podejmowanych inwestycji.***

#### Analiza

Dokonana w rozdz. 3.5. ocena trafności systemu wdrażania jest pozytywna. W tej części ewaluacji, opierając się na przeglądzie literatury oraz wynikach wywiadów pogłębionych, zwraca się uwagę na problem potencjalnej skuteczności przyjętych rozwiązań. Szczególną uwagę poświęcono zagrożeniom, mogącym przyczynić się do problemów z wdrażaniem PSRT WP.

Analiza potencjalnej skuteczności i efektywności przyjętych rozwiązań w systemie wdrażania (Tabela 15) prowadzi do następujących wniosków:

* Program zawiera treści zabezpieczające skuteczne i efektywne jego wdrożenie. Dotyczy to zarówno sfery podmiotowej, jak i organizacyjnej oraz finansowej. Należy jednak podkreślić, że słusznie sformułowane zapisy są deklaracją, której efekty będą widoczne dopiero w przyszłości;
* czynnikiem, pozwalającym efektywnie wdrażać PSRT WP jest jakość zasobów ludzkich w instytucjach – interesariuszach, a przede wszystkim w Urzędzie Marszałkowskim, w którym zlokalizowana jest funkcja Koordynatora. Wprawdzie zapisy dotyczące kapitału ludzkiego, kwalifikacji i kompetencji nie muszą znajdować się w tego typu dokumentach, jednak należy zwrócić uwagę na doniosłość tego czynnika przy zmieniających się uwarunkowaniach zewnętrznych;
* czynnikiem znacznie ograniczającym skuteczność i efektywność przyjętych planów inwestycyjnych jest wysokie uzależnienie ich finansowania od źródeł zewnętrznych. PSRT WP podejmuje ten problem, jednak samorząd województwa nie może sam zlikwidować potencjalnego ryzyka, jakie jest z tym związane;
* istotne jest, że PSRT WP określa ryzyka związane z wdrażaniem dokumentu, które są ocenione   
  i przewidziane, jeśli to możliwe, jako środki zaradcze;
* w skutecznym i efektywnym wdrażaniu PSRT WP powinna pomóc dobrze zrealizowana ewaluacja (on going), o której Program nie wspomina.

Tabela 15. Analiza potencjalnej skuteczności i efektywności systemu wdrażania

| **Elementy systemu wdrażania** | **Potencjalne czynniki zwiększające skuteczność i efektywność** | **Potencjalne bariery w uzyskaniu oczekiwanej skuteczności i efektywności** |
| --- | --- | --- |
| **Podmioty zaangażowane w realizację PSRT WP** | * wzmacnianie kompetencji i kwalifikacji pracowników UMWP (-) * sprawna koordynacja działań (UM WP) (+) * właściwy podział kompetencji między interesariuszami (+) | * liczna grupa interesariuszy zewnętrznych (centralnych) (+) * różnorodność niezależnych podmiotów realizujących własne cele (+) * niekorzystne zmiany prawne (+) |
| **Organizacja współpracy** | * jasno sprecyzowane kompetencje koordynatora (+) * wykorzystanie doświadczeń we współpracy (+) | * niekorzystne zmiany w podejściu interesariuszy zewnętrznych do współpracy (zmiana priorytetów) (+) |
| **Wdrażanie Programu** | * transparentność podejmowanych decyzji (+) * terminowość realizacji zadań (+) * monitoring (+) * ewaluacja (-) | * zmiany kadrowe w instytucjach wdrażających (+) * przedłużające się procedury administracyjne (+) * słabość podmiotów startujących do przetargów (+) |
| **Źródła i instrumenty finansowania** | * dobrze zdiagnozowane źródła finansowania (+) * szacunki potencjalnych nakładów (+) | * ograniczenia wynikające z sytuacji w instytucjach zewnętrznych (+) * wzrost kosztów realizacji inwestycji (+) |

(+) element występuje w PSRT WP; (-) element nie występuje w PSRT WP

Źródło: opracowanie własne na podstawie.

## Ocena systemu monitorowania i ewaluacji

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy ustalony w projekcie Programu system monitoringu i ewaluacji, umożliwia skuteczną i efektywną rejestrację i ocenę efektów jego realizacji, w odniesieniu do systemu transportowego poszczególnych JST z regionu, jak i obszaru całego województwa podkarpackiego?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, generalnie ustalony w projekcie Programu system monitoringu i ewaluacji umożliwia skuteczną i efektywną rejestrację i ocenę efektów jego realizacji. System uwzględnia monitorowanie sytuacji również w odniesieniu do niektórych JST regionu, choć zakres tych danych jest ograniczony. Można też wskazać na kilka niedociągnięć w zakresie doboru wartości docelowych, jak i precyzji   
w określaniu niektórych wskaźników.***

#### Analiza

Monitoring Programu osadzony jest w szerszym systemie polityki rozwoju województwa, co należy uznać za rozwiązanie trafne. Jak piszą Autorzy Programu (s. 230): „(…) mając na uwadze zapewnienie spójności planu transportowego z regionalnymi dokumentami wyższego rzędu, system monitorowania PSRT WP będzie uwzględniał pomocniczo: system monitorowania *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030*; system monitorowania *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020*; system monitorowania *Programu Fundusze Europejskie dla Podkarpacia na lata 2021-2027*”. Ponadto planuje się wykorzystanie ekspertyz zewnętrznych. Pomimo że rozdział dotyczy systemu monitorowania i ewaluacji, został on w całości poświęcony zagadnieniom monitoringu, nie podjęto w nim zaś w ogóle tematu ewaluacji.

Analiza wskaźników systemu monitorowania projektu PSRT WP, w kontekście skuteczności   
i efektywności rejestracji i oceny efektów jego realizacji, została dokonana w następujących obszarach (Tabela 16):

* **weryfikacji wartości docelowej** wskaźników w 2030 roku – ta część analizy została wykonana dla ogólnodostępnych danych statystycznych pochodzących z zasobów GUS, poprzez analizę trendów (Wykresy 3-17 w załączniku) i przy uwzględnieniu specyfiki wskaźników[[21]](#footnote-22);
* **dostępności danych na poziomie lokalnym** – w znacznym stopniu ta część również została wykonana dla ogólnodostępnych danych statystycznych poprzez weryfikację poszczególnych poziomów terytorialnych;
* **innych cech wybranych wskaźników** mogących mieć wpływ na skuteczność i efektywność systemu monitorowania, w tym przebieg dotychczasowego trendu wskaźnika;
* **innych dostępnych źródeł** mogących stanowić uzupełnienie dla obecnie przyjętego systemu monitorowania programu.

Generalnie w wyniku przeprowadzonej analizy należy stwierdzić, że obecny system monitorowania programu umożliwia skuteczną i efektywną ocenę jego realizacji, ale można wyciągnąć w tym zakresie kilka wniosków szczegółowych:

* istnieje potrzeba doprecyzowania nazw/wskazania zakresu niektórych wskaźników monitorowania, które w obecnej formie nie precyzują dokładnie, co zostanie objęte pomiarem;
* system monitorowania praktycznie wyczerpuje możliwości pozyskiwania danych z zakresu funkcjonowania systemów transportowych;
* można rozważyć uzupełnienie danych statystycznych o badania społeczne, które uwzględniłyby wymiar jakościowy funkcjonowania systemów komunikacyjnych i transportowych w województwie;
* problemem statystyki publicznej w zakresie danych transportowych jest generalnie niewielki zakres danych zbieranych na poziomie lokalnym – w systemie monitorowania programu ten problem został zniwelowany poprzez wykorzystanie innych źródeł i danych zamawianych monitorujących sytuację na poziomie konkretnych miast czy MOF;
* system umożliwia zatem pomiar realizacji Programu na poziomie lokalnym w odniesieniu do poszczególnych JST regionu, choć jednoznaczną ocenę uniemożliwia brak precyzyjnego wskazania zakresu pomiaru.

Tabela 16. Analiza wskaźników monitorowania projektu PSRT WP

| **Wskaźnik** | **Weryfikacja wartości docelowej** | **Poziom lokalny** | **Komentarz** |
| --- | --- | --- | --- |
| Czas dojazdu do Warszawy, Krakowa, Lublina i Kielc w transporcie drogowym i kolejowym | nie dotyczy | TAK | * nie zostało doprecyzowane w jaki sposób wyliczany będzie wskaźnik – czy dotyczy tylko Rzeszowa czy także innych miast w województwie? |
| Wskaźnik dostępności potencjałowej (WMDT II, a w jego ramach WDDT II i WKDT II); wskaźniki obliczane w układzie europejskim, krajowym i regionalnym | nie dotyczy | TAK | * nazwy wskaźników i dotychczas prowadzone badania[[22]](#footnote-23) wskazują na możliwość monitoringu poziomu lokalnego, jednak nie wskazano dokładnie, jakich jednostek / gmin będzie dotyczył pomiar |
| Czas przejazdu z MOF-ów do Rzeszowa (transport drogowy i kolejowy) | nie dotyczy | TAK |
| Czas przejazdu do Rzeszowa (drogowy i kolejowy) | nie dotyczy | TAK |
| Liczba ludności oraz liczba przedsiębiorstw w obrębie izochrony 30 minut oraz 60 minut od:  a) Rzeszowa,  b) najbliższego MOF | nie dotyczy | TAK | * pojawia się pytanie, czy analiza połączenia tych dwóch wskaźników, czyli przeliczenia liczby przedsiębiorstw na liczbę ludności, nie wniesie większej wartości dodanej do badania |
| Czas dojazdu do Rzeszowa z ośrodków powiatowych obszarów peryferyjnych (transport drogowy i kolejowy) | nie dotyczy | TAK | * nazwy wskaźników wskazują na monitoring poziomu lokalnego, jednak nie wskazano dokładnie, jakich jednostek / gmin będzie dotyczył pomiar |
| Czas dojazdu do najbliższego MOF z ośrodków powiatowych obszarów peryferyjnych (transport drogowy i kolejowy) | nie dotyczy | TAK | * pojawia się pytanie, czy wskaźnik liczony jest względem centrum miasta rdzeniowego? |
| Liczba połączeń na wybranych odcinkach poddanych rewitalizacji (transport kolejowy) | nie dotyczy | TAK | * nazwa wskaźnika sugeruje monitoring poziomu lokalnego, nie wskazano jednak na źródło pochodzenia danych |
| Czas dojazdu do centrum miasta rdzeniowego (transport drogowy i kolejowy) | nie dotyczy | TAK | * nazwa wskaźnika sugeruje monitoring poziomu lokalnego, nie wskazano jednak jakich obszarów będzie dotyczył pomiar |
| Odsetek korzystających transportu publicznego w dojazdach do pracy | nie dotyczy | brak informacji | * w programie nie sprecyzowano, jakie jest źródło pochodzenia danych, w związku z czym nie jest możliwa weryfikacja poziomu, dla którego mogą zostać zebrane dane |
| Odsetek korzystających z transportu kolejowego w dojazdach do pracy | nie dotyczy |
| Stosunek wskaźnika czasu dojazdu transportem kolejowym do czasu w transporcie drogowym z ośrodków gminnych w MOF do jego rdzenia | nie dotyczy |
| Liczba węzłów intermodalnych oraz parkingów Park and Ride (liczba miejsc parkingowych na tych parkingach) | nie dotyczy | TAK | * dane dotyczące parkingów dostępne w GUS dla gmin – możliwość pomiaru poziomu lokalnego |
| Poziom ruchu ciężkiego na trasach przelotowych w rdzeniu MOF | nie dotyczy | brak informacji | * brak |
| Liczba wypadków drogowych wewnątrz MOF | nie dotyczy | TAK (powiaty) | * GUS udostępnia dane dotyczące wypadków najniżej na poziomie powiatowym (pozostałe źródła nieweryfikowalne) |
| Liczba wypadków w województwie ogółem | nie dotyczy |
| Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu z rozbiciem na emisję:  a) dwutlenku węgla,  b) metanu,  c) podtlenku azotu | nie dotyczy | brak informacji | * brak |
| Drogi ekspresowe i autostrady na 100 km2 | OK | NIE | * z uwagi na brak bezpośredniego wpływu na inwestycje ponadregionalne, należy przyjąć, że ostrożny szacunek wartości docelowej jest dobrym podejściem (zob. Wykres 3) |
| Udział procentowy dróg o nawierzchni spełniającej normatyw nośności 115 kN/oś w długości całej sieci dróg krajowych na terenie regionu | nie dotyczy | brak informacji | * brak |
| Krajowe mosty i wiadukty ogółem | niedoszacowana | NIE | * statystycznie wyliczona wartość (przy uwzględnieniu średniej dynamiki zmiany) jest prawdopodobnie zbyt wysoka z uwagi na inwestycyjny charakter wskaźnika (zob. Wykres 4), jednak warto rozważyć bardziej odważne szacunki, ponieważ wskaźnik już w 2020 roku przekroczył szacowaną wartość docelową |
| Ruch pasażerów w portach lotniczych – przyjazdy i wyjazdy | niedoszacowana / OK[[23]](#footnote-24) | NIE | * biorąc pod uwagę trend zmiany wskaźnika można przyjąć, że oszacowana wartość docelowa jest zbyt ostrożna (Wykres 5), jednak wskaźnik jest czuły na oddziaływanie tzw. „czarnych łabędzi”, tj. pandemia (co pokazują dane dla 2020 roku) czy wojna, zatem ostrożne podejście do szacunku wydaje się słuszne; * z uwagi na wrażliwość wskaźnika można rozważyć jego pomiar względem wartości krajowej – „udział ruchu pasażerów (Polska=100)” – bowiem załamania trendu są domeną krajową, nie zaś wyłącznie woj. podkarpackiego |
| Udział procentowy dróg o nawierzchni spełniającej normatyw nośności 115 kN/oś w długości całej sieci dróg wojewódzkich | nie dotyczy | brak informacji | * brak |
| Drogi lokalne (gminne i powiatowe) o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) ogółem | niedoszacowana | TAK (powiaty) | * wskaźnik już w 2020 roku przekroczył szacowaną wartość docelową, można założyć także dalszy i systematyczny, choć powolny wzrost wartości wskaźnika (Wykres 6); * jednocześnie, z uwagi na zarówno ilościowe, jak i jakościowe znaczenie wskaźnika, warto rozważyć jego modyfikację i wzięcie pod uwagę „udziału dróg lokalnych o nawierzchni twardej ulepszonej (…) w ogólnej długości dróg” |
| Wojewódzkie mosty i wiadukty ogółem | niedoszacowana | NIE | * statystycznie wyliczona wartość (przy uwzględnieniu średniej dynamiki zmiany) jest prawdopodobnie zbyt wysoka z uwagi na inwestycyjny charakter wskaźnika, jednak warto rozważyć bardziej odważne szacunki, ponieważ wskaźnik już w 2020 roku przekroczył szacowaną wartość (Wykres 7) |
| Lokalne (powiatowe i gminne) mosty i wiadukty ogółem | przeszacowana / OK | NIE[[24]](#footnote-25) | * ostatnie lata to znaczne wahania wartości wskaźnika, należy zastanowić się, czy planowane inwestycje pozwolą na realizację założonej wartości docelowej (Wykres 8) |
| Linie kolejowe normalnotorowe dwu- i więcej torowe | przeszacowana / OK | NIE | * wskaźnik przyrasta (w okresie dostępności danych) bardzo nieznacznie, należy zastanowić się czy planowane inwestycje pozwolą na realizację założonej wartości docelowej (Wykres 9) |
| Linie komunikacji miejskiej – podkarpackie | przeszacowana / OK | NIE | * w ostatnich latach (w okresie dostępności danych) wskaźnik wykazuje nieznaczny trend wzrostowy lub okresowo spadkowy, należy zatem zastanowić się czy możliwa jest realizacja wartości docelowej, zwłaszcza w obliczu obniżenia popularności wykorzystania komunikacji miejskiej w związku z pandemią (Wykres 10) |
| Przeciętny przebieg 1 wozu w ciągu doby w miejskiej komunikacji autobusowej w województwie | przeszacowana / OK | NIE | * w ostatnich latach wskaźnik notuje raczej wzrost niż spadek (Wykres 11), jednak w przypadku intensywnych planów inwestycyjnych w tabor komunikacji miejskiej możliwe jest osiągnięcie wartości docelowej |
| Przewozy pasażerów środkami komunikacji miejskiej | przeszacowana / OK | NIE | * w ostatnich latach (w okresie dostępności danych) wskaźnik wykazuje nieznaczny trend wzrostowy, a w ostatnim roku znacznie spadkowy, należy zatem zastanowić się czy możliwa jest realizacja wartości docelowej, zwłaszcza w obliczu obniżenia popularności wykorzystania komunikacji miejskiej w związku z pandemią (Wykres 12) |
| Długość zelektryfikowanych linii kolejowych | przeszacowana / OK | NIE | * wskaźnik przyrasta (w okresie dostępności danych) bardzo nieznacznie, należy zastanowić się czy planowane inwestycje pozwolą na realizację założonej wartości docelowej (Wykres 13) |
| Liczba elektrycznych pojazdów autobusowego transportu miejskiego w ROF oraz MOF województwa podkarpackiego | nie dotyczy | TAK | * brak dostępu do danych, ale na podstawie opisu źródła pozyskiwania danych można wnioskować, że wskaźnik dotyczy poziomu lokalnego |
| Liczba parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) | OK | TAK | * zbyt krótki szereg czasowy, aby jednoznacznie ocenić szacunek wartości docelowej dla 2030 roku (Wykres 14) |
| Liczba przystanków autobusowych | niedoszacowana | TAK | * wskaźnik już w 2020 roku przekroczył szacowaną wartość docelową, jednak szereg czasowy dostępnych danych jest zbyt krótki, aby statystycznie prognozować wartość docelową (Wykres 15) |
| Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych | niedoszacowana / OK | NIE | * statystycznie wyliczona wartość (przy uwzględnieniu średniej dynamiki zmiany) jest prawdopodobnie zbyt wysoka z uwagi na inwestycyjny charakter wskaźnika, jednak warto rozważyć bardziej odważne szacunki, ponieważ wskaźnik już w 2020 roku był zbliżony do wartości docelowej (Wykres 16) |
| Długość ścieżek rowerowych | niedoszacowana / OK | TAK | * statystycznie wyliczona wartość (przy uwzględnieniu średniej dynamiki zmiany) jest prawdopodobnie zbyt wysoka z uwagi na inwestycyjny charakter wskaźnika, jednak warto rozważyć bardziej odważne szacunki (Wykres 17) |
| Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów na jezdniach | nie dotyczy | brak informacji | * brak |
| Liczba zdarzeń na jezdniach z udziałem pojazdów i pieszych | nie dotyczy | brak informacji | * brak |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP.

W ramach poszukiwania dodatkowych źródeł pozyskiwania danych mogących monitorować realizację Programu, zwrócono uwagę na:

* **wskaźnik linii regularnej komunikacji autobusowej podmiejskiej** – wskaźnik mógłby stanowić uzupełnienie dla monitoringu sytuacji w ramach MOF (Wykres 1) – dostępny w rocznikach statystycznych województwa podkarpackiego i w BDL GUS;

Wykres 1. Linie regularnej komunikacji autobusowej – podmiejskie (szt. – prawa oś; dynamika – lewa oś)

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

* **wskaźnik zużycia energii elektrycznej** – wskaźnik mógłby zostać wykorzystany w ramach uzupełnienia monitoringu ekomobilności w celu horyzontalnym „Transport publiczny” (Wykres 2) – wskaźnik jest dostępny w publikacji *Transport drogowy w Polsce w latach 2018 i 2019* lub BDL GUS, wykorzystywany jest między innymi w ramach monitorowania realizacji Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku;

Wykres 2. Zużycie energii elektrycznej w transporcie (GWh – prawa oś; dynamika – lewa oś)

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

* **wskaźniki pochodzące z bazy CEPiK**[[25]](#footnote-26) – możliwość pozyskania danych w zakresie indywidualnych pojazdów niskoemisyjnych;
* **dane Urzędu Dozoru Technicznego**[[26]](#footnote-27) – możliwość pozyskania danych na temat stacji ładowania paliw alternatywnych;
* **wskaźnik dostępności do portów lotniczych (WLDT)** – jeden ze wskaźników wyliczanych przez Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN na rzecz MFiPR, określający przepustowość portów lotniczych (Komornicki i in. 2017).

Podczas weryfikacji dodatkowych źródeł danych, dokonano także analizy danych zawartych w bazie Eurostat[[27]](#footnote-28), jednak nie zidentyfikowano wartościowych danych, które mogłyby uzupełnić system monitorowania Programu. Nie odnaleziono również publikacji MFIPR, w których zaprezentowane byłyby dane inne niż w publikacjach PAN.

# Ocena spójności

## Ocena spójności z uwarunkowaniami europejskimi

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy projekt Programu jest zgodny i komplementarny z obowiązującymi regulacjami prawa,*** ***wytycznymi MFiPR dotyczącymi spełnienia warunkowości podstawowej,*** ***wytycznymi JASPERS dotyczącymi metodologii opracowania regionalnych planów transportowych oraz właściwymi dokumentami krajowymi i unijnymi dotyczącymi nowego systemu programowania i wdrażania Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFSI) w perspektywie finansowej 2021-2027 oraz aktualnie obowiązującymi zasadami polityki regionalnej?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, dokument kompleksowo odpowiada na założenia: pakietu rozporządzeń dotyczącego polityki spójności, Umowy Partnerstwa i kluczowych programów operacyjnych poziomu krajowego oraz bez zastrzeżeń spełnia warunkowość podstawową dla kluczowego programu Celu Polityki 3. Spełnia też, choć z drobnymi zastrzeżeniami, wymogi Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz realizuje wytyczne JASPERS dla metodyki opracowania regionalnych planów transportowych. Odpowiada też na istotne z punktu widzenia regionalnego programu rozwoju transportu przepisy w zakresie zarządzania infrastrukturą transportową oraz przewozem osób i towarów[[28]](#footnote-29).***

#### Analiza

### Zgodność z Ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju

Zgodnie z Ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, dokument PSRT WP jest programem rozwoju, musi zatem spełniać związane z tym i nakładane przez ten akt prawny wymogi (Tabela 17).

Tabela 17. Zgodność PSRT WP z wymogami Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju dla programu rozwoju

| **Wymogi Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwojudla programu rozwoju** | **Realizacja wymogów przez PSRT WP** |
| --- | --- |
| Realizacja celów strategii rozwoju, o których mowa w art. 9 strategie rozwoju pkt 3–6 (strategia rozwoju województwa, inne strategie rozwoju) oraz programy wieloletnie, o których mowa w przepisach o finansach publicznych) (art. 15 ust. 4 pkt 2)[[29]](#footnote-30) | * Zgodnie z zapisami PSRT WP „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)”; * Podstawą dla wyznaczenia celów dokumentu były założenia SRW, świadczy o tym cytat z rodz. III. 1. („Biorąc pod uwagę zapisy Strategii Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2030, jak również wyniki przeprowadzonych analiz eksperckich oraz problemy wynikające z diagnozy (…) wskazano następujące cele podstawowe i horyzontalne”; * Niniejsza ewaluacja wykazała spójność celów PSRT WP z celami SRWP i z innymi dokumentami strategicznymi oraz programami wyższego rzędu (patrz rozdz. 5.3 i 5.2 tego dokumentu). |
| Nieprzekraczanie okresu obowiązywania strategii rozwoju, którą realizuje program (art. 16) | * Horyzont czasowy PSRT WP wyznaczono do 2030 (jest tożsamy z horyzontem SRWP). |
| Przedstawienie wniosków z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych (art. 17 ust. 1 pkt 1) | * Rozdz. I. Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim przedstawia wnioski z przygotowanego na potrzeby PSRT dokumentu „Diagnoza stanu istniejącego transportu w województwie podkarpackim” w uzupełnieniu o ekspertyzy: „Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030”, „Stan obecny i prognozowane zmiany sytuacji transportowej województwa podkarpackiego w świetle krajowych modeli ruchu”, „Analiza infrastruktury oraz potencjału portu lotniczego Rzeszów – Jasionka w perspektywie do 2030 r.”; * Przedstawione wnioski mają charakter kompleksowy i przedstawiają uwarunkowania rozwoju transportu w ujęciu społecznym, gospodarczym, przyrodniczym, technicznym, organizacyjnym i przestrzennym (wraz z uwzględnieniem charakterystyk miejskich obszarów funkcjonalnych – rozdz. I. 1.4.1.1. – I. 1.4.2.11 PSRT). |
| Cel główny i cele szczegółowe nawiązujące do SOR-u lub do strategii rozwoju, o których mowa w art. 9 strategie rozwoju pkt 3–6 (strategia rozwoju województwa, inne strategie rozwoju) (art. 17 ust. 1 pkt 3) | * PSRT WP realizuje zapisy Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030, analiza wykazała spójność celów PSRT WP z celami SRWP (zob. rozdz. 5.3 ewaluacji) * W bazie celów **brakuje jednak** hierarchicznie nadrzędnego celu głównego. |
| Wskazanie priorytetów oraz kierunków interwencji (art. 17 ust. 1 pkt 4) | * PSRT WP w rozdz. III. wskazuje 3 cele podstawowe, 4 cele horyzontalne oraz uszczegóławiające je kierunki rozwoju. |
| Wskazanie oczekiwanych rezultatów planowanej interwencji wraz ze wskaźnikami w nawiązaniu do SOR-u lub strategii rozwoju, o których mowa w art. 9 strategie rozwoju pkt 3–6 (art. 17 ust. 1 pkt 5) | * Cele PSRT WP wynikają bezpośrednio ze zidentyfikowanych problemów bazowych (wynikających z diagnozy) i są sformułowaniem oczekiwanego rezultatu, by możliwym było mierzenie ich realizacji w rozdz. IV. 6. System monitoringu i ewaluacji (oceny realizacji Programu) przedstawiono wskaźniki: oddziaływania (nazwane wskaźnikami monitorowania) oraz produktu i rezultatu; * Autorzy nawiązują do systemów monitoringu innych (nadrzędnych) dokumentów regionalnych (SRWP, RPO WP, FEP) wskazując ich pomocniczy charakter w monitoringu PSRT WP („(…) plan transportowy jest ściśle powiązany z podstawowymi dokumentami programowymi Samorządu Województwa Podkarpackiego (strategia, program regionalny), dlatego jego realizacja będzie wpływać na osiągnięcie wskaźników określonych w tych dokumentach”.). |
| Określenie systemu realizacji, w tym plan finansowy zawierający w szczególności: źródła finansowania; kwotę środków przeznaczonych na finansowanie realizacji programu i jej podział między poszczególne priorytety, a w przypadku programu rozwoju o wartości powyżej 300 mln zł, także kwotę środków przeznaczonych na przygotowanie raportu ewaluacyjnego podsumowującego efekty realizacji programu; informację o wysokości współfinansowania programu i poszczególnych priorytetów (art. 17 ust. 1 pkt 6) | * System realizacji wraz z planem finansowym przedstawiono w rozdz. IV. System wdrażania i realizacji; * Zakłada się wykorzystanie różnych źródeł finansowania, a demarkacja wsparcia ma być oparta m.in. o: kategorię infrastruktury i jej charakter (krajowa, ponadregionalna, regionalna), przynależność do sieci TEN-T czy miejsce realizacji; * Jako źródła wskazuje się przede wszystkim środki UE (z 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”); * Przedstawiono możliwości (współ)finansowania działań (w zakresie poszczególnych celów) ze źródeł zewnętrznych (środków unijnych, krajowych i innych); * W załączniku do PSRT WP przedstawiono analizy wartości inwestycji dotyczących dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej oraz taboru kolejowego * W dokumencie **nie widnieje** informacja o kwocie środków przeznaczonych na przygotowanie raportu ewaluacyjnego podsumowującego efekty realizacji programu. |
| Wskazanie zakresu planowanej interwencji, która będzie realizowana w ujęciu terytorialnym, możliwym do objęcia kontraktem sektorowym (art. 17 ust. 1 pkt 7) | * W PSRT WP przedstawiono możliwości finansowania ze środków krajowych programów, które teoretycznie mogą być realizowanie poprzez kontrakt sektorowy, bezpośrednio **nie wskazano** jednak takiej możliwości. |
| Określenie sposobu monitorowania i oceny stopnia osiągania celu głównego i celów szczegółowych (art. 17 ust. 1 pkt 8) | * System monitoringu opisano w rozdz. IV. 6. System monitoringu i ewaluacji (oceny realizacji Programu), opiera się on na:   + 17 wskaźnikach oddziaływania (nazwane wskaźnikami monitorowania) – przypisano co najmniej dwa każdemu celowi podstawowemu i 7 grupie celów horyzontalnych,   + 20 wskaźnikach produktu i rezultatu – po co najmniej trzy dla każdego celu podstawowego i 8 dla celów horyzontalnych; * Wskaźnikom oddziaływania przyporządkowano źródła danych, a wskaźnikom produktu i rezultatu – źródła danych, wartość bazową, szacunkową wartość docelową i częstotliwość pomiaru. * W PSRT WP nie wskazano jednego celu głównego, stąd też brak wskaźnika mierzącego jego realizację. * Szczegółowa ocena systemu monitoringu i ewaluacji zawarta jest w rodz. 4.3 niniejszego dokumentu. |
| Przeprowadzenie konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego oraz partnerami społecznymi i gospodarczymi (art. 19a) | * W dniach 28 stycznia 2022 r. do 7 marca 2022 r. przeprowadzono społeczne konsultacje projektu, w ramach których:   + Zorganizowano konferencje konsultacyjne w formie hybrydowej lub stacjonarnej w następujących miastach: Rzeszów, Przemyśl, Stalowa Wola, Dębica, Sanok, Ustrzyki Dolne, Tarnobrzeg, Krosno,   + Udostępniono formularze konsultacyjne (formularze uwag on-line, formularze „tradycyjne” (dostarczane pocztą) oraz zapewniono możliwość ustnego zgłaszania uwag (w Urzędzie Marszałkowskim oraz podczas konferencji konsultacyjnych)[[30]](#footnote-31). * W konsultacjach, ale też na etapie tworzenia programu, zaangażowano przedstawicieli władz samorządowych oraz (publicznych i prywatnych) partnerów społecznych i gospodarczych. |
| Przyjęcie programu przez zarząd województwa w drodze uchwały (art. 19 ust. 3) | * Projekt PSRT WP został przyjęty uchwałą zarządu województwa, niemniej jednak na obecnym etapie (ewaluacji ex-ante) nie jest możliwa weryfikacja realizacji tego wymogu. |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Analiza wykazała, że metodyka przygotowania dokumentu programowego PSRT WP jest zgodna   
z większością wymogów Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Celem poprawienia zidentyfikowanych uchybień zaleca się jednak:

* zawarcie w PSRT WP informacji o kwocie środków przeznaczonych na przygotowanie raportu ewaluacyjnego podsumowującego efekty realizacji programu (obowiązek wynika z art. 17 ust. 1 pkt 6 ustawy),
* wskazanie zakresu planowanej interwencji, która będzie realizowana w ujęciu terytorialnym, możliwym do objęcia kontraktem sektorowym (wynika z art. 17 ust. 1 pkt 7)[[31]](#footnote-32),
* określenie w Programie celu głównego i wskazanie sposobu mierzenia jego realizacji (wynika z art. 17 ust. 1 pkt 3 i 8).

Nie uznaje się za uchybienie braku przedstawienia szczegółowych informacji dotyczących wysokości współfinansowania planowanej interwencji, gdyż na obecnym etapie przedstawienie takich analiz nie jest możliwe.

### Zgodność z pakietem rozporządzeń dla polityki spójności na lata 2021-2027 oraz programami operacyjnymi poziomu krajowego

Przygotowany przez Parlament Europejski i Radę UE pakiet pięciu rozporządzeń, będących podstawą polityki spójności na lata 2021-2027 składa się z:

* *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej* (tzw. rozporządzenie ramowe),
* *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności*,
* *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1057 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Europejski Fundusz Społeczny Plus (EFS+) oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1296/2013*,
* *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)2021/1059 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących celu „Europejska współpraca terytorialna” (Interreg) wspieranego w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz instrumentów finansowania zewnętrznego*,
* *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji*.

W niniejszym rozdziale pominięto analizę zgodności PSRT WP z celami polityki przedstawionymi w rozporządzeniu ramowym, jako że w rozdziale 5.1.3 przedstawiono analizę Umowy Partnerstwa, która zgodnie z art. 11 niniejszego rozporządzenia stanowi ich uszczegółowienie.

Analiza wykazuje zgodność celów PSRT WP z rozporządzeniem ws. EFRR i FS na lata 2021-2027, czyli dotyczącym kluczowych dla ewaluowanego dokumentu funduszy, ze względu na jego koncentrację tematyczną[[32]](#footnote-33).

Zakres tematyczny PSRT WP implikuje fakt najsilniejszej spójności z rozporządzeniem dotyczącym EFRR i FS poprzez cele szczegółowe związane z rozwojem transportu, czyli wytyczonych w niniejszym akcie prawnym w ramach CP3 „Lepiej połączona Europa” (Tabela 18). Silnie reprezentowane są również cele szczegółowe (EFRR i FS) skupiające się na ochronie środowiska, w szczególności dążące do mitygacji, przede wszystkim poprzez ograniczenie emisji oraz innego negatywnego wpływu transportu na środowisko (są to więc zarówno założenia w ramach CP2 „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa”, jak i CP3 „Lepiej połączona Europa”).

Poprzez poszczególne kierunki rozwoju PSRT WP podejmuje też inne obszary tematyczne wskazane w niniejszym rozporządzeniu. Przykładem jest rozwój kultury i turystyki zrównoważonej (z naciskiem na ten drugi aspekt), w ramach, których rozwiązania pojawiają się we wszystkich celach podstawowych oraz w celu horyzontalnym 3. (są to dążenia łączące tematykę kultury, turystyki i transportu). Dokument PSRT WP stanowi zatem dość szeroką odpowiedź na zagadnienia wskazywane przez rozporządzenie (UE) 2021/1058 (stanowiące cele szczegółowe EFRR i Funduszu Spójności). Wskazane kierunki działań w ramach celów PSRT WP (w różnym stopniu) odpowiadają celom szczegółowym w ramach wszystkich celów polityki spójności. Co ważne, nie stoją też z żadnym z nich w sprzeczności.

Tabela 18. Ocena zgodności celów PSRT WP z założeniami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności[[33]](#footnote-34)

| **Cele szczegółowe EFRR i Funduszu Spójności** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | | **2.** | **3.** | **4.** |
| Rozwijanie i wzmacnianie zdolności badawczych i innowacyjnych oraz wykorzystywanie zaawansowanych technologii |  |  |  |  | |  |  |  |
| Czerpanie korzyści z cyfryzacji dla obywateli, przedsiębiorstw, organizacji badawczych i instytucji publicznych |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wzmacnianie trwałego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne |  |  |  |  | |  |  |  |
| Rozwijanie umiejętności w zakresie inteligentnej specjalizacji, transformacji przemysłowej i przedsiębiorczości |  |  |  |  | |  |  |  |
| Udoskonalanie łączności cyfrowej |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju |  |  |  |  | |  |  |  |
| Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E) |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wspieranie dostępu do wody oraz zrównoważonej gospodarki wodnej |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej |  |  |  |  | |  |  |  |
| Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T |  |  |  |  | |  |  |  |
| Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej |  |  |  |  | |  |  |  |
| Poprawa równego dostępu do wysokiej jakości usług sprzyjających włączeniu społecznemu w zakresie kształcenia, szkoleń i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój łatwo dostępnej infrastruktury, w tym poprzez wspieranie odporności w zakresie kształcenia i szkolenia na odległość oraz online |  |  |  |  | |  |  |  |
| Poprawa skuteczności i poziomu włączenia społecznego rynków pracy oraz dostępu do wysokiej jakości zatrudnienia poprzez rozwój infrastruktury społecznej i wspieranie ekonomii społecznej |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wspieranie włączenia społeczno-gospodarczego społeczności marginalizowanych, gospodarstw domowych o niskich dochodach oraz grup w niekorzystnej sytuacji, w tym osób o szczególnych potrzebach, dzięki zintegrowanym działaniom obejmującym usługi mieszkaniowe i usługi społeczne |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów, dzięki zintegrowanym działaniom obejmującym usługi mieszkaniowe i usługi społeczne |  |  |  |  | |  |  |  |
| Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej |  |  |  |  | |  |  |  |
| Wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych |  |  |  |  | |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz rozporządzenia PE i Rady UE.

PSRT WP charakteryzuje się niewielkim stopniem spójności ze wskazanymi w rozporządzeniu (UE) 2021/1057 celami szczegółowymi EFS+. Wśród kilkunastu wymienionych zagadnień mówić można o spójności z dwoma:

* „Wspieranie uczenia się przez całe życie, w szczególności elastycznych możliwości podnoszenia i zmiany kwalifikacji dla wszystkich, z uwzględnieniem umiejętności w zakresie przedsiębiorczości i kompetencji cyfrowych, lepsze przewidywanie zmian i zapotrzebowania na nowe umiejętności na podstawie potrzeb rynku pracy, ułatwianie zmian ścieżki kariery zawodowej i wspieranie mobilności zawodowej” – poprzez kierunek „Wsparcie instytucjonalne, infrastrukturalne, techniczne i szkoleniowe dla podmiotów ratowniczych, służb, inspekcji i straży, organizacji pozarządowych (NGO) i innych zapewniających bezpieczeństwo i działających w obszarze bezpieczeństwa i ratownictwa” (CH4),
* „Wspieranie integracji społecznej osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, w tym osób najbardziej potrzebujących i dzieci” – poprzez kierunki związane z przeciwdziałaniem wykluczenia transportowego w ramach celu horyzontalnego 3.

Co istotne, nie zidentyfikowano celów będących sprzecznych z założeniami EFS+.

W PSRT WP nie wskazuje się celu „Europejska współpraca terytorialna” (Interreg) jako źródła finansowania założeń. Co więcej, zgodnie z art. 14 rozporządzenia UE 2021/1059, w ramach programów Interreg realizuje się te same cele szczegółowe, co w przypadku EFRR i Funduszu Spójności, ewentualnie – te same co dla EFS+[[34]](#footnote-35). Dlatego też, wnioski dotyczące spójności z rozporządzeniami: ws. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS) oraz ws. Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+) są wiążące również dla rozporządzenia ws. Interreg.

W ramach niniejszej ewaluacji bezcelowa również jest ocena spójności z zapisami rozporządzenia ws. Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, jako że zgodnie z art. 10 i 11 tego aktu, zasoby Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji programowane są w regionach, na terenie których państwa członkowskie wraz z odpowiednimi władzami lokalnymi i regionalnymi zidentyfikowały obszary najbardziej dotknięte negatywnymi skutkami gospodarczymi i społecznymi transformacji. Województwo Podkarpackie nie zostało sklasyfikowane do grupy regionów charakteryzujących się znacznymi problemami w tym zakresie.

PSRT WP wskazuje jako źródła finansowania m.in. *Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej* (FEPW) oraz *Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027* (FENIKS). Programy te mają być główną formą wsparcia finansowego na poziomie krajowym obok regionalnego FEP. Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej to program obejmujący 5 najsłabiej rozwiniętych regionów kraju: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie oraz regionu statystycznego – mazowieckiego regionalnego. Program ten opiera się na celach, które są tożsame z tymi wskazanymi w rozporządzeniu ws. EFRR i FS. Dokument FEPW wskazuje następujące cele:

* wzmacnianie trwałego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym przez inwestycje produkcyjne,
* rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E),
* wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego,
* wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia,
* wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej,
* rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej   
  i intermodalnej TEN-T,
* rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej   
  i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej,
* zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej,
* wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych.

Jako że wszystkie z nich stanowią też cele szczegółowe dotyczące programowania EFRR i FS, to też matryca spójności (Tabela 18) w zakresie wyżej wymienionych celów jest i w tym przypadku wiążąca. Założenia PSRT WP są spójne z celami szczegółowymi FEPW, w szczególności w zakresie CP3 i CP2.

*Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027* to największy względem alokacji finansowej program krajowy (w zakresie polityki spójności), którego założenia ukierunkowane są na poprawę warunków rozwoju kraju poprzez budowę infrastruktury technicznej i społecznej zgodnie z założeniami rozwoju zrównoważonego[[35]](#footnote-36). Są to m.in działania na rzecz efektywnego, niskoemisyjnego systemu energetycznego, rozwoju OZE, gospodarki przyjaznej środowisku i o obiegu zamkniętym, adaptacji do zmian klimatu, gospodarki wodno-ściekowej, zachowania bioróżnorodności, bezpiecznego i przyjaznego środowisku systemu transportowego, poprawy dostępu oraz zwiększenia odporności systemu ochrony zdrowia oraz wzmocnienia roli kultury w rozwoju społecznym i gospodarczym[[36]](#footnote-37). Logika formułowania celów szczegółowych, również w przypadku tego programu opierała się na ich wyborze z rozporządzenia ws. EFRR i FS, są to następujące założenia:

* wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych,
* wspieranie energii odnawialnej,
* rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E),
* wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego,
* wspieranie dostępu do wody oraz zrównoważonej gospodarki wodnej
* wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej,
* wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia,
* wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej,
* rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej   
  i intermodalnej TEN-T,
* rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej   
  i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej,
* zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej,
* wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych.

Ze względu na tak wyskoki poziom zbieżności z celami szczegółowymi wskazanymi w rozporządzeniu (UE) 2021/1058, również w tym przypadku przeprowadzona powyżej analiza (Tabela 18) jest użyteczna w zakresie powtarzających się celów. Jako że FENIKS skupia się na szczególnie wyeksponowanych w PSRT WP działaniach związanych z ochroną środowiska i rozwojem transportu, to należy stwierdzić znaczny poziom spójności z tym programem.

### Zgodność z Umową Partnerstwa

*Umowa Partnerstwa* stanowi podstawowy krajowy dokument zawierający strategiczne kierunki programowania oraz założenia skutecznego wdrażania funduszy europejskich na lata 2021-2027[[37]](#footnote-38). Zgodność celów PSRT WP z założeniami UP należy rozumieć jako badanie teoretycznych możliwości korzystania z funduszy przeznaczonych na politykę spójności (Tabela 19). Zgodność oceniano poprzez interpretację zapisów UP dotyczących zakresów wsparcia poszczególnych obszarów działań w kontekście kierunków rozwoju PSRT WP. Podkreślić jednak należy, że kluczowe dla wykorzystania funduszy europejskich są interpretacje (uszczegółowienie założeń UP) przedstawione w programach krajowych i regionalnych.

Tabela 19. Ocena zgodności celów PSRT WP z obszarami tematycznymi działań określonych w projekcie Umowy Partnerstwa (UP)[[38]](#footnote-39)

| **Obszar działań w ramach celów UP\*** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Wzrost znaczenia badań i innowacji oraz wykorzystanie zaawansowanych technologii (CP1) |  |  |  |  |  |  |  |
| Wzmocnienie potencjału przedsiębiorstw i administracji publicznej na rzecz nowoczesnej gospodarki (CP1) |  |  |  |  |  |  |  |
| Wzmacnianie łączności cyfrowej (CP1) |  |  |  |  |  |  |  |
| Efektywność energetyczna i redukcja emisji gazów cieplarnianych (CP2) |  |  |  |  |  |  |  |
| Wsparcie produkcji energii z OZE (CP2) |  |  |  |  |  |  |  |
| Wsparcie infrastruktury energetycznej, w tym magazynowania energii oraz inteligentnych systemów (CP2) |  |  |  |  |  |  |  |
| Przystosowanie do zmian klimatu i zapobieganie ryzyku klęsk żywiołowych oraz katastrof, wsparcie odporności i podejścia ekosystemowego (CP2) |  |  |  |  |  |  |  |
| Zrównoważona gospodarka wodna i ściekowa, wspieranie dostępu do wody (CP2) |  |  |  |  |  |  |  |
| Gospodarka odpadami i efektywne wykorzystanie zasobów (CP2) |  |  |  |  |  |  |  |
| Wzmacnianie ochrony dziedzictwa przyrodniczego i różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury (CP2) |  |  |  |  |  |  |  |
| Transport niskoemisyjny i mobilność miejska (CP2) |  |  |  |  |  |  |  |
| Rozwój lądowej infrastruktury transportowej (punktowej i liniowej) w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T (transport drogowy, szynowy/kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy) (CP3) |  |  |  |  |  |  |  |
| Poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów (CP3) |  |  |  |  |  |  |  |
| Przyspieszenie wprowadzania rozwiązań cyfrowych do polskiego systemu transportowego (CP3) |  |  |  |  |  |  |  |
| Sieci szerokopasmowe (CP3) |  |  |  |  |  |  |  |
| Rynek pracy, zasoby ludzkie (CP4) |  |  |  |  |  |  |  |
| Edukacja i kompetencje (CP4) |  |  |  |  |  |  |  |
| Włączenie i integracja społeczna (CP4) |  |  |  |  |  |  |  |
| Ochrona zdrowia (CP4) |  |  |  |  |  |  |  |
| Kultura i turystyka (CP4) |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz projektu Umowy Partnerstwa.

\* Pominięto CP5, który opiera się realizowaniu projektów właściwych dla wszystkich celów polityki spójności oraz CP6, który nie obejmuje województwa podkarpackiego

Pomimo oczywistego tematycznego ukierunkowania na realizację CP3 „Lepiej połączona Europa”, PSRT WP ogólnie dość szeroko odpowiada na założenia UP. Większość obszarów tematycznych UP jest realizowana (w pewnym stopniu) przez cele PSRT WP. Z charakteru dokumentu wynika fakt spójności założeń CP3 z każdym celem PSRT WP. W kontekście zakładanego systemu realizacji jest to kluczowa cecha tego programu.

Cele podstawowe, ze względu na (dominujące) ścisłe ukierunkowanie na rozwój infrastruktury transportowej odpowiadają przede wszystkim na założenia CP3, zaś cele horyzontalne, stanowiące szersze spojrzenie na rozwój transportu wykazują też spójność z obszarem CP2 „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa” (poprzez wyraźne skupienie na działaniach mitygacyjnych i adaptacyjnych, co w szczególności dotyczy celu horyzontalnego 1.) oraz z obszarami:

* CP1 „Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki promowaniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej”,
* CP4 „Europa o silniejszym wymiarze społecznym”[[39]](#footnote-40)

poprzez pojedyncze kierunki działań PSRT WP wpisujące się w zakres aktywności w ramach obszarów tych celów polityki spójności.

### Zgodność z wytycznymi dotyczącymi spełnienia warunkowości podstawowej dla Celu Polityki 3 – „Lepiej połączona Europa”

Jako że PSRT WP bazuje finansowo przede wszystkim na środkach unijnych z zakresu Celu „Lepiej połączona Europa”, to konieczna jest analiza spełnienia warunku podstawowego (pn. kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie), nakładanego przez Parlament Europejski i Radę UE[[40]](#footnote-41).

Tabela 20. Ocena zgodności działań w ramach PSRT WP z warunkowością podstawową CP3

| **Kryteria warunku podstawowego dla CP3** | **Komentarz (przykłady działań w kontekście PSRT WP)** | **Zgodność** |
| --- | --- | --- |
| 1. Ocena ekonomiczna planowanych inwestycji, oparta na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych | * W ramach realizacji dokumentu przeprowadzono diagnozę (odrębny dokument), którą oparto m.in. na zleconych ekspertyzach, wnioski z diagnozy stanowią znaczną część PSRT WP; * W rodz. I. 1. 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; * 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). | **+** |
| 2. Spójność z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu | * Działania w ramach PSRT WP odpowiadają na założenia Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r. (patrz rozdz. 5.2); * Działania PSRT WP są spójne z założeniami transportowymi Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030” * 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 dotycząc 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.; * „Rozwój wykorzystania infrastruktury LNG w Polsce” wchodzi w zakres celu horyzontalnego 1. | **+** |
| 3. Objęcie inwestycji w korytarze sieci bazowej TEN-T (w zgodności z planami ich rozwoju)  oraz  4. Komplementarność z siecią TEN-T inwestycji innych niż w rozwój sieci bazowej (zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T i jej węzłami) | * W ramach zidentyfikowanego problemu bazowego A (Utrzymanie i wzmocnienie podstaw transportowych dla rozwoju gospodarczego województwa, w tym integracja infrastrukturalna oraz organizacyjna systemu transportowego w układzie zewnętrznym i wewnętrznym), 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”; * Do kierunków działań celu podstawowego 1. Dostępność zewnętrzna 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)”; * Najważniejszym kryterium priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej 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”. | **+** |
| 5. Zapewnienie interoperacyjności sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawienie sprawozdania z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/61[[41]](#footnote-42) | * W opisie planowanych inwestycji w ramach celów 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”; * Działania dążące do zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego zawierają większość celów: * cel podstawowy 1. (np. Skomunikowane drogowe z węzłami 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 Czwórmiasta, 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.), * cel horyzontalny 2. (np. Zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez modernizacje 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 modernizacje 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.); * 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). | **+** |
| 6. Wspieranie multimodalności, określanie potrzeb w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich | * Temu kryterium podporządkowany jest cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych w ramach którego określono 13 kierunków działań będących przejawem realizacji potrzeb w zakresie rozwoju transportu multimodalnego, przeładunkowego oraz terminali pasażerskich. | **+** |
| 7. Objęcie środków mających na celu promowanie paliw alternatywnych (w kontekście planowania infrastruktury) zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki | * PSRT WP zakłada 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. zakłada tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności; * W ramach celu horyzontalnego 3. 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. | **+** |
| 8. Przeprowadzenie 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 | * Analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawia rozdz. 1.7. Wpływ transportu na bezpieczeństwo i środowisko, przedstawiono w nim 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; * Rozszerzoną analizę zawiera stworzona na potrzeby PSRT WP Diagnoza Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim oraz raport Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku; * Jednym ze zidentyfikowanych problemów bazowych jest „podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie” w opisie problemu wskazano jego wynikające z diagnozy przyczyny i możliwe rozwiązania, problemy bazowe są podstawą sformułowanych celów; * Jednym z celów horyzontalnych jest Poprawa bezpieczeństwa w transporcie (CH4). | **+** |
| 9. Informowanie o zasobach finansowania planowanych inwestycji, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury | * Informacje dotyczące zasad finansowania programu zawiera rozdz. System wdrażania i realizacji; * 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”); * W PSRT WP wskazano najważniejsze podmioty odpowiedzialne za utrzymanie infrastruktury transportowej na terenie województwa podkarpackiego; * Przedstawiono 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; * Przedstawione dane są dokładne w taki stopniu w jakim jest to możliwe na obecną chwilę, jak zapisano w PSTR WP: „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 PSRT WP zadań z dziedziny transportu”. | **+** |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: PSRT WP; załącznika IV Rozporządzenia 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, Funduszu na rzecz sprawiedliwej transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury…; Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE; Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym; Diagnozy Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim; raportu Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku; Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r. oraz Informacji o spełnieniu warunku podstawowego Celu Polityki 3 na poziomie regionalnym w zakresie opracowania Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030.

Dokument PSRT WP bez zastrzeżeń spełnia kryteria warunku podstawowego pn. „kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie” dla Celu Polityki 3 – „Lepiej połączona Europa”.

### Zgodność z dokumentami prawymi regulującymi kwestie zarządzania infrastrukturą transportową oraz przewozem osób i towarów

Kompetencje samorządu województwa w zakresie zarządzania infrastrukturą transportową oraz przewozem osób i towarów są ograniczone. Jedynie część zadań wskazywanych przez:

* *Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,*
* *Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,*
* *Ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego,*
* *Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe,*
* *Ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze,*
* *Ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych*

należy do obowiązków organów samorządu wojewódzkiego (Tabela 21). Dlatego też, założenia PSRT WP mają zarówno charakter wskazań inwestycyjnych dla władz regionu, jak i wskazań lobbingowych.

Tabela 21. Ocena zgodności PSRT WP z dokumentami prawymi regulującymi kwestie zarządzania infrastrukturą transportową oraz przewozem osób i towarów

| **Zadanie samorządu wojewódzkiego** | **Źródło** | **Znaczenie dla PSRT WP** | **Sposób realizacji w PSRT WP** |
| --- | --- | --- | --- |
| Organizowanie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich (własnych lub powierzonych w ramach porozumień) oraz w transporcie morskim | Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym | **B. duże** | Wskazanie celu horyzontalnego 3. Transport publiczny |
| Organizowanie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich (w przypadku przypadania najdłuższego odcinka linii/sieci w danym województwie) | Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym | **Duże** | Brak danych, potencjalnie działania w ramach celu horyzontalnego 3. Transport publiczny |
| Finansowanie zadań w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich | Ustawa o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego | **B. duże** | Wskazanie celów podstawowych: 2. i 3. |
| Przygotowanie regionalnego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego | Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym | **Średnie** | Nie dotyczy (ale dokument wykorzystany w diagnozie) |
| Przygotowanie przez Marszałka Województwa (MW) zbiorczej informacji dotyczącej publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze objętym swoją właściwością, z podziałem na transport autobusowy i kolejowy | Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym | **Niskie** | Nie dotyczy |
| Możliwość wskazywania zapotrzebowania na połączenia lotnicze w ramach procedury nakładania obowiązku użyteczności publicznej na regularne połączenia między wskazanymi portami lotniczymi[[42]](#footnote-43) | Prawo lotnicze | **Niskie** | Nie dotyczy |
| Wydawanie przez MW pozwoleń na wykonywanie regularnych, regularnych specjalnych[[43]](#footnote-44), wahadłowych i okazjonalnych przewozów w okolicznościach opisanych w ustawie | Ustawa o transporcie drogowym | **Niskie** | Nie dotyczy |
| Rozpatrywanie skarg na niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez podmiot zarządzający dworcem | Ustawa o transporcie drogowym | **Brak / niskie** | Nie dotyczy |
| Decydowanie o wnioskowane przez przewoźnika ograniczenie obowiązku przewozów, w odniesieniu do przewoźników, wobec których zarząd województwa wykonuje uprawnienia z akcji lub udziałów. | Prawo przewozowe | **Brak/ niskie** | Nie dotyczy |
| Określenie przez sejmik przepisów porządkowych w odniesieniu do wojewódzkiego regularnego przewozu osób | Prawo przewozowe | **Brak** | Nie dotyczy |
| Określanie sposobu naliczania opłat dodatkowych w odniesieniu do wojewódzkiego regularnego przewozu osób | Prawo przewozowe | **Brak** | Nie dotyczy |
| Organizowanie przez MW procesu egzaminowania z zakresu uprawnień ADR, wydawanie zaświadczeń ADR i prowadzenie ewidencji wydanych zaświadczeń | Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych | **Brak** | Nie dotyczy |
| Prowadzenie rejestru podmiotów prowadzących kursy: ADR, na ekspertów ADN, dla doradców oraz dokonywanie kontroli w zakresie prowadzenia tych kursów (możliwość nakładania kar pieniężnych i zakazania działalności) | Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych | **Brak** | Nie dotyczy |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz stosownych ustaw.

W przypadku tej analizy oceniano spójność z elementami nieobligatoryjnymi (z prawnego punktu widzenia), natomiast w niektórych przypadkach koniecznymi do wzięcia pod uwagę w celu przedstawienia i wdrażania wizji funkcjonowania systemu transportowego w regionie. Większość przedstawionych zadań z zakresu transportu osób i towarów ma co najwyżej znikome znaczenie w omawianym aspekcie. Zadaniami o pierwszorzędnej roli w kontekście tworzenia i realizacji wojewódzkiego programu rozwoju transportu są te wskazane w Ustawie o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego i Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, czyli związane z rozwojem: dróg wojewódzkich oraz regionalnych (i w mniejszym stopniu międzyregionalnych) przewozów pasażerskich, które ograniczają się w praktyce do transportu kolejowego.

Kompleksowe, bo wykraczające poza własne kompetencje, podejście autorów PSRT WP uznać należy za przejaw rozsądnego, całościowego spojrzenia na system transportowy.

### Zgodność z wytycznymi JASPERS dla metodyki opracowania regionalnych planów transportowych

W celu ujednolicenia metodycznego oraz zapewnienia wysokiej jakości regionalnych planów transportowych JASPERS przygotowało wytyczne wskazujące najlepsze praktyki w zakresie ich opracowywania (Tabela 22).

Tabela 22. Ocena zgodności PSRT WP z wytycznymi dotyczącymi najlepszych praktyk w zakresie metodyki opracowywania regionalnych planów transportowych

| **Wytyczne JASPERS** | **Komentarz (realizacja wytycznych przez PSRT WP)** | **Zgodność** |
| --- | --- | --- |
| **Zasady skutecznego planowania transportu na poziomie regionalnym:** | | |
| Kompleksowe podejście do planu | * Sam rozwój transportu nie jest założeniem nadrzędnym, dążenie do niego wynika z potrzeby zapewnienia warunków do rozwoju społeczno-ekonomicznego o czym świadczą przede wszystkim: tematycznie szeroki zakres diagnozy oraz charakter zdefiniowanych celów; * Na potrzeby tworzenia PSRT WP przeprowadzono rozbudowaną analizę popytową uzupełnioną o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych, m.in. Krajowego Modelu Ruchu 2007, modelu PKP PLK, modelu CUPT, modeli naukowych Komar i HGV-Monit, w analizach nie ograniczano się do granic regionu; * Analizy popytowe powstały z udziałem ekspertów zewnętrznych (z IGiPZ PAN), specjalistów w dziedzinie transportu. | **+** |
| Podejście holistyczne | * Przedstawione cele wynikają ze specyfiki regionu – zostały zdefiniowane na podstawie zidentyfikowanych kluczowych problemów / wyzwań systemu transportowego; * Zarówno diagnoza, jaki i wskazane kierunki działań dotyczą transportu towarowego, pasażerskiego oraz ich gałęzi (przede wszystkim transportu: drogowego, lotniczego i kolejowego); * W procesie diagnozy i na etapie realizacji założeń brano pod uwagę aspekty organizacyjne, operacyjne i infrastrukturalne, * W zakresie diagnozy (rozdz. I.1.-I.3.): * przeprowadzono analizy dotyczące szeroko rozumianego społeczno-ekonomicznego aspektu rozwoju transportu (w tym m.in. badając motywacje, sposób przemieszczania się, jak i przestrzenną charakterystykę potoków ruchu oraz rozbudowaną analizę popytową, * diagnozowano aspekt organizacyjny (przedstawiono problemy administracyjne, przedstawiono charakterystykę systemu transportowego w zakresie organizacji (podziału zadań dotyczących) różnych gałęzi/sektorów/typów transportu w regionie), * analizowano stan infrastruktury oraz związane z nią koszty: ekonomiczne, społeczne (w zakresie bezpieczeństwa) i ekologiczne (oddziaływanie na środowisko); * w zakresie etapu realizacyjnego: * cele są bezpośrednim przełożeniem zdefiniowanych w diagnozie problemów i dotyczą m.in. zadań w zakresie rozwoju infrastruktury czy zmian legislacyjno-organizacyjnych, * w rozdz. IV. przedstawiono organizacyjne założenia dotyczące realizacji dokumentu (wskazano podmioty koordynujące realizację oraz zaangażowane w nią). | **+** |
| Podejście operacyjne / systemowe | * Wskazane cele zoperacjonalizowano kierunkami rozwoju, które stanowią ramy dla przyszłych inwestycji; * W zamyśle autorów cele i kierunki miały mieć charakter komplementarny, a ich realizacja ma dążyć do „zmian systemowych” i rzeczywiście zgodnie z założeniami cele horyzontalne i podstawowe (wraz z kierunkami) wzajemnie się przenikają i tak np. kierunki dotyczące rozwój transportu kolejowego wskazano w celach podstawowych 1.-3. oraz w celach horyzontalnych 2.-3.; * Zaprezentowano analizowane różne warianty oraz wybrany wariant planistyczny (Wariant 4. Równomiernego rozwoju multimodalnego), którego założenia są wyraźnie przełożone na cele i kierunki (miarami realizacji wariantu mają być m.in.: długość nowych i/lub zmodernizowanych dróg i linii kolejowych, które bezpośrednio łączą MOF w regionie, liczba węzłów przesiadkowych multimodalnych, czas dojazdu do Rzeszowa oraz innych MOF z miast powiatowych, czas dojazdu między MOF (transport indywidualny i zbiorowy), poziom emisji CO2 (w wybranych miastach) oraz liczba dni ze smogiem w wybranych MOF); * Cele reprezentują kierunki mające charakter organizacyjny (prawny, instytucjonalny), operacyjny i infrastrukturalny: * kierunki w ramach celów podstawowych mają przede wszystkim charakter infrastrukturalny, * kierunki w ramach celów horyzontalnych charakteryzuje znaczne zróżnicowanie – oprócz działań infrastrukturalnych zdefiniowano też organizacyjne i operacyjne (np. Wprowadzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego uwzględniającego działania wielu przewoźników polegające na opracowaniu wspólnego biletu, czy Wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, poprzez promocję zmiany zachowań transportowych). | **+** |
| Zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy | * Prace nad dokumentem miały charakter uspołeczniony, świadczy o tym chociażby następujący cytat: „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”; * Poza zaangażowaniem społeczeństwa w bieżące prace nad PSRT, przeprowadzono też konsultacje projektu (spotkania w formie hybrydowej w następujących miastach: Rzeszów, Przemyśl, Stalowa Wola, Dębica, Sanok, Tarnobrzeg, Krosno oraz w Ustrzykach Dolnych – w formie tradycyjnej oraz udostępnienie formularzy konsultacyjnych wraz z zapewnieniem możliwości ustnego zgłaszania uwag w Urzędzie Marszałkowskim i podczas spotkań konsultacyjnych)[[44]](#footnote-45). | **+** |
| Elastyczność i integracja | * Głównym dokumentem strategicznym do którego odnosi się PSRT WP jest „Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030” (PSRT WP jest programem realizującym założenia SRW w zakresie rozwoju transportu), na poziomie regionalnym widoczne są też wyraźne bezpośrednie odniesienia do FEP; * PSRT WP odnosi się do najważniejszych ogólnych i sektorowych dokumentów europejskich i krajowych, w tym do: Europejskiego Zielonego Ładu, UP, Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030, Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. i in.; * W dokumentach: „Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku. Raport końcowy” i „Diagnoza Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim” przedstawiono analizy potencjalnych zmian systemu transportowego WP w kontekście realizacji nadrzędnych dokumentów strategicznych; * W zakresie analiz, do poziomu gminnego PSRT WP odnosi się przede wszystkim w strukturach MOF, których systemy transportowe zostały scharakteryzowane w rozdz. I.1.4. oraz w rodz. 5.1. dokumentu Diagnoza Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim; * Narzędziem weryfikującym celowość rozbudowy infrastruktury transportowej jest analiza popytowa (rozdz. I.2. PSRT WP). | **+** |
| **Główne kroki tworzenia planów transportowych** | | |
| Identyfikacja i analiza bieżących i potencjalnych zagadnień (problemów i szans) | * W PSRT WP oceniono kontekst strategiczny w postaci polityk/planów wyższego i równego szczebla (PSRT stanowi realizację strategii rozwoju województwa, jest też zintegrowany z założeniami programu Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027, te zaś są spójne z założeniami najważniejszych dokumentów strategicznych poziomu europejskiego i krajowego, dodatkowo, zgodnie z zapisami PSRT WP, założenia tego programu „wypełniają cele” Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r; * Zebrano dostępne informacje przydatne jako wkład do planu oraz przeprowadzono badania w obszarach mających charakter luk informacyjnych i w celu uzyskania dodatkowych danych (poprzez przygotowanie dokumentów: Diagnoza Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim i Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku – Raport końcowy; * Zaangażowano mieszkańców i innych interesariuszy (patrz: kryterium „zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy” w niniejszej tabeli): * w skład Zespołu ds. przygotowania PSRT WP zostali włączeni: Wojewoda Podkarpacki, Urząd Miasta Rzeszowa, Podkarpacki Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, PKP PLK S.A., Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o., Centrum Unijnych Projektów Transportowych; * Przeprowadzono analizy, z których wnioski przedstawiono w rozdz. I. Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim PSRT WP: * wnioski mają charakter kompleksowy i przedstawiają uwarunkowania rozwoju systemu transportowego w ujęciu społecznym (w tym bezpieczeństwa), gospodarczym, przyrodniczym (w tym zmian klimatu), technicznym, organizacyjnym i przestrzennym, * część analiz ma charakter subregionalny (przeprowadzone dla miejskich obszarów funkcjonalnych w rozdz. rozdz. I. 1.4.1.1. – I. 1.4.2.11), * funkcję konsolidacyjną i potwierdzającą kluczowe zidentyfikowane zagadnienia i ich przyczyny stanowi analiza SWOT; * Przeprowadzone analizy oraz SWOT stanowiły podstawę dla wskazania kluczowych wyzwań transportowych (rozdz. II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania). | **+** |
| Sformułowanie celów RPT obejmujących cele: strategiczne (odnoszące się bezpośrednio do polityk nadrzędnych) i szczegółowe (bezpośrednio związane z wynikami analizy)  oraz  Sformułowanie i ocena wariantów planistycznych (scenariusze, alternatywy operacyjne) | * Na podstawie diagnozy zdefiniowano bloki tematyczne (w PSRT: wyzwania / problemy bazowe), których charakter odnosi się do założeń polityk europejskich, przede wszystkim do polityki spójności (charakteryzuje je zbieżność z celami UP); * Przygotowano 4 (różniące się w znacznym stopniu rozwiązaniami) warianty planistyczne rozwoju systemu transportowego i oceniano je w kontekście skuteczności odpowiedzi na zdefiniowane bloki tematyczne (wyzwania / problemy bazowe), które dotyczą: 1) zmniejszenia negatywnego oddziaływania sektora transportu na środowisko (w kontekście zmian klimatycznych i ochrony cennych walorów przyrodniczych regionu), 2) podniesienie jakości życia mieszkańców województwa poprzez poprawę dostępności transportowej w różnych skalach przestrzennych (z uwzględnieniem zachodzących procesów demograficznych), 3) utrzymania i wzmocnienia podstaw transportowych dla rozwoju gospodarczego województwa, 4) podniesienia poziomu bezpieczeństwa, * Wybrano wariant, który wg przeprowadzonej oceny najbardziej kompleksowo i najefektywniej odpowiada na zdefiniowane wyzwania, * Jedną z głównych zdefiniowanych przez autorów zalet wybranego wariantu „Równomiernego rozwoju multimodalnego” jest koncentracja działań ograniczających emisję w miejscach, gdzie są one najbardziej efektywne, co jest zbieżne z założeniami JASPERS („redukcja emisji CO2 ma być jednym z głównych celów każdej strategii transportowej”); * Blokom tematycznym (wyzwaniom / problemom bazowym) przyporządkowano cele podstawowe i horyzontalne (patrz: Rysunek 48. Schemat obrazujący problemy wynikające z diagnozy oraz cele rozwoju regionalnego systemu transportowego), cele te wynikają z analiz przygotowanych na potrzeby diagnozy. | **+** |
| Zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy (prezentacja wniosków z analizy i proponowanych celem otrzymania informacji zwrotnej) | * Przeprowadzono konsultacje stworzonego projektu (zob. punkt „zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy” niniejszej tabeli). | **+** |
| Wskazanie konkretnych, mierzalnych, osiągalnych, odpowiednich do celu i określonych w czasie wskaźników realizacji celów (oraz zawarcie kwestii ograniczenia emisji) | * System monitoringu i ewaluacji generalnie umożliwia skuteczną i efektywną rejestrację i ocenę efektów jego realizacji, jednak w wyniku jego oceny zdefiniowano pewne niedociągnięcia (zob. rozdz. 4.3 niniejszej ewaluacji); * Zgodnie z zaleceniami JASPERS w PSRT WP zawarto wskaźnik dotyczący ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu z rozbiciem na emisję: a) dwutlenku węgla, b) metanu, c) podtlenku azotu), * W diagnozie przygotowano dane wejściowe dotyczące wielkości emisji transportowej tych gazów w regionie, autorzy skorzystali z danych zastanych ze względu na znaczny stopień skomplikowania (trudności metodyczne w pozyskaniu rzetelnych danych pierwotnych), takie podejście jest powszechnie stosowane w innych projektach regionalnych programów transportowych dla nowej perspektywy finansowej[[45]](#footnote-46). | **+/-** |
| Określanie działań związanych z preferowanym wariantem planistycznym i wskazanie działań niezbędnych  oraz  Określenie wkładu w procesy oceny wykonalności projektu i programowania | * Dla wybranego wariantu zdefiniowano cele (mają one charakter komplementarny i systemowy, co znaczy, że nie mogą być realizowane w oderwaniu od innych, gdyż są współzależne) oraz operacjonalizujące je kierunki rozwoju dotyczące rozwoju różnych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, lotniczego i alternatywnego); * W ramach zdefiniowanych celów przedstawiono planowane inwestycje, które podzielono w dwustopniowej skali na priorytet A (inwestycje, które powinny być realizowane w pierwszej kolejności) oraz B (realizowane w drugim etapie); * W PSRT WP (rozdz. IV.3. Podmiot koordynujący realizację Programu) przedstawiono podział zadań i obowiązków w zakresie realizacji założeń programu i systemu oceny realizacji, * Funkcje związane z monitoringiem i sprawozdawczością dokumentu realizować ma Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP, współdziałając z odpowiednimi departamentami, wojewódzkimi jednostkami organizacyjnymi oraz instytucjami zewnętrznym. | **+** |
| Przeprowadzenie oceny ryzyka | * W ramach PSRT WP została przeprowadzona analiza ryzyka (zob. rozdz. VII. Analiza ryzyka w PSRT WP), w ramach której brano pod uwagę ryzyka: polityczne i prawne, ekonomiczne, środowiskowe i kulturowe, organizacyjne i społeczne. * Szczegółowa ocena analizy ryzyka znajduje się w rozdz. 3.4 tej ewaluacji. | **+** |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz dokumentu Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska) – Wytyczne JASPERS z dnia 24 kwietnia 2020 r.

Autorzy PSRT WP wyraźnie kierowali się wytycznymi JASPERS, poprzez stosowanie się do zaleceń   
w zakresie dobrych praktyk metodycznych. Uwzględnione zostały również, szczególnie podkreślane przez JASPERS, zagadnienia środowiskowe, które stanowią integralny element dokumentu. Drobną uwagę można mieć jedynie do sposobu pozyskiwania danych o skali emisji gazów cieplarnianych. Autorzy zdecydowali się skorzystać ze statystyki publicznej, jednak usprawiedliwiają ich napotkane trudności metodyczne w pozyskaniu rzetelnych danych pierwotnych. Co więcej analogiczne podejście jest powszechnie stosowane w innych projektach regionalnych programów transportowych dla nowej perspektywy finansowej, nie jest to zatem przypadek odosobniony[[46]](#footnote-47).

## Ocena spójności z najważniejszymi politykami i strategiami na poziomie unijnym i krajowym

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy cele i kierunki rozwoju przyjęte w projekcie Programu są zgodne z najważniejszymi politykami   
i strategiami na poziomie unijnym i krajowym?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, cele i kierunki rozwoju przyjęte w Programie są zgodne z najważniejszymi politykami   
i strategiami na poziomie unijnym i krajowym. Założenia każdego z analizowanych dokumentów są widoczne na poziomie kierunków rozwoju PSRT WP.***

#### Analiza

Wśród najważniejszych dokumentów (polityk i strategii) na poziomie unijnym i krajowym, z którymi spójny powinien być PSRT WP, znajdują się:

* *Europejski Zielony Ład (Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności);*
* *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.;*
* *Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, 2010;*
* *Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych, 2013;*
* *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.);*
* *Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, 2021;*
* *Krajowa Strategii Rozwoju Regionalnego 2030*;
* 8 strategii sektorowych, czyli:

1. *Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.,*
2. *Strategia Sprawne i Nowoczesne Państwo 2030,*
3. *Strategia Produktywności 2030,*
4. *Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2030,*
5. *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2020,*
6. *Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego 2030,*
7. *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2030,*
8. *Polityki Ekologicznej Polski 2030*,

* *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030* r.;
* *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.), 2014;
* *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku*, 2015;
* *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*;
* *Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r*. *(z perspektywą do 2033 r.);*
* *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030;*
* *Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030*;
* *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Podkarpackiego*, 2014;
* *Kontrakt Programowy dla Województwa Podkarpackiego,* 2022;
* oraz 6 programów operacyjnych na lata 2021-2027 dla Polski:

1. *Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy,*
2. *Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego,*
3. *Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko,*
4. *Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki,*
5. *Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej,*
6. *Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich*.

Poniżej przedstawiono zgodność celów i kierunków poszczególnych opracowań z celami i kierunkami rozwoju *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*.

### Europejski Zielony Ład

Ze względu na kompleksowość *Europejskiego Zielonego Ładu* do oceny zgodności dobrano zapisy *Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*, która realizuje postanowienia Ładu   
w dziedzinie transportu (Tabela 23). W dokumencie wyróżniono 10 inicjatyw przewodnich, z których wszystkie znajdują swoje odzwierciedlenie w poszczególnych kierunkach rozwoju PSRT WP. Szczególnie widoczna jest reprezentacja kierunków rozwoju realizujących inicjatywę przewodnią 3.   
– bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach.

Tabela 23. Ocena spójności PSRT WP ze Strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności

| **Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Inicjatywy przewodnie Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Inicjatywa przewodnia 1 – upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz związanej z nimi infrastruktury |  |  |  |  |  |  |  |
| Inicjatywa przewodnia 2 – tworzenie bezemisyjnych lotnisk i portów |  |  |  |  |  |  |  |
| Inicjatywa przewodnia 3 – bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach |  |  |  |  |  |  |  |
| Inicjatywa przewodnia 4 – ekologizacja transportu towarowego |  |  |  |  |  |  |  |
| Inicjatywa przewodnia 5 – ustalenie opłat za emisję gazów cieplarnianych i zapewnienie lepszych zachęt dla użytkowników |  |  |  |  |  |  |  |
| Inicjatywa przewodnia 6 – urzeczywistnienie opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności |  |  |  |  |  |  |  |
| Inicjatywa przewodnia 7 – innowacja, dane i sztuczna inteligencja na rzecz inteligentnej mobilności |  |  |  |  |  |  |  |
| Inicjatywa przewodnia 8 – wzmocnienie jednolitego rynku |  |  |  |  |  |  |  |
| Inicjatywa przewodnia 9 – uczciwa i sprawiedliwa mobilność dla wszystkich |  |  |  |  |  |  |  |
| Inicjatywa przewodnia 10 – poprawa bezpieczeństwa i ochrony transportu |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz *Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*.

### Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.[[47]](#footnote-48)

Pomiędzy kierunkami rozwoju z Programu a zakresem interwencji Celu Polityki 3 została zapewniona zgodność[[48]](#footnote-49) (Tabela 24). W PSRT WP wyznaczono kierunki trafiające w 18 z 33 punktów zakresu interwencji CP3. Najbardziej reprezentowane są punkty 90, 93, 98 i 102, odpowiadające za budowę   
i modernizację dróg i linii kolejowych niezwiązanych z siecią TEN-T.

Tabela 24. Ocena spójności PSRT WP z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.

| **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zakres interwencji Celu Polityki 3** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| 87. Nowo wybudowane lub rozbudowane autostrady i drogi – sieć bazowa TEN-T |  |  |  |  |  |  |  |
| 88. Nowo wybudowane lub rozbudowane autostrady i drogi – sieć kompleksowa TEN-T |  |  |  |  |  |  |  |
| 89. Nowo wybudowane lub rozbudowane drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T |  |  |  |  |  |  |  |
| 90. Nowo wybudowane lub rozbudowane inne krajowe, regionalne i lokalne drogi dojazdowe |  |  |  |  |  |  |  |
| 91. Przebudowane lub zmodernizowane autostrady i drogi – sieć bazowa TEN-T |  |  |  |  |  |  |  |
| 92. Przebudowane lub zmodernizowane autostrady i drogi – sieć kompleksowa TEN-T |  |  |  |  |  |  |  |
| 93. Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne) |  |  |  |  |  |  |  |
| 94. Cyfryzacja transportu: transport drogowy |  |  |  |  |  |  |  |
| 95. Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych: transport drogowy |  |  |  |  |  |  |  |
| 96. Nowo wybudowane lub rozbudowane linie kolejowe – sieć bazowa TEN-T |  |  |  |  |  |  |  |
| 97. Nowo wybudowane lub rozbudowane linie kolejowe – sieć kompleksowa TEN-T |  |  |  |  |  |  |  |
| 98. Inne nowo wybudowane lub rozbudowane linie kolejowe |  |  |  |  |  |  |  |
| 99. Inne nowo wybudowane lub rozbudowane linie kolejowe – elektryczne/bezemisyjne |  |  |  |  |  |  |  |
| 100. Przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe – sieć bazowa TEN-T |  |  |  |  |  |  |  |
| 101. Przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe – sieć kompleksowa TEN-T |  |  |  |  |  |  |  |
| 102. Inne przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe |  |  |  |  |  |  |  |
| 103. Inne przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe – elektryczne/bezemisyjne |  |  |  |  |  |  |  |
| 104. Cyfryzacja transportu: transport kolejowy |  |  |  |  |  |  |  |
| 105. Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) |  |  |  |  |  |  |  |
| 106. Tabor kolejowy |  |  |  |  |  |  |  |
| 107. Bezemisyjny / zasilany energią elektryczną tabor kolejowy |  |  |  |  |  |  |  |
| 108. Transport multimodalny (TEN-T) |  |  |  |  |  |  |  |
| 109. Transport multimodalny (poza miastami) |  |  |  |  |  |  |  |
| 110. Porty morskie (TEN-T) |  |  |  |  |  |  |  |
| 111. Porty morskie (TEN-T) z wyłączeniem obiektów przeznaczonych do transportu paliw kopalnych |  |  |  |  |  |  |  |
| 112. Inne porty morskie |  |  |  |  |  |  |  |
| 113. Inne porty morskie z wyłączeniem obiektów przeznaczonych do transportu paliw kopalnych |  |  |  |  |  |  |  |
| 114. Śródlądowe drogi wodne i porty (TEN-T) |  |  |  |  |  |  |  |
| 115. Śródlądowe drogi wodne i porty (TEN-T) z wyłączeniem obiektów przeznaczonych do transportu paliw kopalnych |  |  |  |  |  |  |  |
| 116. Śródlądowe drogi wodne i porty (regionalne i lokalne) |  |  |  |  |  |  |  |
| 117. Śródlądowe drogi wodne i porty (regionalne i lokalne) z wyłączeniem obiektów przeznaczonych do transportu paliw kopalnych |  |  |  |  |  |  |  |
| 118. Systemy ochrony, bezpieczeństwa i zarządzania ruchem lotniczym dla istniejących portów lotniczych |  |  |  |  |  |  |  |
| 119. Cyfryzacja transportu: inne rodzaje transportu |  |  |  |  |  |  |  |
| 120. Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych: inne rodzaje transportu |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.

### Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych

Wskazany dokument wyznacza priorytetowe obszary dalszych działań unijnych w zakresie rozwoju paliw alternatywnych. W PSRT WP, a dokładniej w pierwszym celu horyzontalnym, znajdują się kierunki rozwoju operujące we wszystkich 4 obszarach działań (Tabela 25). Kierunkiem, który w największym stopniu odpowiada na założenia unijnej strategii jest „tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności (w tym technologii oraz infrastruktury ładowania, jak również kwestii społeczno-gospodarczo-prawnych związanych z projektowaniem, produkcją, nabywaniem i używaniem pojazdów elektrycznych)”.

Tabela 25. Ocena spójności PSRT WP ze strategią Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych

| **Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Obszary dalszych działań** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | | **2.** | **3.** | **4.** |
| Kwestia infrastruktury paliw alternatywnych |  |  |  |  | |  |  |  |
| Opracowanie wspólnych specyfikacji technicznych |  |  |  |  | |  |  |  |
| Kwestia akceptacji ze strony konsumentów |  |  |  |  | |  |  |  |
| Kwestia rozwoju technologicznego |  |  |  |  | |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz strategii Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych.

### Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

W *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, poza celem głównym i celami szczegółowymi wyznacza się także cele w poszczególnych obszarach. Dla sektora transportu jest to cel „Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów”, w ramach którego zawierają się trzy kierunki interwencji. Kierunki rozwoju wyznaczone w PSRT WP odnoszą się do wszystkich kierunków interwencji SOR, ze szczególnym naciskiem na pierwszy – „budowę zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce” (Tabela 26).

Tabela 26. Ocena spójności PSRT WP z Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

| **Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cel sektorowy: Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| 1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności |  |  |  |  |  |  |  |
| 3. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.

### Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności

*Krajowy Plan Odbudowy* wyznacza trzy cele szczegółowe, z których wszystkie znajdują reprezentacje wśród kierunków rozwoju z PSRT WP (Tabela 27). Naturalnie najwięcej odniesień można określić dla celu „zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności”.

Tabela 27. Ocena spójności PSRT WP z Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności

| **Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cele szczegółowe** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Jakościowy, innowacyjny rozwój gospodarki prowadzący do zwiększenia jej produktywności, uwzględniający transformację cyfrową kraju i społeczeństwa |  |  |  |  |  |  |  |
| Zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności |  |  |  |  |  |  |  |
| Wzrost kapitału społecznego i jakości życia, w szczególności poprzez zapewnienie poprawy stanu zdrowia obywateli oraz wyższej jakości edukacji i umiejętności dostosowanych do potrzeb nowoczesnej gospodarki |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

### Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

*Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego* wyznacza trzy cele szczegółowe, podzielone na poszczególne kierunki interwencji. PSRT WP odpowiada na wszystkie kierunki, które odnoszą się do obszaru   
i kompetencji programu, szczególnie na pierwszy – „wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo” (Tabela 28). Wyjątkiem są kierunki interwencji niezwiązane z regionem (kierunek 1.3) lub z kompetencjami programu (1.4).

Tabela 28. Ocena spójności PSRT WP z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego

| **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kierunki interwencji** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| 1.1 Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.2 Zwiększenie wykorzystania potencjału rozwojowego miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.3 Przyspieszenie transformacji profilu gospodarczego Śląska |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.4 Przeciwdziałanie kryzysom na obszarach zdegradowanych |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.5 Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1 Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.2 Wspieranie przedsiębiorczości na szczeblu regionalnym i lokalnym |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.3 Innowacyjny rozwój regionu i doskonalenie podejścia opartego na Regionalnych Inteligentnych Specjalizacjach |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1 Wzmacnianie potencjału administracji na rzecz zarządzania rozwojem |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.2 Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.3 Poprawa organizacji świadczenia usług publicznych |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.4 Efektywny i spójny system finansowania polityki regionalnej |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030.

### Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

*Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu* wyznacza cel główny i 6 kierunków interwencji,   
z których wszystkie znajdują odzwierciedlenie w kierunkach rozwoju PSRT WP. Szczególnie reprezentowane jest kwestia budowy zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służące konkurencyjnej gospodarce (Tabela 29).

Tabela 29. Ocena spójności PSRT WP ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu

| **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kierunki interwencji SRT** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Kierunek interwencji 1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce |  |  |  |  |  |  |  |
| Kierunek interwencji 2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym |  |  |  |  |  |  |  |
| Kierunek interwencji 3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności |  |  |  |  |  |  |  |
| Kierunek interwencji 4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów |  |  |  |  |  |  |  |
| Kierunek interwencji 5. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko |  |  |  |  |  |  |  |
| Kierunek interwencji 6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu.

### Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), 2014

*Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu* Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju stanowi uzupełnienie SRT w zakresie wdrażania. Uzupełnia on cele PSRT WP o 3 cele szczegółowe. Każdy z nich znajduje odzwierciedlenie w kierunkach rozwoju Programu (Tabela 30).

Tabela 30. Ocena spójności PSRT WP z Dokumentem implementacyjnym do SRT

| **Dokument implementacyjny do SRT** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kierunki interwencji SRT** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Uzupełnienie sieci transportowej, w tym TEN-T |  |  |  |  |  |  |  |
| Skrócenie średniego czasu przejazdu między miastami wojewódzkimi |  |  |  |  |  |  |  |
| Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.

### Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Do *Programu Budowy Dróg Krajowych* odnoszą się głównie kierunki rozwoju wyznaczone w celu pierwszym z PSRT WP, a także czwartym celu horyzontalnym odnoszącym się do poprawy bezpieczeństwa (Tabela 31). Każdy z celów dokumentu jest reprezentowany w dokumencie wojewódzkim. Tym samym uznaje się zapisy PSRT WP za spójne z omawianym Programem.

Tabela 31. Ocena spójności PSRT WP z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.)

| **Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cele szczegółowe** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| 1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów). |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów). |  |  |  |  |  |  |  |
| 3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar). |  |  |  |  |  |  |  |
| 4. Poprawa dostępu do rynków i usług (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą). |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023.

### Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Do nowego projektu *Programu Budowy Dróg Krajowych* odnoszą się głównie kierunki rozwoju wyznaczone w celu pierwszym z PSRT WP, a także czwartym celu horyzontalnym odnoszącym się do poprawy bezpieczeństwa (Tabela 31). Każdy z celów dokumentu jest reprezentowany w dokumencie wojewódzkim. Tym samym uznaje się zapisy PSRT WP za spójne z omawianym Programem.

Tabela 32. Ocena spójności PSRT WP z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

| **Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cele szczegółowe** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| 1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S (uzupełnienie istniejących odcinków). |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów. |  |  |  |  |  |  |  |
| 3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar) |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), Ministerstwo Infrastruktury, sierpień 2021, projekt.

### Strategie sektorowe

Wśród pozostałych strategii sektorowych znajdują się następujące uchwalone dokumenty   
i upublicznione projekty:

* *Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.,*
* *Strategia Sprawne i Nowoczesne Państwo 2030,*
* *Strategia Produktywności 2030,*
* *Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2030,*
* *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2020,*
* *Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego 2030,*
* *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2030,*
* *Polityka Ekologicznej Państwa 2030*.

Analiza potwierdziła spójność PSRT WP ze strategiami sektorowymi (Tabela 33). Kierunki rozwoju wymienione w PSRT WP nie są sprzeczne z żadnymi celami lub kierunkami rozwoju wyznaczonymi   
w strategiach sektorowych. Część zapisów ze strategii jest potwierdzana przez kierunki wyznaczone   
w PSRT WP – jest tak w 9 celach *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP*, 7 kierunkach interwencji SZRWRR, 5 kierunkach interwencji *Strategii Produktywności*, 5 priorytetach *Strategii Rozwoju Kapitału Społecznego*, 4 kierunkach interwencji *Polityki Ekologicznej Polski*, a także dwóch celach szczegółowych *Strategii Kapitału Ludzkiego*. W PSRT WP brakuje zapisów wspierających cele *Polityki Energetycznej,* jednak nie wykazano także sprzeczności między dwoma dokumentami.

Tabela 33. Ocena spójności PSRT WP ze strategiami zintegrowanymi

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Strategia Sprawne i Nowoczesne Państwo 2030** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Cele szczegółowe** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | | | | |
| **1.** | | **2.** | **3.** | | | **1.** | | **2.** | | **3.** | | **4.** | |
| Cel szczegółowy III: Podniesienie sprawności realizacji zadań państwa poprzez wykorzystanie technologii cyfrowych i zmianę sposobu działania stosownie do możliwości, jakie stwarza technologia |  | |  |  | | |  | |  | |  | |  | |
| Cel szczegółowy V: Zapewnienie obywatelom bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego |  | |  |  | | |  | |  | |  | |  | |
| **Strategia Produktywności 2030** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kierunki interwencji** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | | | | |
| **1.** | | **2.** | **3.** | | | **1.** | | **2.** | | **3.** | | **4.** | |
| Kierunek interwencji III.1. Zwiększenie inwestycji prywatnych |  | |  |  | | |  | |  | |  | |  | |
| Kierunek interwencji IV.1. Poprawa funkcjonowania instytucji publicznych na rzecz wzmocnienia wzrostu gospodarczego |  | |  |  | | |  | |  | |  | |  | |
| Kierunek interwencji V.1. Wzmocnienie procesu generowania wiedzy i technologii |  | |  |  | | |  | |  | |  | |  | |
| Kierunek interwencji VI.2. Zwiększenie intensywności wykorzystania danych |  | |  |  | | |  | |  | |  | |  | |
| Kierunek interwencji VII.1. Ekspansja zagraniczna |  | |  |  | | |  | |  | |  | |  | |
| **Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2030** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Cele szczegółowe** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | | | | |
| **1.** | | **2.** | **3.** | | | **1.** | | **2.** | | **3.** | | **4.** | |
| Cel szczegółowy 2: Poprawa zdrowia obywateli oraz efektywności systemu opieki zdrowotnej |  | |  |  | | |  | |  | |  | |  | |
| Cel szczegółowy 3: Wzrost i poprawa wykorzystania potencjału kapitału ludzkiego na rynku pracy |  | |  |  | | |  | |  | |  | |  | |
| Cel szczegółowy 4: Redukcja ubóstwa i wykluczenia społecznego oraz poprawa dostępu do usług świadczonych w odpowiedzi na wyzwania demograficzne |  | |  |  | | |  | |  | |  | |  | |
| **Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego 2030** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Priorytety** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | | | | |
| **1.** | | **2.** | **3.** | | | **1.** | | **2.** | | **3.** | | **4.** | |
| 2.1. Tworzenie warunków oraz budowanie kompetencji dla wzmacniania uczestnictwa w kulturze |  | |  |  | | |  | |  | |  | | |  |
| 2.2. Ochrona dziedzictwa kulturowego oraz gromadzenie i zachowywanie dóbr kultury |  | |  |  | | |  | |  | |  | | |  |
| **Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2020** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Cele** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | | | | | |
| **1.** | **2.** | | | **3.** | **1.** | | **2.** | | **3.** | | **4.** | | |
| FILAR I 3. Wzmocnienie zdolności operacyjnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do odstraszania i obrony przed zagrożeniami bezpieczeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem podniesienia poziomu mobilności i modernizacji technicznej |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| FILAR II 2. Rozwinięcie współpracy w formule bilateralnej, regionalnej oraz w wymiarze globalnym na rzecz wzmocnienia pozycji Polski jako istotnego elementu systemu bezpieczeństwa międzynarodowego |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| FILAR IV 1. Poprawa warunków do ochrony i rozwoju rodziny; zwiększanie poziomu bezpieczeństwa zdrowotnego obywateli |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| FILAR IV 2. Skoordynowanie polityki migracyjnej z polityką gospodarczą, społeczną i polityką bezpieczeństwa |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| FILAR IV 5. Zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego państwa |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2030** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kierunki interwencji** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | | | | | |
| **1.** | **2.** | | | **3.** | **1.** | | **2.** | | **3.** | | **4.** | | |
| Kierunek interwencji: II.1. Rozwój liniowej infrastruktury technicznej |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| Kierunek interwencji: II.2. Dostępność wysokiej jakości usług publicznych |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| Kierunek interwencji: II.4. Zrównoważone gospodarowanie i ochrona zasobów środowiska |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| Kierunek interwencji: III.1. Odpowiedź na zmiany demograficzne i ich następstwa |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| Kierunek interwencji: III.2. Rozwój przedsiębiorczości i nowych miejsc pracy |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| Kierunek interwencji: III.4. Budowa i rozwój zdolności do współpracy w wymiarze społecznym i terytorialnym |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| **Polityka Ekologiczna Państwa 2030** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kierunki interwencji** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | | | | | | |
| **1.** | **2.** | | | **3.** | **1.** | | **2.** | | **3.** | | **4.** | | |
| Likwidacja źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza lub istotne zmniejszenie ich oddziaływania |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| Przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska oraz zapewnienie bezpieczeństwa biologicznego, jądrowego i ochrony radiologicznej |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| Zarządzanie zasobami dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, w tym ochrona i poprawa stanu różnorodności biologicznej i krajobrazu |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |
| Przeciwdziałanie zmianom klimatu |  |  | | |  |  | |  | |  | |  | | |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz krajowych strategii zintegrowanych.

### Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu wyznacza cele, których realizacja ma stanowić o wkładzie w realizację unijnych zobowiązań klimatycznych i dążenia do neutralności klimatycznej. Są one oparte o cele i kierunki określone w strategiach sektorowych. Wyżej wykazana spójność PSRT WP ze wszystkimi strategiami sektorowymi jest jednoznaczna ze spójnością z Krajowym planem na rzecz energii i klimatu.

### Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu

*Strategia Europa 2020* wyznacza 3 priorytety, z których 2 znajdują odzwierciedlenie w kierunkach PSRT WP. Priorytet dotyczący zrównoważonego rozwoju wspierają głównie kierunki z pierwszego celu horyzontalnego Programu, a priorytet dotyczący włączenia społecznego – pojedyncze kierunki z trzech różnych celów (Tabela 34).

Tabela 34. Ocena spójności PSRT WP ze strategią Europa 2020

| **Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Priorytety** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Inteligentny rozwój – gospodarka oparta na wiedzy i innowacji |  |  |  |  |  |  |  |
| Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej |  |  |  |  |  |  |  |
| Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – gospodarka charakteryzująca się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniająca spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu.

### Kontrakt Terytorialny dla Województwa Podkarpackiego

Kontrakt Terytorialny, który stanowi umowę pomiędzy rządem i województwem, w której zawiera się 11 celów realizowanych w regionie. Siedem z nich jest wspieranych przez PSRT WP w kierunkach rozwoju (Tabela 35). Cel kontraktu pt. „poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności przestrzennej Województwa ze szczególnym uwzględnieniem Rzeszowa jako ponadregionalnego ośrodka wzrostu” jest realizowany przez większość wyznaczonych kierunków.

Tabela 35. Ocena spójności PSRT WP z Kontraktem Terytorialnym dla Województwa Podkarpackiego

| **Kontrakt Terytorialny dla Województwa Podkarpackiego** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cele kontraktu** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| 1. Poprawa jakości badań oraz wzmocnienie współpracy sektora nauki i gospodarki |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności przestrzennej Województwa ze szczególnym uwzględnieniem Rzeszowa jako ponadregionalnego ośrodka wzrostu |  |  |  |  |  |  |  |
| 3. Zwiększenie bezpieczeństwa i efektywności energetycznej Województwa |  |  |  |  |  |  |  |
| 4. Lepsze gospodarowanie wodami |  |  |  |  |  |  |  |
| 5. Lepsze wykorzystanie istniejącego potencjału przyrodniczego i kulturowego Województwa poprzez działania w obszarze dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego oraz turystyki i sportu |  |  |  |  |  |  |  |
| 6. Zwiększenie poziomu zatrudnienia w Województwie |  |  |  |  |  |  |  |
| 7. Redukcja poziomu wykluczenia społecznego |  |  |  |  |  |  |  |
| 8. Podniesienie poziomu wykształcenia i kompetencji w regionie |  |  |  |  |  |  |  |
| 9. Poprawa dostępności i jakości funkcjonowania systemu ochrony zdrowia |  |  |  |  |  |  |  |
| 10. Rozwój miasta wojewódzkiego i obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie oraz miast regionalnych i subregionalnych będących regionalnymi biegunami wzrostu |  |  |  |  |  |  |  |
| 11. Kompleksowa rewitalizacja i rekultywacja obszarów o wysokim nasileniu niekorzystnych zjawisk społecznych i gospodarczych oraz terenów zdegradowanych (poprzemysłowych, powojskowych, pokolejowych). |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Podkarpackiego.

### Kontrakt Programowy dla Województwa Podkarpackiego

Zgodnie z zapisami dokumentu, *Kontrakt Programowy dla Województwa Podkarpackiego[[49]](#footnote-50)* będzie realizował cele polityki spójności wskazane w Rozporządzeniu 2021/1060[[50]](#footnote-51). W ramach Kontraktu realizowane będą przedsięwzięcia priorytetowe, z których jedno dotyczy zagadnień poruszanych w PSRT WP w ramach rozwoju sieci drogowej województwa (Tabela 36). Poza celami PSRT WP bezpośrednio dotyczącymi przedsięwzięć drogowych, Kontrakt pośrednio wpisuje się także w cele horyzontalne Programu[[51]](#footnote-52).

Tabela 36. Ocena spójności PSRT WP z Kontraktem Programowym dla Województwa Podkarpackiego

| **Kontrakt Programowy dla Województwa Podkarpackiego** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Przedsięwzięcie priorytetowe** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Przedsięwzięcia drogowe wynikające z Regionalnego Planu Transportowego tj. Programu Strategicznego Rozwoju  Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Kontraktu Programowego dla Województwa Podkarpackiego.

### Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

*Krajowy Program Kolejowy* wytycza 3 cele, które są spójne z założeniami PSRT WP (Tabela 37). Spośród 11 kierunków interwencji wyznaczonych pod celami, 10 ma swoje poparcie w założeniach PSRT WP, a jeden nie odnosi się do infrastruktury obecnej na terenie województwa.

Tabela 37. Ocena spójności PSRT WP z Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku

| **Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kierunki interwencji** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Poprawa stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe. |  |  |  |  |  |  |  |
| Poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową. |  |  |  |  |  |  |  |
| Uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego. |  |  |  |  |  |  |  |
| Realizacja projektów istotnych dla poszczególnych regionalnych systemów transportowych. |  |  |  |  |  |  |  |
| Inwestycje w ciągu „Magistrali Wschodniej”: Rzeszów / Kielce – Lublin – Białystok – Olsztyn. |  |  |  |  |  |  |  |
| Wdrażanie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R. |  |  |  |  |  |  |  |
| Poprawa jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury udostępnianej przez PLK S.A. przewoźnikom. |  |  |  |  |  |  |  |
| Poprawa stanu technicznego linii kolejowych tworzących tzw. korytarze towarowe na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. |  |  |  |  |  |  |  |
| Poprawa stanu infrastruktury obsługującej kolejowe przejścia graniczne na styku linii normalno- i szerokotorowych (1435 i 1520 mm) oraz położonych w tych obszarach odcinków linii szerokotorowych. |  |  |  |  |  |  |  |
| Poprawa połączeń Warszawy z rejonami ważnymi dla obszarów o najniższej dostępności transportowej, poprawa połączeń między miastami wojewódzkimi, a także między innymi ważnymi ośrodkami gospodarczymi, zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych z portami morskimi w celu integracji różnych gałęzi transportu. |  |  |  |  |  |  |  |
| Poprawa stanu technicznego linii szczególnie ważnych dla ruchu towarowego. |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.

### Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

Wśród priorytetów NPBRD określonych w 5 filarach większość jest realizowana przez kierunki z PSRT WP (Tabela 38). Priorytety, które nie znajdują odzwierciedlenia w dokumencie wojewódzkim są wyznaczone na innym poziomie odpowiedzialności i nie są dostosowane do kompetencji samorządu. Tym samym można stwierdzić, że PSRT WP realizuje założenia na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Tabela 38. Ocena spójności PSRT WP z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

| **Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030** | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Priorytety** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Optymalizacja struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu krajowym. |  |  |  |  |  |  |  |
| Optymalizacja struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu regionalnym. |  |  |  |  |  |  |  |
| Optymalizacja przepisów prawa w odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego |  |  |  |  |  |  |  |
| Utworzenie mechanizmów finansowania w odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. |  |  |  |  |  |  |  |
| Optymalizacja systemu zbierania i analizy danych. |  |  |  |  |  |  |  |
| Optymalizacja systemu badań i transferu wiedzy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. |  |  |  |  |  |  |  |
| Optymalizacja działań komunikacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego |  |  |  |  |  |  |  |
| Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego |  |  |  |  |  |  |  |
| Ochrona uczestników ruchu drogowego |  |  |  |  |  |  |  |
| Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych |  |  |  |  |  |  |  |
| Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego |  |  |  |  |  |  |  |
| Usprawnienie systemu zarządzania prędkością |  |  |  |  |  |  |  |
| Podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów |  |  |  |  |  |  |  |
| Usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów |  |  |  |  |  |  |  |
| Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa |  |  |  |  |  |  |  |
| Jednolity system pomocy ofiarom wypadków drogowych |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030.

### Programy operacyjne

W perspektywie 2021-2027 w Polsce przewidziana jest realizacja następujących programów operacyjnych:

* *Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy;*
* *Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego;*
* *Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko;*
* *Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki;*
* *Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej;*
* *Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich*.

Założenia PSRT WP nie kolidują z żadnych z programów z nowej perspektywy. Naturalnie PSRT WP najwięcej punktów wspólnych z programem dotyczącym infrastruktury, klimatu i środowiska, oraz   
z program dla Polski Wschodniej. Pojedyncze kierunki rozwoju kwalifikują się także do jednego z priorytetu z Funduszy Europejskich na Rozwój Cyfrowy i jednego celu z programu dla rozwoju społecznego. Brak kierunków związanych z wsparciem dla nowoczesnej gospodarki spowodowany jest sprofilowaniem tego programu do podmiotów prywatnych, głównie przedsiębiorców. Tym samym wykazuje się, że Program jest spójny z programami operacyjnymi, których założenia się nie wykluczają, a w niektórych miejscach są tożsame (Tabela 39).

Tabela 39. Ocena spójności PSRT WP z krajowymi programami operacyjnymi na lata 2021-2027.

| **Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Priorytety** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Priorytet II: Zaawansowane usługi cyfrowe |  |  |  |  |  |  |  |
| **Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego Program na lata 2021-2027** | | | | | | | |
| **Cele szczegółowe** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Cel szczegółowy d) wspieranie dostosowania pracowników, przedsiębiorstw i przedsiębiorców do zmian, wspieranie aktywnego i zdrowego starzenia się oraz zdrowego i dobrze dostosowanego środowiska pracy, które uwzględnia zagrożenia dla zdrowia |  |  |  |  |  |  |  |
| **Projekt Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027** | | | | | | | |
| **Priorytety** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| PRIORYTET I: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności |  |  |  |  |  |  |  |
| PRIORYTET II: Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR |  |  |  |  |  |  |  |
| PRIORYTET III: Transport miejski |  |  |  |  |  |  |  |
| PRIORYTET IV: Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności |  |  |  |  |  |  |  |
| PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFR |  |  |  |  |  |  |  |
| PRIORYTET VII: Kultura |  |  |  |  |  |  |  |
| **Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (projekt)** | | | | | | | |
| **Priorytety** | **Cele podstawowe PSRT WP** | | | **Cele horyzontalne PSRT WP** | | | |
| **1.** | **2.** | **3.** | **1.** | **2.** | **3.** | **4.** |
| Cel szczegółowy I. Wzmacnianie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw |  |  |  |  |  |  |  |
| Cel szczegółowy II. Wzmacnianie atrakcyjności osadniczej miast i podniesienie jakości życia mieszkańców w dobie zmian klimatu |  |  |  |  |  |  |  |
| Cel szczegółowy III. Zwiększenie dostępności transportowej makroregionu |  |  |  |  |  |  |  |
| Cel szczegółowy IV. Wzrost wykorzystania potencjału turystyki i uzdrowisk dla rozwoju |  |  |  |  |  |  |  |
| Cel szczegółowy V. Zapewnienie efektywnego systemu zarządzania i wdrażania Programem |  |  |  |  |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz krajowych programów operacyjnych na lata 2021-2027.

### Polska 2030. Wyzwania rozwojowe

Dokument „Polska 2030. Wyzwania rozwojowe” nie został ujęty w niniejszej analizie, ponieważ ze względu na swoją niską aktualność, nie pełni obecnie istotnej roli w systemie dokumentów strategicznych na poziomie krajowym i unijnym.

## Ocena spójności ze strategią województwa i programem operacyjnym

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy cele i kierunki rozwoju przyjęte w projekcie Programu są zgodne z zapisami Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030 oraz programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027 (projekt)?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, cele i kierunki rozwoju przyjęte w projekcie Programu są zgodne z zapisami Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030 oraz z projektem Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027. Nie występują żadne zapisy wzajemnie wykluczające się, a wszelkie wskazania dotyczące transportu są w pełni spójne z analizowanymi dokumentami.***

### Analiza

W ramach analizy zgodności zapisów PSRT WP ze *Strategią Rozwoju Województwa,* zestawiono ze sobą zostały cele podstawowe i horyzontalne projektu Programu z priorytetami wskazanymi w SRWP (Tabela 40).

Przeprowadzona analiza wykazała, że cele ustalone w projekcie *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* są zgodne z zapisami Strategii Rozwoju Województwa do 2030. Każdy z celów podstawowych i horyzontalnych jest silnie w nich umocowany w sposób bezpośredni (częściej) lub pośredni (rzadziej). Cele PSRT WP najszerzej odnoszą się do trzeciego obszaru tematycznego Strategii (Infrastruktura dla zrównoważonego rozwoju i środowiska) i do celu głównego tego obszaru, jakim jest: *Rozbudowa infrastruktury służącej rozwojowi oraz optymalizacja wykorzystania zasobów naturalnych i energii przy zachowaniu dbałości o stan środowiska przyrodniczego*. Najczęściej przywoływanym priorytetem jest *Rozwój infrastruktury transportowej oraz integracji międzygałęziowej transportu*. Zapisy projektu Programusą wyczerpującym odzwierciedleniem zapisów z trzeciego obszaru tematycznego.

Zapisy PSRT WP są zgodne z celami głównymi oraz z obszarem horyzontalnym Strategiimówiącym o wzmocnieniu terytorialnej spójności województwa podkarpackiego. Dominującym w tym zakresie jest priorytet *Funkcje metropolitalne Rzeszowa oraz jego obszaru funkcjonalnego*, mówiący o rozwoju Rzeszowa i jego obszaru funkcjonalnego jako obszaru metropolitalnego o znaczeniu międzynarodowym. Oprócz niego wyróżniono priorytet pn. *Obszary wymagające szczególnego wsparcia w kontekście równoważenia rozwoju*,mówiącym o konieczności zmniejszenia dysproporcji między rozwiniętymi gospodarczo i społecznie ośrodkami województwa, a obszarami zagrożonymi marginalizacją. Powyższe wskazania sugerują, że szczególnie istotne jest wyrównywanie szans, wzrost istotności funkcjonalności metropolii i wyniesienie usprawnień na poziom międzynarodowy.

Tabela 40. Ocena zgodności celów podstawowych i horyzontalnych projektu PSRT WP z priorytetami SRW 2030

| **Cele podstawowe i horyzontalne projektu Strategii Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do 2030** | **Cele szczegółowe dla priorytetów zapisane w Strategii Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2030 Podkarpackiego do 2030** |
| --- | --- |
| **Cel podstawowy 1.**  **Dostępność zewnętrzna**. Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa | **3.2. Rozwój infrastruktury transportowej oraz integracji międzygałęziowej transportu**  Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz zrównoważenie struktury komunikacyjnej na obszarze województwa. |
| **Cel podstawowy 2.**  **Transportowa spójność wewnętrzna**. Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania. | **3.4. Rozwój infrastruktury informacyjno-komunikacyjnej w regionie**  Rozbudowa wysokiej jakości sieci informacyjno-komunikacyjnej dla zapewnienia możliwości rozwojowych województwa oraz dostępności do usług.  **7.1. Wykorzystanie policentrycznego miejskiego układu osadniczego**  Rozwój miejskich obszarów funkcjonalnych oraz powiązań obszarów wiejskich z miastami, umożliwiające rozprzestrzenianie procesów rozwojowych w całym regionie  **7.3. Obszary wymagające szczególnego wsparcia w kontekście równoważenia rozwoju**  Zmniejszenie poziomu dysproporcji pomiędzy rozwiniętymi gospodarczo i społecznie ośrodkami województwa a obszarami zagrożonymi marginalizacją |
| **Cel podstawowy 3.**  **Integracja MOF.** Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiająca integrację głównych rynków pracy | **3.3 Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego**  Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej zapewniającej spójność przestrzenną regionu oraz integrację obszarów funkcjonalnych.  **7.2. Funkcje metropolitalne Rzeszowa oraz jego obszaru funkcjonalnego**  Rozwój miasta Rzeszowa i jego obszaru funkcjonalnego jako obszaru metropolitalnego o znaczeniu międzynarodowym |
| **Cel horyzontalny 1.**  Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne | **3.7 Zapobieganie i minimalizowanie skutków zagrożeń antropogenicznych**  Ograniczenie negatywnych skutków rozwoju cywilizacyjnego na stan środowiska. |
| **Cel horyzontalny 2.**  Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych | **3.2. Rozwój infrastruktury transportowej oraz integracji międzygałęziowej transportu**  Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz zrównoważenie struktury komunikacyjnej na obszarze województwa.  **7.2. Funkcje metropolitalne Rzeszowa oraz jego obszaru funkcjonalnego**  Rozwój miasta Rzeszowa i jego obszaru funkcjonalnego jako obszaru metropolitalnego o znaczeniu międzynarodowym |
| **Cel horyzontalny 3.**  Transport publiczny | **3.3. Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego**  Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej zapewniającej spójność przestrzenną regionu oraz integrację obszarów funkcjonalnych.  **7.2. Funkcje metropolitalne Rzeszowa oraz jego obszaru funkcjonalnego**  Rozwój miasta Rzeszowa i jego obszaru funkcjonalnego jako obszaru metropolitalnego o znaczeniu międzynarodowym |
| **Cel horyzontalny 4.**  Poprawa bezpieczeństwa w transporcie | **3.2 Rozwój infrastruktury transportowej oraz integracji międzygałęziowej transportu**  Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz zrównoważenie struktury komunikacyjnej na obszarze województwa. |

Źródło: opracowanie własne na podstawie projektu PSRT WP i SRW Podkarpackie 2030.

Program *Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027* jest jednym ze źródeł unijnego finansowania PSRT WP. W projekcie dokumentu wskazano osiem priorytetów:

* Priorytet 1 (P1) Konkurencyjna i cyfrowa gospodarka,
* Priorytet 2 (P2) Energia i środowisko,
* Priorytet 3 (P3) Mobilność miejska,
* Priorytet 4 (P4) Mobilność i łączność,
* Priorytet 5 (P5) Infrastruktura bliżej ludzi,
* Priorytet 6 (P6) Rozwój zrównoważony terytorialnie,
* Priorytet 7 (P7) Kapitał ludzki gotowy do zmian,
* Priorytet 8 (P8) Rozwój lokalny kierowany przez społeczność.

Największą spójność PSRT WP wykazuje z celami szczegółowymi w obrębie priorytetów 3 oraz 4 (Tabela 41). Jest to zgodne z zapisami w PSRT WP, które stanowią o tym, że finansowanie odbędzie się głównie na podstawie tych dwóch priorytetów. Ich tematyka najpełniej wpisuje się w tworzony Program. Program nawiązuje też do priorytetów 1, 2, 5 oraz 7, jednak w znacznie mniejszym zakresie.

Tabela 41. Ocena zgodności celów szczegółowych FEP z celami i działaniami PSRT WP

| **Cele szczegółowe projektu programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027** | **Cele Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030** |
| --- | --- |
| Wzmacnianie trwałego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne (P1) | Częściowo Cel podstawowy 3. Integracja MOF |
| Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych (P2) | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Częściowo cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia (P2) | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne |
| Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej (P3) | Cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Cel horyzontalny 3. Transport publiczny  Cel horyzontalny 4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie |
| Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej (P4) | Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna  Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna  Cel podstawowy 3. Integracja MOF  Cel horyzontalny 2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych  Częściowo cel horyzontalny 1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne  Częściowo cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Poprawa równego dostępu do wysokiej jakości usług sprzyjających włączeniu społecznemu w zakresie kształcenia, szkoleń i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój łatwo dostępnej infrastruktury, w tym poprzez wspieranie odporności w zakresie kształcenia i szkolenia na odległość oraz online (P5) | Częściowo cel podstawowy 3. Integracja MOF  Częściowo cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Wspieranie włączenia społeczno-gospodarczego społeczności marginalizowanych, gospodarstw domowych o niskich dochodach oraz grup w niekorzystnej sytuacji, w tym osób o szczególnych potrzebach, dzięki zintegrowanym działaniom obejmującym usługi mieszkaniowe i usługi społeczne (P5) | Częściowo cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przejścia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej (P5) | Częściowo cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Wspieranie aktywnego włączenia społecznego w celu promowania równości szans, niedyskryminacji i aktywnego uczestnictwa, oraz zwiększanie zdolności do zatrudnienia, w szczególności grup w niekorzystnej sytuacji (P7) | Częściowo cel horyzontalny 3. Transport publiczny |
| Zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług, w tym usług, które wspierają dostęp do mieszkań oraz opieki skoncentrowanej na osobie, w tym opieki zdrowotnej; modernizacja systemów ochrony socjalnej, w tym wspieranie dostępu do ochrony socjalnej, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i grup w niekorzystnej sytuacji; poprawa dostępności, w tym dla osób z niepełnosprawnościami, skuteczności i odporności systemów ochrony zdrowia i usług opieki długoterminowej (P7) | Częściowo cel horyzontalny 3. Transport publiczny |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz projektu programu FEP.

*Priorytet 3. Mobilność miejska* wskazuje na działania, które miałyby nie tylko poprawić dostępność mieszkańców do usług, dbać o środowisko i zapewnić transport neutralny klimatycznie, ale również zapewnić bezpieczeństwo transportowe. Założenia wyznaczone przez FEP oraz PSRT WP w znacznej większości pokrywają się. Do tego priorytetu nawiązują wszystkie cele horyzontalne określone w PSRT WP. Wskazane działania dotyczą m.in. lepszej organizacji transportu publicznego z wykorzystaniem rozwiązań cyfrowych i systemu integracji, wykorzystania nowych form transportu, dopasowania systemu dla osób o ograniczonej mobilności, dostosowania taborów do aktualnej polityki klimatycznej oraz zadbania o bezpieczeństwo osób biorących udział w ruchu drogowym. Podkreślana jest istota tworzenia węzłów przesiadkowych, które ułatwiłyby komunikację między poszczególnymi obszarami, a także możliwość przeniesienia się z transportu osobowego na zbiorowy bez dużej utraty komfortu oraz czasu.

*Priorytet 4. Mobilność i łączność* nawiązuje do podobnych zagadnień jakie umieszczono w P3, natomiast obszar, który obejmuje jest znacznie szerszy. Podlega mu transport wewnątrz miast oraz poza nimi. Dlatego w swoich działaniach wskazuje na rozwój infrastruktury w obrębie dróg wojewódzkich, transportu kolejowego czy rozwój systemu pozamiejskiej komunikacji. Działania, na które wskazuje FEP mają swoje odzwierciedlenie zarówno w celach podstawowych, jak i horyzontalnych PSRT WP. Głównym problemem wydaje się być nieatrakcyjność kolei, która skutecznie zniechęca pasażerów do korzystania z tego rodzaju komunikacji. Istotne są więc działania, które pozwoliłyby zapewnić szybkie i wygodne połączenia pomiędzy najważniejszymi ośrodkami, jednocześnie nie wykluczając obszarów peryferyjnych. Inwestycje w tym zakresie powinny dotyczyć lepszego połączenia drogowego z koleją (za pomocą transportu zbiorowego, car-sharingu, bike-sharingu), rozwoju przestrzennego samej kolei, a także wdrożenia rozwiązań cyfrowych, które usprawniłyby działanie kolei. Nie można zapomnieć o unowocześnianiu samego taboru, tak aby odpowiadał polityce klimatycznej oraz posiadał odpowiedni poziom komfortu przejazdu. Istotnym aspektem jest zapewnianie bezpieczeństwa – zagadnienie to pojawia się kilkukrotnie w FEP.

Wykraczając poza tematykę samych celów warto również podkreślić zgodność innych elementów, które pojawiły się w FEP. Jednym z nich są interesariusze (lub inaczej beneficjenci, gdyż tym mianem określa się interesariuszy w projekcie FEP). Są to jednostki samorządu terytorialnego, organizatorzy transportu miejskiego oraz przedsiębiorstwa. PSRT WP definiuje te grupy poprzez ich jasne sprecyzowanie w rozdziale dot. systemu realizacji. W tymże rozdziale można zapoznać się z oczekiwanymi rezultatami programu, które pokrywają się z założeniami FEP. Po przeprowadzeniu programu województwo podkarpackie powinno doświadczyć zmniejszenia emisji CO2, poprawy bezpieczeństwa w transporcie, większego zainteresowania korzystaniem z kolei, większej dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz lepszej organizacji transportu zbiorowego.

## Ocena spójności analizy SWOT, diagnozy i celów

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy występuje zgodność pomiędzy analizą SWOT a diagnozą i celami wskazanymi w Programie?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, analiza SWOT wykazuje wysoką spójność zarówno z zapisami diagnozy, jak i celami podstawowymi i horyzontalnymi. W efekcie zapisy PSRT WP tworzą spójną, wynikową całość – czynniki zidentyfikowane w analizie SWOT bezpośrednio wynikają z zapisów diagnozy, a na każdy z nich oddziałują odpowiednie cele podstawowe i horyzontalne.***

#### Analiza

Analiza spójności części diagnostycznej została przeprowadzona pomiędzy analizą SWOT zawartą   
w Programie a *Diagnozą Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim* (dalej zwana *Diagnozą*) stanowiącą odrębny dokument.

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że zdecydowana większość zagadnień i obszarów tematycznych diagnozy ma odzwierciedlenie w analizie SWOT (Tabela 42). W mocnych i słabych stronach nie odnaleziono odniesienia do dwóch obszarów tematycznych diagnozy – „Koszty eksploatacji i konserwacji istniejącej infrastruktury”[[52]](#footnote-53) oraz „Inwestycje infrastrukturalne”. Są to jednak krótkie rozdziały diagnozy, traktujące głównie o kwestiach finansowych i uwarunkowaniach prawnych inwestycji, a więc w dużej mierze elementów stanowiących zewnętrzne czynniki rozwoju systemu transportowego w regionie. Z tego powodu brak spójności tych obszarów tematycznych nie wpływa na ogólną ocenę spójności diagnozy i analizy SWOT.

Tabela 42. Osadzenie wyników diagnozy PSRT WP w mocnych i słabych stronach analizy SWOT[[53]](#footnote-54)

| **Obszar tematyczny diagnozy** | **Mocne strony** | **Słabe strony** | **Element analizy SWOT** |
| --- | --- | --- | --- |
| Uwarunkowania dla rozwoju transportu w województwie | **+** | **+** | **Mocne strony**: Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego; Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF); Autostrada A4 oraz magistrala kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód; Dostępność transportowa biegunów wzrostu położonych wzdłuż autostrady A4 (Dębica, Rzeszów, Przeworsk-Jarosław, Przemyśl);  **Słabe strony**: Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym; Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich; Obszary peryferyjne wewnątrz województwa (w szczególności południowe i północno-wschodnie części województwa); Niedostateczne powiązanie południowej i północno-wschodniej części regionu, infrastrukturą drogową o wysokich parametrach technicznych z Rzeszowem; Konieczność adaptacji już istniejącej infrastruktury transportowej do potrzeb wynikających  z pojawiających się lub stwierdzonych uwarunkowań (wody powierzchniowe, występowanie osuwisk, zagrożenie powodziowe, obszary chronione, etc.); Uwarunkowania przyrodnicze województwa podkarpackiego znacząco podnoszące koszty budowy nowej sieci transportowej; |
| Generatory ruchu jako punktowe miejska wymagające obsługi w transporcie pasażerskim i towarowym | **+** | **+** | **Mocne strony**: Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego; Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF); Powiązanie układu komunikacyjnego województwa podkarpackiego z krajową i międzynarodową siecią TEN-T; Autostrada A4 oraz magistrala kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód; Rozbudowana sieć międzypowiatowych połączeń autobusowych; Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa;  **Słabe strony**: Obszary peryferyjne wewnątrz województwa (w szczególności południowe i północno-wschodnie części województwa); Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym; Niedostateczne powiązanie południowej części regionu z infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju; Konieczność adaptacji już istniejącej infrastruktury transportowej do potrzeb wynikających z pojawiających się lub stwierdzonych uwarunkowań (wody powierzchniowe, występowanie osuwisk, zagrożenie powodziowe, obszary chronione, etc.); Uwarunkowania przyrodnicze województwa podkarpackiego znacząco podnoszące koszty budowy nowej sieci transportowej; Duży odsetek dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych nie spełniających normatywu nośności; Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich |
| Infrastruktura transportowa | **+** | **+** | **Mocne strony**: Powiązanie układu komunikacyjnego województwa podkarpackiego z krajową i międzynarodową siecią TEN-T; Rozbudowana sieć międzypowiatowych połączeń autobusowych; Autostrada A4 oraz magistrala kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód; Posiadanie międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka; Potencjał portu lotniczego Rzeszów – Jasionka; Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa; Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF);  **Słabe strony**: Jedna linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym; Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych; Jedna linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym; Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogowa) północnej i północno-zachodniej części województwa, skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową; Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym; Obszary peryferyjne wewnątrz województwa (w szczególności południowe i północno-wschodnie części województwa); Niedostateczne powiązanie południowej i północno-wschodniej części regionu, infrastrukturą drogową o wysokich parametrach technicznych z Rzeszowem; Duży odsetek dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych nie spełniających normatywu nośności; Peryferyjne położenie województwa względem centralnej Polski; Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach; Niedostateczne powiązanie południowo-zachodniej części regionu infrastrukturą drogową wyższego rzędu z autostradą A4, a tym samym z resztą kraju (węzeł Pilzno na A4); Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego; Asymetria popytu na transport (głównie transport samochodowy); Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; |
| System transportowy województwa podkarpackiego w układach przestrzennych | **+** | **+** | **Mocne strony**: Powiązanie układu komunikacyjnego województwa podkarpackiego z krajową i międzynarodową siecią TEN-T; Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego; Autostrada A4 oraz magistrala kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód; Dostępność transportowa biegunów wzrostu położonych wzdłuż autostrady A4 (Dębica, Rzeszów, Przeworsk-Jarosław, Przemyśl); Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa ; Posiadanie międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka; Potencjał portu lotniczego Rzeszów – Jasionka; Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF);  **Słabe strony**: Peryferyjne położenie województwa względem centralnej Polski; Uwarunkowania przyrodnicze województwa podkarpackiego znacząco podnoszące koszty budowy nowej sieci transportowej; Jedna linia kolejowa  o znaczeniu międzynarodowym; Niedostateczne powiązanie południowo-zachodniej części regionu infrastrukturą drogową wyższego rzędu z autostradą A4, a tym samym z resztą kraju (węzeł Pilzno na A4); Obszary peryferyjne wewnątrz województwa (w szczególności południowe i północno-wschodnie części województwa); Niedostateczne powiązanie południowej części regionu z infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju; Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego; Asymetria popytu na transport (głównie transport samochodowy); Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych; Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach; Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym; |
| Przepływy w sieci transportowej | **+** | **+** | **Mocne strony**: Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego; Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF); Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa; Autostrada A4 oraz magistrala kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód; Rozbudowana sieć międzypowiatowych połączeń autobusowych; Potencjał portu lotniczego Rzeszów – Jasionka; Posiadanie międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka;  **Słabe strony**: Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym; Asymetria popytu na transport (głównie transport samochodowy); Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego; Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich; Obszary peryferyjne wewnątrz województwa (w szczególności południowe i północno-wschodnie części województwa); Niedostateczne powiązanie południowej części regionu z infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju; Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich; |
| Wpływ transportu na bezpieczeństwo i środowisko | **+** | **+** | **Mocne strony**: Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa;  **Słabe strony**: Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; Ruch tranzytowy przebiegający przez obszary zurbanizowane; Konieczność adaptacji już istniejącej infrastruktury transportowej do potrzeb wynikających z pojawiających się lub stwierdzonych uwarunkowań (wody powierzchniowe, występowanie osuwisk, zagrożenie powodziowe, obszary chronione, etc.); Uwarunkowania przyrodnicze województwa podkarpackiego znacząco podnoszące koszty budowy nowej sieci transportowej; Duży odsetek dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych nie spełniających normatywu nośności; Ograniczenie kompetencyjne Samorządu Województwa wobec elementów rozbudowanego systemu transportu regionu; |
| Koszty eksploatacji i konserwacji istniejącej infrastruktury | **-** | **-** | Brak odniesienia w SWOT (w mocnych i/lub słabych stronach) |
| Inwestycje infrastrukturalne | **-** | **-** | Brak odniesienia w SWOT (w mocnych i/lub słabych stronach) |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP.

W kolejnym etapie zweryfikowano, czy wszystkie elementy analizy SWOT wynikają z zapisów sformułowanych w diagnozie strategicznej (Tabela 43). Przeprowadzona analiza wykazała, że wszystkie czynniki bezpośrednio lub pośrednio wynikają z zapisów diagnozy.

Tabela 43. Powiązanie mocnych i słabych stron analizy SWOT z zapisami diagnozy PSRT WP

|  |  |
| --- | --- |
| **MOCNE STRONY** | **Czy wskazany czynnik jest osadzony w diagnozie** |
| Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego | Tak |
| Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF) | Tak |
| Powiązanie układu komunikacyjnego województwa podkarpackiego z krajową i międzynarodową siecią TEN-T | Tak |
| Autostrada A4 oraz magistrala kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód | Tak |
| Potencjał portu lotniczego Rzeszów – Jasionka | Tak |
| Dostępność transportowa biegunów wzrostu położonych wzdłuż autostrady A4 (Dębica, Rzeszów, Przeworsk-Jarosław, Przemyśl) | Tak |
| Rozbudowana sieć międzypowiatowych połączeń autobusowych | Tak |
| Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa | Tak |
| Opracowane map akustycznych identyfikujących obszary najbardziej zagrożone hałasem i programów ochrony środowiska przed hałasem | Tak**\*** |
| Wybudowane drogi obwodowe eliminujące hałas z centrów miast | Tak**\*** |
| Posiadanie międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka | Tak |
| **SŁABE STRONY** | **Czy wskazany czynnik jest osadzony w diagnozie** |
| Ograniczenie kompetencyjne Samorządu Województwa wobec elementów rozbudowanego systemu transportu regionu | Tak |
| Peryferyjne położenie województwa względem centralnej Polski | Tak |
| Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich | Tak |
| Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym | Tak |
| Obszary peryferyjne wewnątrz województwa (w szczególności południowe i północno-wschodnie części województwa) | Tak |
| Niedostateczne powiązanie południowej i północno-wschodniej części regionu, infrastrukturą drogową o wysokich parametrach technicznych z Rzeszowem | Tak |
| Niedostateczne powiązanie południowo-zachodniej części regionu infrastrukturą drogową wyższego rzędu z autostradą A4, a tym samym z resztą kraju (węzeł Pilzno na A4) | Tak |
| Niedostateczne powiązanie południowej części regionu z infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju | Tak |
| Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogowa) północnej i północno-zachodniej części województwa, skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową | Tak |
| Jedna linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym | Tak |
| Duży odsetek dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych niespełniających normatywu nośności | Tak |
| Asymetria popytu na transport (głównie transport samochodowy) | Tak |
| Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego | Tak |
| Ruch tranzytowy przebiegający przez obszary zurbanizowane | Tak |
| Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych | Tak |
| Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach | Tak |
| Uwarunkowania przyrodnicze województwa podkarpackiego znacząco podnoszące koszty budowy nowej sieci transportowej | Tak |
| Konieczność adaptacji już istniejącej infrastruktury transportowej do potrzeb wynikających z pojawiających się lub stwierdzonych uwarunkowań (wody powierzchniowe, występowanie osuwisk, zagrożenie powodziowe, obszary chronione, etc.) | Tak |
| Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego zwłaszcza ze strony transportu samochodowego | Tak |

\* Zapis znajduje się w osobnym opracowaniu *Diagnoza...*, ale w PSRT WP nie występuje.

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP oraz Diagnozy Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim.

Przeprowadzona ocena wykazała także wysoką spójność pomiędzy analizą SWOT a celami podstawowymi i horyzontalnymi PSRT WP (Tabela 44). Każdy z celów odnosi się przynajmniej do kilkunastu czynników zidentyfikowanych w analizie SWOT.

Tabela 44. Oddziaływanie celów podstawowych i horyzontalnych na mocne i słabe strony analizy SWOT

| **Cel podstawowy** | **Elementy analizy SWOT na jakie oddziałuje** |
| --- | --- |
| CP1. Dostępność zewnętrzna  Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa | **Mocne strony**: Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego; Budowa dróg obwodowych eliminujących hałas z centrów miast; Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF); Powiązanie układu komunikacyjnego województwa podkarpackiego z krajową i międzynarodową siecią TEN-T; Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa; Posiadanie międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka; Potencjał portu lotniczego Rzeszów – Jasionka; Dostępność transportowa biegunów wzrostu położonych wzdłuż autostrady A4 (Dębica, Rzeszów, Przeworsk-Jarosław, Przemyśl); Autostrada A4 oraz magistrala kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód; Opracowanie map akustycznych identyfikujących obszary najbardziej zagrożone hałasem i programów ochrony środowiska przed hałasem;  **Słabe strony**: Niedostateczne powiązanie południowozachodniej części regionu infrastrukturą drogową wyższego rzędu z autostradą A4, a tym samym z resztą kraju (węzeł Pilzno na A4); Peryferyjne położenie województwa względem centralnej Polski; Starzenie się społeczeństwa  i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym; Zaznaczające się coraz wyraźniej peryferie wewnętrzne województwa (w szczególności południowe i północnowschodnie części województwa); Niedostateczne powiązanie południowej i północno-wschodniej części regionu, infrastrukturą drogową o wysokich parametrach technicznych z Rzeszowem; Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogowa) północnej i północnozachodniej części województwa, skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową; Duży odsetek dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych nie spełniających normatywu nośności; Ruch tranzytowy przebiegający przez obszary zurbanizowane; Niedostateczne powiązanie południowej części regionu z infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju; Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogowa) północnej i północnozachodniej części województwa, skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową; Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego, zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; Asymetria popytu na transport skierowanego głównie na transport samochodowy; Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego; Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych; Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach; Jedna linia kolejowa  o znaczeniu międzynarodowym (słabe) |
| CP2. Transportowa spójność wewnętrzna  Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania | **Mocne strony**: Opracowanie map akustycznych identyfikujących obszary najbardziej zagrożone hałasem i programów ochrony środowiska przed hałasem; Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego; Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF);  **Słabe strony**: Peryferyjne położenie województwa względem centralnej Polski; Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa; Posiadanie międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka; Potencjał portu lotniczego Rzeszów – Jasionka; Dostępność transportowa biegunów wzrostu położonych wzdłuż autostrady A4 (Dębica, Rzeszów, Przeworsk-Jarosław, Przemyśl); Budowa dróg obwodowych eliminujących hałas z centrów miast; Zaznaczające się coraz wyraźniej peryferie wewnętrzne województwa (w szczególności południowe i północnowschodnie części województwa); Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich; Ruch tranzytowy przebiegający przez obszary zurbanizowane; Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych; Duży odsetek dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych nie spełniających normatywu nośności; Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogowa) północnej i północnozachodniej części województwa, skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową; Niedostateczne powiązanie południowej i północno-wschodniej części regionu, infrastrukturą drogową o wysokich parametrach technicznych z Rzeszowem; Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym; Jedna linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym; Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego, zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; Asymetria popytu na transport skierowanego głównie na transport samochodowy; Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach (słabe) |
| CP3. Integracja MOF  Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich  obszarów funkcjonalnych biegunów  wzrostu, uwzględniająca  policentryczny układ województwa i umożliwiająca integrację głównych rynków pracy. | **Mocne strony**: Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego; Budowa dróg obwodowych eliminujących hałas z centrów miast; Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF); Dostępność transportowa biegunów wzrostu położonych wzdłuż autostrady A4 (Dębica, Rzeszów, Przeworsk-Jarosław, Przemyśl); Opracowanie map akustycznych identyfikujących obszary najbardziej zagrożone hałasem i programów ochrony środowiska przed hałasem; Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa;  **Słabe strony**: Peryferyjne położenie województwa względem centralnej Polski; Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich; Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób  w wieku poprodukcyjnym; Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych; Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach; Jedna linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym (słabe) |
| **Cel horyzontalny** | **Elementy analizy SWOT na jakie oddziałuje** |
| CH1. Ograniczenie negatywnego  oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne | **Mocne strony**: Opracowanie map akustycznych identyfikujących obszary najbardziej zagrożone hałasem i programów ochrony środowiska przed hałasem; Potencjał portu lotniczego Rzeszów – Jasionka;  **Słabe strony**: Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych; Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego; Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach; Konieczność adaptacji już istniejącej infrastruktury transportowej do potrzeb wynikających z pojawiających się lub stwierdzonych uwarunkowań (wody powierzchniowe, występowanie osuwisk, zagrożenie powodziowe, obszary chronione, etc.); Uwarunkowania przyrodnicze województwa podkarpackiego znacząco podnoszące koszty budowy nowej sieci transportowej (słabe) |
| CH2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych | **Mocne strony**: Autostrada A4 oraz magistrala kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód; Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF); Dostępność transportowa biegunów wzrostu położonych wzdłuż autostrady A4 (Dębica, Rzeszów, Przeworsk-Jarosław, Przemyśl); Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego; Potencjał portu lotniczego Rzeszów – Jasionka; Posiadanie międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka;  **Słabe strony**: Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; Asymetria popytu na transport skierowanego głównie na transport samochodowy; Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego; Ograniczenie kompetencyjne Samorządu Województwa wobec elementów rozbudowanego systemu transportu regionu; Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogowa) północnej i północno-zachodniej części województwa, skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową; Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym; Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych (słabe) |
| CH3. Transport publiczny | **Mocne strony**: Rozbudowana sieć międzypowiatowych połączeń autobusowych; Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa; Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego; Dostępność transportowa biegunów wzrostu położonych wzdłuż autostrady A4 (Dębica, Rzeszów, Przeworsk-Jarosław, Przemyśl);  **Słabe strony**: Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego; Niedostateczne powiązanie południowej części regionu z infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju; Asymetria popytu na transport (głównie transport samochodowy); Niedostateczne powiązanie południowej części regionu z infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju; Obszary peryferyjne wewnątrz województwa (w szczególności południowe i północno-wschodnie części województwa); Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym; Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich (słabe) |
| CH4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie | **Mocne strony**: Wybudowane drogi obwodowe eliminujące hałas z centrów miast; Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa; Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF);  **Słabe strony**: Duży odsetek dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych nie spełniających normatywu nośności; Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach; Ruch tranzytowy przebiegający przez obszary zurbanizowane; Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych; Asymetria popytu na transport (głównie transport samochodowy) (słabe) |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP.

Ostatnim elementem oceny spójności analizy SWOT z innymi elementami PSRT WP jest analiza powiązania czynników analizy SWOT z celami strategicznymi i horyzontalnymi (Tabela 45). Jej celem jest sprawdzenie, na jakie czynniki będą oddziaływać sformułowane w projekcie strategii cele. Ocena wykazała, że na każdy czynniki z analizy SWOT (mocne i słabe strony) oddziałuje przynajmniej jeden cel podstawowy albo horyzontalny. Należy jednak pamiętać, że oddziaływania te wykazują duże zróżnicowanie. Podczas gdy na niektóre czynniki cele oddziałują w sposób bezpośredni, na inne czynnik cele będą wpływać jedynie pośrednio.

Tabela 45. Powiązanie mocnych i słabych stronach analizy SWOT z celami podstawowymi i horyzontalnymi

|  |  |
| --- | --- |
| **MOCNE STRONY** | **Czy na wskazany czynnik oddziałuje cel podstawowy albo horyzontalny?** |
| Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego | Tak |
| Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązanym funkcjonalnie (ROF) | Tak |
| Powiązanie układu komunikacyjnego województwa podkarpackiego z krajową i międzynarodową siecią TEN-T | Tak |
| Autostrada A4 oraz magistrala kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód | Tak |
| Potencjał portu lotniczego Rzeszów – Jasionka | Tak |
| Dostępność transportowa biegunów wzrostu położonych wzdłuż autostrady A4 (Dębica, Rzeszów, Przeworsk-Jarosław, Przemyśl) | Tak |
| Rozbudowana sieć międzypowiatowych połączeń autobusowych | Tak |
| Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa | Tak |
| Opracowanie map akustycznych identyfikujących obszary najbardziej zagrożone hałasem i programów ochrony środowiska przed hałasem | Tak |
| Wybudowane drogi obwodowe eliminujące hałas z centrów miast | Tak |
| Posiadanie międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka | Tak |
| **SŁABE STRONY** | **Czy na wskazany czynnik oddziałuje cel podstawowy albo horyzontalny?** |
| Ograniczenie kompetencyjne Samorządu Województwa wobec elementów rozbudowanego systemu transportu regionu | Tak |
| Peryferyjne położenie województwa względem centralnej Polski | Tak |
| Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich | Tak |
| Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym | Tak |
| Obszary peryferyjne wewnątrz województwa (w szczególności południowe i północno-wschodnie części województwa) | Tak |
| Niedostateczne powiązanie południowej i północno-wschodniej części regionu, infrastrukturą drogową o wysokich parametrach technicznych z Rzeszowem | Tak |
| Niedostateczne powiązanie południowo-zachodniej części regionu infrastrukturą drogową wyższego rzędu z autostradą A4, a tym samym z resztą kraju (węzeł Pilzno na A4) | Tak |
| Niedostateczne powiązanie południowej części regionu z infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju | Tak |
| Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogowa) północnej i północno-zachodniej części województwa, skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową | Tak |
| Jedna linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym | Tak |
| Duży odsetek dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych niespełniających normatywu nośności | Tak |
| Asymetria popytu na transport (głównie transport samochodowy) | Tak |
| Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego | Tak |
| Ruch tranzytowy przebiegający przez obszary zurbanizowane | Tak |
| Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych | Tak |
| Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach | Tak |
| Uwarunkowania przyrodnicze województwa podkarpackiego znacząco podnoszące koszty budowy nowej sieci transportowej | Tak |
| Konieczność adaptacji już istniejącej infrastruktury transportowej do potrzeb wynikających z pojawiających się lub stwierdzonych uwarunkowań (wody powierzchniowe, występowanie osuwisk, zagrożenie powodziowe, obszary chronione, etc.) | Tak |
| Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego zwłaszcza ze strony transportu samochodowego | Tak |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP.

Podsumowując, analiza SWOT wykazuje wysoki poziom spójności i zgodności z diagnozą i celami PSRT WP. Zapisy z diagnozy znajdują odzwierciedlenie w czynnikach sformułowanych w analizie SWOT,   
a cele sformułowane są w taki sposób, aby jak najszerzej oddziaływały na zidentyfikowane w analizie SWOT czynniki.

## Ocena spójności wewnętrznej dokumentu

### Synteza

Pytanie ewaluacyjne:

***Czy projekt Programu jest wewnętrznie spójny, czytelny, logicznie powiązany oraz napisany zrozumiałym językiem?***

Syntetyczna odpowiedź:

***Tak, pod względem struktury i treści poszczególnych rozdziałów dokument jest spójny wewnętrznie i zachowane są logiczne powiązania. Dokument jest napisany zrozumiałym językiem. Została zapewniona czytelność. Przed docelową publikacją zaleca się szczegółową redakcję dokumentu   
w celu wyeliminowania pomniejszych błędów.***

#### Analiza

Ta część ewaluacji koncentruje się na ocenie ogólnej i warstwie redakcyjnej, ponieważ szczegółowa spójność kluczowych elementów PSRT WP znajduje się w rozdz. 5.4.

Dokument składa się z następujących części:

* synteza diagnozy systemu transportowego,
* problemy wynikające z diagnozy,
* warianty planistyczne,
* cele i kierunki rozwoju,
* systemy wdrażania i realizacji programu,
* podsumowanie prognozy oddziaływania na środowisko,
* podsumowanie konsultacji społecznych i analizy ryzyka.

Struktura dokumentu jest zasadna, a kolejne elementy wynikają z siebie nawzajem. Rozpoczęcie programu od wprowadzenia i przedstawienia układu dokumentu pozwala zrozumieć kontekst opracowania oraz jego strukturę. Kolejno opisana diagnoza, w ramach której mieści się opis uwarunkowań systemu transportowego, analiza popytowa oraz analiza SWOT, daje merytoryczną podstawę do następnych części dokumentu, głównie do identyfikacji kluczowych problemów województwa w obszarze transportu. Przedstawione na tym etapie warianty planistyczne stanowią różne scenariusze działania w omawianej dziedzinie, wraz z oceną wynikających z nich potencjalnych korzyści i zagrożeń.

Po wyborze pożądanego wariantu planistycznego ustalone zostały cele podstawowe i horyzontalne, a także kierunki rozwoju w ramach celów. Bezpośredni związek wniosków z diagnozy z celami został przedstawiony w PSRT WP na stronie 108 w tabeli 22 obrazującej wpływ celów podstawowych i horyzontalnych na rozwiązanie problemów wynikających z diagnozy.

Określono także relacje pomiędzy celami podstawowymi, celami horyzontalnymi i kierunkami, dzięki czemu zapewniono przejrzystość tej części. Treść celów jest w większości zrozumiała i syntetycznie ujęta. Wyjątkiem jest cel horyzontalny „Transport publiczny”, którego nazwa powinna zostać doprecyzowana według opisu pojawiającego się na stronach 112-113.

Zauważalna jest bardzo duża liczba kierunków rozwoju w ramach celów opisanych z dużą szczegółowością. Nie jest to problem dla tak kompleksowego dokumentu jak PSRT WP. Kierunki są ze sobą spójne, a ich poziom ogólności jest zbliżony.

Następna część dokumentu, czyli system wdrażania i realizacji programu, zawiera niezbędne informacje o podmiotach angażowanych w prace nad PSRT, podmioty odpowiedzialne za realizacje programu, a także informacje o ich finansowanie razem z prognozą wydatków w perspektywie następnych lat. Przedstawione informacje uwzględniają rolę poszczególnych podmiotów w odniesieniu do rodzaju inwestycji. Kryteria wyboru projektów odnoszą się do wymagań zawartych w dokumentach unijnych, do których wcześniej nawiązywano. Perspektywa finansowa jest dostosowana bezpośrednio do poszczególnych celów. Zatem ten rozdział bezpośrednio nawiązuje do wcześniejszych ustaleń.

Uzupełnienie dokumentu stanowią spisy rysunków, wykresów, tabel, słowniczek, objaśnienia metodologiczne i załączniki. Spisy są zgodne ze stanem rzeczywistym w programie. Słowniczek dobrze uzupełnia dokument, tłumacząc zwroty pojawiające się w tekście lub przydatne do interpretacji dokumentu. Objaśnienia metodologiczne, aneks i załączniki stanowią pogłębienie kwestii poruszanych wcześniej w opracowaniu.

Pod względem struktury i treści poszczególnych rozdziałów, poza nielicznymi wyjątkami, dokument jest spójny wewnętrznie i zachowane są logiczne powiązania.

**Poprawność językowa i techniczna**

W zakresie języka używanego w PSRT WP można stwierdzić, że dokument jest napisany w sposób zrozumiały i czytelny. Poprawność językowa jest zapewniona, poza pewnymi wyjątkami, takimi jak:

* użycie sformułowania „ilość wypadków drogowych” zamiast „liczba wypadków drogowych” (w tekście na str. 61);
* użycie sformułowania „zmiany klimatyczne” zamiast „zmiany klimatu” (w tekście na str. 94);

Technicznie dokument jest wykonany poprawnie. Występują pojedyncze błędy (na przykład brak numeracji celów horyzontalnych w rysunku 48 na str. 107), jednak nie są one liczne.

Przed docelową publikacją zaleca się szczegółową redakcję dokumentu w celu wyeliminowania pomniejszych błędów.

# Wnioski i rekomendacje

Biorąc pod uwagę przeprowadzone analizy oraz odpowiedzi na poszczególne pytania ewaluacyjne można sformułować generalny wniosek, że oceniany Program stanowi wysokiej jakości dokument, przygotowany rzetelnie i zgodnie ze sztuką oraz dobrymi praktykami tworzenia tego typu dokumentów.

Zastosowane metody badawcze pozwoliły odpowiedzieć pozytywnie na wszystkie z trzynastu pytań ewaluacyjnych. Do kluczowych cech *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 203*0 zaliczyć należy:

1. **Spójność z politykami i dokumentami przygotowywanymi na poziomie Unii Europejskiej i w Polsce** – analiza wykazała, że Program spełnia wymogi stawiane tego typu dokumentom powinien przyczynić się do pozyskiwania zasobów zewnętrznych na podniesienie jakości szeroko rozumianego transportu w województwie;
2. **Pozytywna implementacja wytycznych JASPERS** – cecha wymaga szczególnego podkreślenia, ponieważ wdrożenie wytycznych gwarantuje nie tylko właściwe podejście do planowania rozwiązań dotyczących transportu, ale również pozwala zadbać, z uwzględnieniem specyfiki regionu i kraju, w którym program jest przygotowywany, o jak najlepsze pozytywne efekty oddziaływania transportu na rozwój społeczno-gospodarczy, jakość życia i stan środowiska przyrodniczego poprzez ograniczanie emisji. Zgodnie z oczekiwaniami JASPERS PSRT WP odnosi się do wszystkich wytycznych w zakresie metodyki opracowania regionalnych planów transportowych;
3. **Silny związek ze Strategią rozwoju województwa – Podkarpackie 2030**. Program właściwie i szczegółowo podejmuje kluczowe zagadnienia sformułowane w najważniejszym dokumencie samorządu województwa. Realizacja programy wpłynie na ograniczanie słabości regionu wskazanych w Strategii, a jednocześnie odpowiada na zewnętrzne uwarunkowania rozwoju województwa (określone w szansach i zagrożeniach);
4. **Wyjście naprzeciw oczekiwaniom samorządów lokalnych**. Zarówno w układach miejskich obszarów funkcjonalnych, jak i innych obszarów funkcjonalnych, jak Bieszczady, czy „Błękitny San”, a także na poziomie pojedynczych gmin zagadnienia transportu jako czynnika umożliwiającego rozwój należą do kluczowych podejmowanych w strategiach rozwoju. Należy podkreślić, że cele Programu będą umożliwiały również realizację *Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* dla powiatów województwa podkarpackiego;
5. **Zachowaną logikę interwencji uwzględniającą uwarunkowania prawne w Polsce**. Program koncentruje się na działaniach, które leżą w gestii samorządu województwa, otwierając jednocześnie możliwości pośredniego oddziaływania na te działania, których realizacja zależy od instytucji centralnych;
6. **Jasno sprecyzowane kryteria wyboru projektów** – pomimo różnych ocen przyjętego systemu kryteriów wyboru projektów priorytetowych dokonane rozstrzygnięcie preferujące projekty powiązane z siecią TEN-T oraz projekty już rozpoczęte jest logiczne i uzasadnione z punktu widzenia efektywności osiągania celów i szerszego oddziaływania Programu;
7. **Wysoka spójność wewnętrzna dokumentu**. Podkreślenia wymaga fakt, że za część Programu należy traktować dokument diagnostyczny, w którym sprecyzowano problemy i wyzwania transportowe. Te zagadnienia znalazły swoje odzwierciedlenie w dokumencie głównym. Odnotowano także wysoką spójność w układzie diagnoza – analiza SWOT – cele Programu.
8. **Właściwie określone ryzyka realizacji Programu**. Z wyjątkiem kilku propozycji doprecyzowania zapisów, wszystkie ryzyka są realne i uwzględniają również ostatnie wydarzenia związane z wojną w Ukrainie.
9. **Właściwe założenia dotyczące wdrażania Programu** – w szczególności precyzyjnie wskazano podmiot odpowiedzialny za wdrażanie Programu, którym będzie Zespół ds. Monitorowania   
   i Koordynowania Programu, w skład którego mają wejść przedstawiciele podstawowych jednostek Urzędu Marszałkowskiego oraz interesariuszy zewnętrznych. Istotne jest również połączenie monitorowania Programu z systemem monitoringu funduszy europejskich w województwie.

W kontekście wysokiej oceny Programu, można wskazać tylko kilka wniosków szczegółowych   
i rekomendacji, które mogą przyczynić się do ew. jego poprawy (Tabela 46).

Tabela 46. Wnioski i rekomendacje

| **Lp.** | **Wniosek** | **Rekomendacja** | **Fragment projektu PSRT WP, którego dotyczy rekomendacja** | **Sposób wdrożenia** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | W systemie celów nazwa celu „Transport publiczny” jest odmienna od pozostałych (nie wskazuje kierunku zmian). | Propozycja zmiany nazwy celu na „Rozwój transportu publicznego”. | Cały dokument | modyfikacja |
|  | W PSRT WP w celach i kierunkach regionalnego systemu transportowego nie określono celu głównego. | Wprowadzenie do Programu celu głównego. Proponowany zapis to: „Efektywne i skuteczne wdrażanie działań, przyczyniających się do realizacji celów Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030, w obrębie transportu”. | Rozdział III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego | uzupełnienie |
|  | W PSRT WP nie określono zakresu planowanej interwencji, która będzie realizowana w ujęciu terytorialnym, możliwym do objęcia kontraktem sektorowym (obowiązek wynika z Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju). | Wskazanie zakresu planowanej interwenci (np. na poziomie celów), która może zostać objęta kontraktem sektorowym. | Rozdział IV. System wdrażania i realizacji | uzupełnienie |
|  | System monitorowania oparty został o wskaźniki generalnie trafnie dobrane do celów. Umożliwia on także skuteczną i efektywną ocenę realizacji Programu, jednak:   * prezentacja systemu monitoringu nie jest w pełni czytelna (np. występuje niejasna relacja pomiędzy „wskaźnikami monitorowania” a wskaźnikami produktu i rezultatu); * niektóre ze wskaźników nie precyzują dokładnie, co dokładnie zostanie objęte pomiarem; * część wartości docelowych wskaźników wymaga ponownego przemyślenia; * ze względu na powtarzające się zapisy części celów, niektóre wskaźniki monitoringu odpowiadają na założenia więcej niż jednego celu. | Doprecyzowanie nazw i jednostek pomiaru części wskaźników i uporządkowanie wskaźników biorąc pod uwagę ich charakter: oddziaływania, produktu i rezultatu. | Rozdział IV. Podrozdział 6. System monitoringu i ewaluacji (oceny realizacji Programu) | uzupełnienie/  modyfikacja |
| Weryfikacja wartości docelowych części wskaźników monitorowania Programu, zwłaszcza tych, w przypadku których wartość docelowa została już zrealizowana w ostatnim roku dostępności danych. Dla wskaźników dla których nie określono wartości docelowej rekomenduje się uzupełnienie oczekiwanego w perspektywie 2030 roku kierunku trendu: wzrost/spadek. | uzupełnienie/  modyfikacja |
|  | Rozdział dotyczący systemu monitoringu i ewaluacji Programu nie zawiera treści związanych z procesem ewaluacji, ponadto w PSRT WP brakuje informacji o kwocie środków przeznaczonych na przygotowanie raportu ewaluacyjnego podsumowującego efekty realizacji programu (obowiązek wynika z Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju). | Uzupełnienie rozdziału o treści dotyczące ewaluacji oraz zawarcie informacji o kwocie środków przeznaczonych na przygotowanie raportu ewaluacyjnego podsumowującego efekty realizacji Programu. | uzupełnienie |

Źródło: opracowanie własne na podstawie PSRT WP.

# Literatura

Churski P., Miszczuk A., *Program Strategiczny Błękitny San*, (2013), Rzeszów.

Churski P.*, Program Strategicznego Rozwoju Bieszczad*, (2013), Rzeszów.

*Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych*, (2013), Komisja Europejska, Bruksela.

*Diagnoza Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim,* (2020/2021), Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie, Rzeszów.

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

*Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.*

*Europejski Zielony Ład.*

*Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki.*

*Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej.*

*Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego.*

*Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko.*

*Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy.*

*Global Trends to 2035. Geo-politics and international power*, (2017), European Parliamentary Research Service, Bruksela.

*Informacja o spełnieniu warunku podstawowego Celu Polityki 3 na poziomie regionalnym w zakresie opracowania Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*, Sesja Sejmiku Województwa Podkarpackiego 30.08.2021 r. (2021).

Komornicki T., Rosik P., Stępniak M., Goliszek S., Kowalczyk K., 2017, *Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja),* IGiPZ PAN, Warszawa.

*Kontrakt Programowy dla Województwa Podkarpackiego,* 2022

*Kontrakt Terytorialny dla Województwa Podkarpackiego,* 2014

*Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony,* (2019), Warszawa.

*Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030*, (2019), Ministerstwo Aktywów Państwowych, Warszawa.

*Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności,* (2021), Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa.

*Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku.*

*Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska), Wytyczne JASPERS z dnia 24 kwietnia 2020 r.*

*Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030.*

Pape M., *Transport trends in national recovery and resilience plans*, (2022), European Parliamentary Research Service, Bruksela.

*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego. Perspektywa 2030,* (2018), Zarząd Województwa Podkarpackiego, Rzeszów

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego,* (2014),Marszałek Województwa Podkarpackiego.

*Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Przemyśla na lata 2021-2030,* (2021), Wrocław – Przemyśl.

*Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Powiatu Przemyskiego, (projekt),* (2014), Przemyśl.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka na lata 2021-2030*, (2021), Gmina Miasto Krosno, Krosno.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego, (projekt),* (2013), Wrocław – Mielec.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Dębickiego (Plan Transportowy),* (2014), Starostwo Powiatowe w Dębicy, Dębica.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sanockiego,* (2018), Starostwo Powiatowe w Sanoku, Bydgoszcz.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego i Powiatu Niżańskiego,* (2016), Stalowa Wola.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim na lata 2020-2028,* (2020), Warszawa – Jasło.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubaczowskiego na lata 2015 – 2025,* (2015), Starostwo Powiatowe w Lubaczowie, Lubaczów.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Łańcuckiego - Plan Transportowy,* (2020), Starostwo Powiatowe w Łańcucie, Warszawa.

*Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2030 z elementami strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego*, (2021), Rada Miasta Rzeszowa, Rzeszów.

*Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Powiatu Jarosławskiego,* (2014), Jarosław.

*Polityka Ekologiczna Państwa 2030*, (2019), Ministerstwo Środowiska, Warszawa.

*Polityka Energetyczna Polski do 2040,* (2021), Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Warszawa.

*Polska 2030. Wyzwania rozwojowe.*

*Pomarańczowa księga. Zarządzanie ryzykiem – zasady i koncepcje*, (2004), Ministerstwo Skarbu Jej Królewskiej Mości.

*Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich.*

Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.).

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.).

*Projekt Strategii Rozwoju Kapitału Społecznego (współdziałanie, kultura, kreatywność) 2030,* (2020), Warszawa.

*Rocznik Statystyczny Województwa Podkarpackiego,* 2021, Urząd Statystyczny w Rzeszowie, Rzeszów.

Rosik P., Komornicki T., 2015, *Opracowanie instrukcji monitorowania zmian dostępności transportowej na potrzeby ewaluacji i sprawozdawczości z realizacji dokumentów programowych dot. polityki spójności perspektywy 2014-2020 oraz dokumentów strategicznych (krajowych i regionalnych),* IGiPZ PAN, Warszawa.

*Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.*

*Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji.*

*Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1057 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Europejski Fundusz Społeczny Plus (EFS+) oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1296/2013.*

*Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.*

*Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1059 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących celu „Europejska współpraca terytorialna” (Interreg) wspieranego w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz instrumentów finansowania zewnętrznego.*

*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, Funduszu na rzecz sprawiedliwej transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby funduszu azylu, migracji i integracji, funduszu bezpieczeństwa wewnętrznego i instrumentu wsparcia finansowego na rzecz zarządzania granicami i polityki wizowej*, (2021).

*Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.*

*Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym.*

*Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku. Raport końcowy,* (2020), IGiPZ PAN, Rzeszów.

*Scenariusze rozwojowe Polski w perspektywie roku 2050*, (2019), Warszawa.

*Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno*, (2018), Urząd Miasta Krosna, Krosno.

*Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Mielca*, (2015), Warszawa – Mielec.

*Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Przemyśl. Aktualizacja – grudzień 2017,* (2017), Przemyśl.

*Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Sanok-Lesko*, (2016), Sanok – Cieszyn.

*Strategia na rzecz odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* (2017), Warszawa.

*Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, (2020), Komisja Europejska, Bruksela.

*Strategia Produktywności 2030,* (2020), Ministerstwo Rozwoju, Warszawa.

*Strategia Rozwoju Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego. Aktualizacja*, (2018), Urząd Gminy Dębica, Dębica.

*Strategia Rozwoju Gminy Adamówka na lata 2015-2022,* (2016), Urząd Gminy Adamówka, Fundacja Centrum Poradnictwa Prawnego Prawnikon, Adamówka.

*Strategia Rozwoju Gminy Cmolas na lata 2016-2022*, (2016), Urząd Gminy Cmolas, Cmolas.

*Strategia Rozwoju Gminy Dynów na lata 2016-2026,* (2016), Urząd Gminy Dynów, Dynów.

*Strategia Rozwoju Gminy Harasiuki na lata 2015-2025,* (2016), Urząd Gminy Harasiuki, Harasiuki.

*Strategia Rozwoju Gminy Iwierzyce na lata 2016-2025*, (2017), Urząd Gminy Iwierzyce, Iwierzyce.

*Strategia Rozwoju Gminy Jasienica Rosielna do 2024 roku,* (2015), Urząd Gminy Jasienica Rosielna, Jasienica Rosielna.

*Strategia Rozwoju Gminy Jeżowe na lata 2016 – 2022,* (2016), Urząd Gminy Jeżowe, hITprojekt, Jeżowe.

*Strategia Rozwoju Gminy Komańcza do roku 2030*, (2016), Urząd Gminy Komańcza, Komańcza.

*Strategia Rozwoju Gminy Kuryłówka na lata 2015-2022,* (2015/2016), Urząd Gminy Kuryłówka, Pracownia Badań Społecznych ANALITYK, Kuryłówka.

*Strategia Rozwoju Gminy Lutowiska do roku 2026*, (2017), Urząd Gminy Lutowiska, RES MANAGEMENT s.c. Brzozów, Lutowiska.

*Strategia Rozwoju Gminy Majdan Królewski na lata 2014-2022*, (2014), Urząd Gminy Majdan Królewski, Majdan Królewski.

*Strategia Rozwoju Gminy Narol na lata 2021-2030*, (2021), Urząd Gminy Narol, Narol.

*Strategia Rozwoju Gminy Pruchnik na lata 2007-2022*, (2015), Urząd Gminy Pruchnik, Pruchnik.

*Strategia Rozwoju Gminy Radomyśl nad Sanem na lata 2015 – 2022*, (2016), Urząd Gminy Radomyśl nad Sanem, Radomyśl nad Sanem.

*Strategia Rozwoju Gminy Radomyśl Wielki na lata 2021-2030*, (2021), Urząd Gminy Radomyśl Wielki, Raszkowski A., Radomyśl Wielki.

*Strategia Rozwoju Gminy Solina do roku 2025,* (2015), Urząd Gminy Solina, Polańczyk.

*Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2030,* (2019), Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa.

*Strategia Rozwoju Miasta Jasła na lata 2007 -2020*, (2008), Urząd Miasta Jasło, Jasło.

*Strategia Rozwoju Miasta Lubaczowa na lata 2018- 2038*, (2018), Urząd Gminy Miejskiej Lubaczów, Lubaczów.

*Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Stalowej Woli na lata 2014-2020*, (2017), Urząd Miasta Stalowa Wola, Stalowa Wola – Nisko – Pysznica – Zaleszany.

*Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego dla Gminy Iwonicz-Zdrój na lata 2016-2022*, (2017), Urząd Gminy Iwonicz-Zdrój, Instytut Doradztwa Europejskiego- Innowacja s.c., Iwonicz-Zdrój.

*Strategia rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego RP,* (2020), Warszawa.

*Strategia rozwoju województwa - Podkarpackie 2030, (2020*), Rzeszów*.*

*Strategia Sprawne i Nowoczesne Państwo,* (2020), Warszawa.

*Strategia ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarosław-Przeworsk na lata 2014 – 2020*, (2018), Urząd Gminy Miejskiej Jarosław, Jarosław-Przeworsk.

*Strategia ZIT Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego*, (2018), Stowarzyszenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, Rzeszów – Cieszyn.

*Strategia ZIT Tarnobrzeskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020. Aktualizacja 2017*, (2017), Tarnobrzeg.

*Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Jodłowa na lata 2014-2020*, (2014), Urząd Gminy Jodłowa, JKU Konsulting sp. z o.o., Jodłowa.

*Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r*., (2019), Rada Ministrów, Warszawa.

*Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa,* (2019), Warszawa.

*Transport drogowy w Polsce w latach 2018 i 2019,* 2021,GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa, Szczecin.

*Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027,* (2021), Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa.

*Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe,* Dz. U. 1984 Nr 53 poz. 272 z późn. zm.

*Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego,* Dz.U.2021.688 z późn. zm.

*Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,* Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13 z późn. *zm.*

*Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych,* Dz.U.2021.756 z późn. zm.

*Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze,* Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112 z późn. zm.

*Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, Dz. U. 2006 Nr 227 poz. 1658 z późn. zm.

*Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,* Dz.U. 2001 Nr 125 poz. 1371 z późn. zm.

http://www.cepik.gov.pl/ (data dostępu: 30.03.2022.).

https://www.udt.gov.pl/ (data dostępu: 30.03.2022.)

https://ec.europa.eu/eurostat/data/database (data dostępu: 30.03.2022.)

https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start (data dostępu: 30.03.2022)

https://www.podkarpackie.pl/index.php/fundusze-eu/aktualnosci/kontrakt-programowy-dla-wojewodztwa-podkarpackiego-podpisany (data dostępu: 26.04.2022)

https://rot.podkarpackie.pl/index.php/psrt-wp-2030 (data dostępu: 30.03.2022.)

# Załączniki

Wykres 3. Drogi ekspresowe i autostrady na 100 km2 – trend wskaźnika w latach 2005-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 4. Krajowe mosty i wiadukty – trend wskaźnika w latach 2001-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 5. Ruch pasażerów w portach lotniczych – przyjazdy i wyjazdy – trend wskaźnika w latach 1999-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 6. Drogi lokalne o nawierzchni twardej ulepszonej – trend wskaźnika w latach 2001-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 7. Wojewódzkie mosty i wiadukty – trend wskaźnika w latach 2001-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 8. Lokalne mosty i wiadukty – trend wskaźnika w latach 2001-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 9. Linie kolejowe normalnotorowe dwu- i więcej torowe – trend wskaźnika w latach 1999-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 10. Linie komunikacji miejskiej – trend wskaźnika w latach 2012-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 11. Przeciętny przebieg 1 wozu w ciągu doby – trend wskaźnika w latach 2009-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 12. Przewozy pasażerów środkami komunikacji miejskiej – trend wskaźnika w latach 2009-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 13. Długość zelektryfikowanych linii kolejowych – trend wskaźnika w latach 1999-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 14. Liczba parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) – trend wskaźnika w latach 2016-2020

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 15. Liczba przystanków autobusowych – trend wskaźnika w latach 2018-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 16. Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych – trend wskaźnika w latach 2009-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Wykres 17. Długość ścieżek rowerowych (km) – trend wskaźnika w latach 2011-2020 i prognoza do 2030 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

# Spisy

[Tabela 1. Pytania ewaluacyjne i syntetyczne odpowiedzi 7](#_Toc101904242)

[Tabela 2. Pytania ewaluacyjne i problemy badawcze w kontekście kryteriów ewaluacyjnych 13](#_Toc101904243)

[Tabela 3. Wyzwania i potrzeby społeczno-gospodarcze województwa a PSRT WP 22](#_Toc101904244)

[Tabela 4. Siła odpowiedzi celów PSRT WP 2030 w stosunku do wyzwań i potrzeb określonych w Strategii rozwoju województwa – Podkarpacie 2030 25](#_Toc101904245)

[Tabela 5. Wyzwania i potrzeby społeczno-gospodarcze województwa wskazane w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego a PSRT WP 28](#_Toc101904246)

[Tabela 6. Wyzwania i potrzeby społeczno-gospodarcze województwa wskazane w strategiach MOF i nawiązujące do zagadnienia transportu a PSRT WP 31](#_Toc101904247)

[Tabela 7. Wyzwania i potrzeby społeczno-gospodarcze województwa wskazane w wybranych planach rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatów i miast na prawach powiatu województwa podkarpackiego 45](#_Toc101904248)

[Tabela 8. Wyzwania i potrzeby społeczno-gospodarcze województwa wskazane w strategiach wybranych gmin a PSRT WP 54](#_Toc101904249)

[Tabela 9. Ocena trafności w kontekście trendów globalnych i europejskich zmian w transporcie 67](#_Toc101904250)

[Tabela 10. Ocena trafności priorytetowych przedsięwzięć PSRT WP z potrzebami i wyzwaniami regionu 69](#_Toc101904251)

[Tabela 11. Ocena trafności określonych czynników ryzyka 78](#_Toc101904252)

[Tabela 12. Analiza trafności doboru wskaźników monitorowania realizacji Programu 84](#_Toc101904253)

[Tabela 13. Wnioski z panelu ekspertów na podstawie matryc logicznych 92](#_Toc101904254)

[Tabela 14. Kierunki działań PSRT WP wskazywane przez ekspertów jako najistotniejsze 95](#_Toc101904255)

[Tabela 15. Analiza potencjalnej skuteczności i efektywności systemu wdrażania 101](#_Toc101904256)

[Tabela 16. Analiza wskaźników monitorowania projektu PSRT WP 103](#_Toc101904257)

[Tabela 17. Zgodność PSRT WP z wymogami Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju dla programu rozwoju 113](#_Toc101904258)

[Tabela 18. Ocena zgodności celów PSRT WP z założeniami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności 119](#_Toc101904259)

[Tabela 19. Ocena zgodności celów PSRT WP z obszarami tematycznymi działań określonych w projekcie Umowy Partnerstwa (UP) 126](#_Toc101904260)

[Tabela 20. Ocena zgodności działań w ramach PSRT WP z warunkowością podstawową CP3 128](#_Toc101904261)

[Tabela 21. Ocena zgodności PSRT WP z dokumentami prawymi regulującymi kwestie zarządzania infrastrukturą transportową oraz przewozem osób i towarów 136](#_Toc101904262)

[Tabela 22. Ocena zgodności PSRT WP z wytycznymi dotyczącymi najlepszych praktyk w zakresie metodyki opracowywania regionalnych planów transportowych 139](#_Toc101904263)

[Tabela 23. Ocena spójności PSRT WP ze Strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności 149](#_Toc101904264)

[Tabela 24. Ocena spójności PSRT WP z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. 151](#_Toc101904265)

[Tabela 25. Ocena spójności PSRT WP ze strategią Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych 153](#_Toc101904266)

[Tabela 26. Ocena spójności PSRT WP z Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju 154](#_Toc101904267)

[Tabela 27. Ocena spójności PSRT WP z Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności 155](#_Toc101904268)

[Tabela 28. Ocena spójności PSRT WP z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 155](#_Toc101904269)

[Tabela 29. Ocena spójności PSRT WP ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu 157](#_Toc101904270)

[Tabela 30. Ocena spójności PSRT WP z Dokumentem implementacyjnym do SRT 158](#_Toc101904271)

[Tabela 31. Ocena spójności PSRT WP z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.) 158](#_Toc101904272)

[Tabela 32. Ocena spójności PSRT WP z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) 159](#_Toc101904273)

[Tabela 33. Ocena spójności PSRT WP ze strategiami zintegrowanymi 160](#_Toc101904274)

[Tabela 34. Ocena spójności PSRT WP ze strategią Europa 2020 163](#_Toc101904275)

[Tabela 35. Ocena spójności PSRT WP z Kontraktem Terytorialnym dla Województwa Podkarpackiego 164](#_Toc101904276)

[Tabela 36. Ocena spójności PSRT WP z Kontraktem Programowym dla Województwa Podkarpackiego 165](#_Toc101904277)

[Tabela 37. Ocena spójności PSRT WP z Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku 166](#_Toc101904278)

[Tabela 38. Ocena spójności PSRT WP z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 167](#_Toc101904279)

[Tabela 39. Ocena spójności PSRT WP z krajowymi programami operacyjnymi na lata 2021-2027. 169](#_Toc101904280)

[Tabela 40. Ocena zgodności celów podstawowych i horyzontalnych projektu PSRT WP z priorytetami SRW 2030 172](#_Toc101904281)

[Tabela 41. Ocena zgodności celów szczegółowych FEP z celami i działaniami PSRT WP 174](#_Toc101904282)

[Tabela 42. Osadzenie wyników diagnozy PSRT WP w mocnych i słabych stronach analizy SWOT 178](#_Toc101904283)

[Tabela 43. Powiązanie mocnych i słabych stron analizy SWOT z zapisami diagnozy PSRT WP 184](#_Toc101904284)

[Tabela 44. Oddziaływanie celów podstawowych i horyzontalnych na mocne i słabe strony analizy SWOT 185](#_Toc101904285)

[Tabela 45. Powiązanie mocnych i słabych stronach analizy SWOT z celami podstawowymi i horyzontalnymi 190](#_Toc101904286)

[Tabela 46. Wnioski i rekomendacje 197](#_Toc101904287)

[Rysunek 1. Logiczna struktura ewaluacji ex ante Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 12](#_Toc101904240)

[Rysunek 2. Schemat logiki interwencji przyjętej w matrycach logicznych 90](#_Toc101904241)

[Wykres 1. Linie regularnej komunikacji autobusowej – podmiejskie (szt. – prawa oś; dynamika – lewa oś) 110](#_Toc101904223)

[Wykres 2. Zużycie energii elektrycznej w transporcie (GWh – prawa oś; dynamika – lewa oś) 111](#_Toc101904224)

[Wykres 3. Drogi ekspresowe i autostrady na 100 km2 – trend wskaźnika w latach 2005-2020 i prognoza do 2030 roku 206](#_Toc101904225)

[Wykres 4. Krajowe mosty i wiadukty – trend wskaźnika w latach 2001-2020 i prognoza do 2030 roku 206](#_Toc101904226)

[Wykres 5. Ruch pasażerów w portach lotniczych – przyjazdy i wyjazdy – trend wskaźnika w latach 1999-2020 i prognoza do 2030 roku 207](#_Toc101904227)

[Wykres 6. Drogi lokalne o nawierzchni twardej ulepszonej – trend wskaźnika w latach 2001-2020 i prognoza do 2030 roku 207](#_Toc101904228)

[Wykres 7. Wojewódzkie mosty i wiadukty – trend wskaźnika w latach 2001-2020 i prognoza do 2030 roku 208](#_Toc101904229)

[Wykres 8. Lokalne mosty i wiadukty – trend wskaźnika w latach 2001-2020 i prognoza do 2030 roku 208](#_Toc101904230)

[Wykres 9. Linie kolejowe normalnotorowe dwu- i więcej torowe – trend wskaźnika w latach 1999-2020 i prognoza do 2030 roku 209](#_Toc101904231)

[Wykres 10. Linie komunikacji miejskiej – trend wskaźnika w latach 2012-2020 i prognoza do 2030 roku 209](#_Toc101904232)

[Wykres 11. Przeciętny przebieg 1 wozu w ciągu doby – trend wskaźnika w latach 2009-2020 i prognoza do 2030 roku 210](#_Toc101904233)

[Wykres 12. Przewozy pasażerów środkami komunikacji miejskiej – trend wskaźnika w latach 2009-2020 i prognoza do 2030 roku 210](#_Toc101904234)

[Wykres 13. Długość zelektryfikowanych linii kolejowych – trend wskaźnika w latach 1999-2020 i prognoza do 2030 roku 211](#_Toc101904235)

[Wykres 14. Liczba parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) – trend wskaźnika w latach 2016-2020 211](#_Toc101904236)

[Wykres 15. Liczba przystanków autobusowych – trend wskaźnika w latach 2018-2020 i prognoza do 2030 roku 212](#_Toc101904237)

[Wykres 16. Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych – trend wskaźnika w latach 2009-2020 i prognoza do 2030 roku 212](#_Toc101904238)

[Wykres 17. Długość ścieżek rowerowych (km) – trend wskaźnika w latach 2011-2020 i prognoza do 2030 roku 213](#_Toc101904239)

1. Ze względu na fakt, iż ewaluacja ma charakter bazującej na teorii, kryterium skuteczności oraz efektywności stosowane będzie w sensie „przewidywanej skuteczności” i „przewidywanej efektywności”. [↑](#footnote-ref-2)
2. Ze względu na fakt, iż ewaluacja ma charakter bazującej na teorii, kryterium skuteczności oraz efektywności stosowane będzie w sensie „przewidywanej skuteczności” i „przewidywanej efektywności”. [↑](#footnote-ref-3)
3. Zasoby cyfrowe w tym kontekście rozumiane jako infrastruktura internetowa, pozwalająca na korzystanie z nowoczesnych form transportu. [↑](#footnote-ref-4)
4. Przez działanie: wsparcie realizacji inwestycji transportowych obejmujące również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną (rozwój społeczeństwa informacyjnego wraz z e-usługami oraz transmisją danych). Tworzenie infrastruktury transportowej dla rozwoju działalności przemysłowej. [↑](#footnote-ref-5)
5. Przez działanie: rozwój transportu publicznego lub lokalnych rozwiązań alternatywnych (typu car-sharing, car-pooling, autobus na życzenie) na obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym, gdzie celem jest zapewnienie obsługi ludności bez dostępu do indywidualnych środków transportu oraz gdzie funkcjonowanie prywatnych przewoźników jest często nieopłacalne. [↑](#footnote-ref-6)
6. Badano m.in. powody niekorzystania z transportu zbiorowego oraz co skłoniłoby mieszkańców do korzystania z tych usług [↑](#footnote-ref-7)
7. Poprzez działania wpływające na zmniejszenie zagrożenia wykluczeniem transportowym, niwelowania barier transportowych i polepszania dostępności. [↑](#footnote-ref-8)
8. W szczególności poprzez kierunek: Rozwój infrastruktury dedykowanej mikromobilności. [↑](#footnote-ref-9)
9. Poprawa jakości taboru wykorzystywanego do przewozu osób w ramach jednego z kierunków. [↑](#footnote-ref-10)
10. Poprzez działania wpływające na zmniejszenie zagrożenia wykluczeniem transportowym, niwelowania barier transportowych i polepszania dostępności. [↑](#footnote-ref-11)
11. Analizie poddano 10% gmin województwa wyselekcjonowanych metodą doboru celowo-losowego. Warunkiem koniecznym było posiadanie aktualnej strategii gminnej. Za aktualny rozumiano dokument, którego horyzont czasowy wygasł maksymalnie dwa lata temu, w praktyce jednak tylko jedna z strategia nie obowiązuje w roku 2022. Dodatkowo istotne było możliwie równomierne rozmieszczenia przestrzenne wybranych gmin, tak by reprezentowały wszystkie części województwa podkarpackiego. [↑](#footnote-ref-12)
12. Poprzez rozwój szlaku wodnego przebiegającego przez gminę. [↑](#footnote-ref-13)
13. Jw. [↑](#footnote-ref-14)
14. Częściowo, bo tylko w zakresie rozwoju infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R. [↑](#footnote-ref-15)
15. Poprzez rozwój szlaku wodnego przebiegającego przez gminę [↑](#footnote-ref-16)
16. Poprzez rozwój szlaku wodnego przebiegającego przez gminę. [↑](#footnote-ref-17)
17. Poprzez rozwój szlaku wodnego przebiegającego przez gminę. [↑](#footnote-ref-18)
18. Poprzez rozwój szlaku wodnego przebiegającego przez gminę. [↑](#footnote-ref-19)
19. Częściowo, bo tylko w zakresie rozwoju infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R. [↑](#footnote-ref-20)
20. Częściowo, bo tylko w zakresie rozwoju infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R. [↑](#footnote-ref-21)
21. Analiza statystyczna obejmuje: analizę trendu wskaźnika w latach dostępności danych, automatyczną linię trendu do 2030 roku oraz prognozowaną wartość w roku 2030 na podstawie średniej dynamiki zmiany wskaźnika w poprzednich latach. Z uwagi na w większości bezwzględny charakter wartości wskaźników w analizie nie dokonywano zestawienia z wartością krajową. [↑](#footnote-ref-22)
22. Zob. np. Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku. Raport końcowy, 2020 oraz Rosik, Komornicki 2015. [↑](#footnote-ref-23)
23. W przypadku wskazań „niedoszacowana/OK” lub „przeszacowana/OK”, ewaluator ma na myśli sytuacje, w których wskaźnik wykazuje tendencję odmienną od zakładanej i pod wątpliwość można poddać czy planowane inwestycje pozwolą na realizację wartości docelowej, lub też wskaźnik nie przekroczył jeszcze wartości docelowej, ale analiza statystyczna wskazuje, że taka sytuacja może mieć miejsce szybciej niż w 2030 roku. Jednoznaczne stwierdzenie, że wartość docelowa została niedoszacowana, zostało wskazane tylko w przypadku już przekroczonej wartości szacunkowej dla 2030 roku. [↑](#footnote-ref-24)
24. Możliwość uzupełnienia monitoringu o dane z zakresu wydatków z budżetów gminnych na ulice, place, mosty i wiadukty. [↑](#footnote-ref-25)
25. [cepik.gov.pl](http://www.cepik.gov.pl/) (data dostępu: 30.03.2022.). [↑](#footnote-ref-26)
26. [udt.gov.pl](https://www.udt.gov.pl/)(data dostępu: 30.03.2022.). [↑](#footnote-ref-27)
27. https://ec.europa.eu/eurostat/data/database (data dostępu: 30.03.2022.). [↑](#footnote-ref-28)
28. Na chwilę obecną, nie powstał dokument stanowiący wytyczne Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej powiązany z zakresem przedmiotowym PSRT WP na lata 2021-2027, dotyczący spełnienia warunkowości podstawowej. [↑](#footnote-ref-29)
29. Zapis nie wskazuje obowiązku odnoszenia się do wszystkich tych dokumentów, określa jedynie charakter programu rozwoju jako narzędzie realizacji polityk określonych w innych dokumentach. [↑](#footnote-ref-30)
30. https://rot.podkarpackie.pl/index.php/psrt-wp-2030 [↑](#footnote-ref-31)
31. Ustawodawca nie przedstawił sposobu takiego wskazania, w przypadku PSRT WP, teoretycznie mogłyby to być wszystkie cele. [↑](#footnote-ref-32)
32. Jako że, w ramach niniejszej ewaluacji stwierdzono spójność wewnętrzną PSRT WP, to też dokonano ocenę spójności na poziomie celów strategicznych. [↑](#footnote-ref-33)
33. Pominięto cele szczegółowe wyznaczone dla CP5, jako że zgodnie z art. 3 CP5 dotyczy jedynie wsparcia udzielanego w oparciu o terytorialne i lokalne strategie rozwoju. [↑](#footnote-ref-34)
34. W stosownych przypadkach możliwe jest także wspieranie celu specyficznego Interreg „Lepsze zarządzanie współpracą” poprzez realizację co najmniej jednego z innych działań, które nie są istotne w kontekście charakteru PSRT WP (zwiększanie zdolności instytucjonalnych instytucji publicznych, w szczególności tych, którym powierzono zarządzanie konkretnym terytorium, i zainteresowanych stron; zwiększanie sprawności administracji publicznej w drodze wspierania współpracy prawnej i administracyjnej oraz współpracy między obywatelami, podmiotami społeczeństwa obywatelskiego i instytucjami, w szczególności w celu wyeliminowania przeszkód prawnych i innych przeszkód w regionach przygranicznych; budowanie wzajemnego zaufania, w szczególności poprzez wspieranie działań ułatwiających kontakty międzyludzkie; wzmacnianie zdolności instytucjonalnych instytucji publicznych i zainteresowanych stron w celu realizacji strategii makroregionalnych i strategii na rzecz basenu morskiego, a także innych strategii terytorialnych; wzmacnianie stabilnej demokracji i wspieranie podmiotów społeczeństwa obywatelskiego oraz ich roli w procesie reform i przemian demokratycznych; inne działania wspierające lepsze zarządzanie współpracą) [↑](#footnote-ref-35)
35. https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-na-lata-2021-2027/aktualnosci/program-fundusze-europejskie-na-infrastrukture-klimat-srodowisko-2021-2027-przyjety-przez-rade-ministrow/ [↑](#footnote-ref-36)
36. Tamże. [↑](#footnote-ref-37)
37. Umowa Partnerstwa (projekt), s. 4-5 [↑](#footnote-ref-38)
38. W analizie pominięto: CP5 – który zakłada możliwość korzystania ze środków w ramach celów 1-4 pod warunkiem zastosowania instrumentów terytorialnych (jak wskazuje cytat z rozdz. IV. 1.: „jeśli będzie to zasadne, możliwe będzie wykorzystanie instrumentów terytorialnych takich jak ZIT-y”) oraz CP6 – który nie obejmuje obszaru WP. [↑](#footnote-ref-39)
39. Spójność z obszarami tematycznymi CP4 wykazują też cele podstawowe PSRT WP. [↑](#footnote-ref-40)
40. 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, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej. [↑](#footnote-ref-41)
41. Wg Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE oraz Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym e niezbędne do osiągnięcia interoperacyjności europejskiej sieci kolejowej są: stacje, węzły, dostęp do głównych portów morskich i śródlądowych, portów lotniczych, terminali kolejowych lub drogowych oraz linie kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych (w tym bocznice, tunele i mosty); terminale towarowe i platformy logistyczne do przeładunku towarów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu; dworce (zlokalizowane wzdłuż linii wskazanych w załączniku I Rozporządzenia nr 1315/2013) służące do przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu; połączenia dworców, terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej oraz powiązane wyposażenie i aplikacje telematyczne. [↑](#footnote-ref-42)
42. Możliwość dotyczy MW lub Wojewody. [↑](#footnote-ref-43)
43. Np. przewóz własnych pracowników. [↑](#footnote-ref-44)
44. https://rot.podkarpackie.pl/index.php/psrt-wp-2030 [↑](#footnote-ref-45)
45. Np. Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego wraz z przeprowadzeniem Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz wykonaniem analiz diagnostyczno-prognostycznych w zakresie funkcjonowania regionalnego systemu transportu Część I Studium analityczno-prognostyczne (projekt), czy Regionalny Plan Transportowy dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2030 (projekt). [↑](#footnote-ref-46)
46. Zob. przypis 44. [↑](#footnote-ref-47)
47. 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, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej. [↑](#footnote-ref-48)
48. Warunkowość podstawowa została przeanalizowana w rozdziale 5.1. [↑](#footnote-ref-49)
49. Kontrakt Programowy dla Województwa Podkarpackiego został podpisany w kwietniu br. przez Marszałka Województwa Podkarpackiego Władysława Ortyla, Wicemarszałka Piotra Pilcha (reprezentanci Zarządu Województwa Podkarpackiego) oraz sekretarz stanu w MFiPR Małgorzatę Jarosińską-Jedynak (strona rządowa) (https://www.podkarpackie.pl/index.php/fundusze-eu/aktualnosci/kontrakt-programowy-dla-wojewodztwa-podkarpackiego-podpisany). [↑](#footnote-ref-50)
50. Analiza spójności PSRT WP z CP3. Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności znajduje się w rozdziale 5.2.2. [↑](#footnote-ref-51)
51. Poprawa sieci drogowej województwa wpłynie także na: zmniejszenie emisyjności transportu, wzmocnienie rozwiązań multimodalnych, poprawę funkcjonowania transportu publicznego oraz podniesienie bezpieczeństwa drogowego. [↑](#footnote-ref-52)
52. Ten aspekt został poruszony w zagrożeniach w analizie SWOT. [↑](#footnote-ref-53)
53. Analizie spójności poddano tylko mocne i słabe strony, z uwagi na ich wewnętrzny charakter, odnoszący się do diagnozy obszaru województwa podkarpackiego. [↑](#footnote-ref-54)