Załącznik do Uchwały Nr 573/12226/24  
Zarządu Województwa Podkarpackiego   
w Rzeszowie  
z dnia 28 lutego 2024 roku

**Herb województwa podkarpackiego

Herb przedstawia na tarczy dwudzielnej w słup w prawym polu czerwonym gryfa ukoronowanego srebrnego wspiętego w lewo, w lewym błękitnym lwa ukoronowanego złotego wspiętego o języku czerwonym. Ponad nimi krzyż kawalerski srebrny.**

**ZARZĄD WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO**

**Samoocena w zakresie spełnienia warunku podstawowego dla CP3 w województwie podkarpackim**

Cel Polityki 3

*Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności*

Warunek podstawowy 3.1   
Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie

Rzeszów, luty 2024 r.

**Wprowadzenie**

Przygotowanie niniejszego raportu służy przedstawieniu informacji istotnych dla potwierdzenia spełnienia poszczególnych kryteriów warunku podstawowego dla Celu Polityki 3 - *3.1 Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie* - na poziomie województwa podkarpackiego wg stanu na miesiąc luty 2024 roku. Konieczność spełnienia warunku podstawowego wynika z zapisów art. 15 *Rozporządzenia Ogólnego Parlamentu Europejskiego i Rady* dla perspektywy finansowej 2021-2027[[1]](#footnote-1).

Głównym narzędziem służącym spełnieniu wspomnianej warunkowości jest przyjęty Uchwałą nr 570/12169/24 Zarządu Województwa Podkarpackiego z 23 lutego 2024 r. *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* (PSRT WP)[[2]](#footnote-2), który stanowi odpowiedź na nowe cele polityki spójności na lata 2021-2027, wynikające m.in. z założeń Europejskiego Zielonego Ładu. Ponadto obejmuje cele strategiczne na poziomie rządowym oraz samorządowym. Jest to kompleksowy dokument   
w zakresie wszystkich gałęzi transportu. Rozwój transportu jest jednym z podstawowych środków do osiągnięcia celów rozwojowych zakładanych zarówno na poziomie Unii Europejskiej, jak i na poziomie krajowym i regionalnym. W swym założeniu Program wypełniać będzie cele zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej regionu przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu, ochronie środowiska naturalnego (w tym ochronie klimatu) oraz efektywności sektora transportowego poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego.

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

W zakresie powiązania z krajowymi i regionalnymi dokumentami, należy wskazać, że zintegrowane strategie rozwoju kraju określają cele i wyzwania w dziedzinie transportu. Wynikają one z krajowych dokumentów strategicznych takich jak *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* oraz z powiązanych   
z nią ośmiu zintegrowanych strategii sektorowych, a także nawiązują do wizji rozwoju przedstawionej w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030.* W PSRT WP zawarto także zapisy sprzyjające realizacji założeń *Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030* w stopniu właściwym dla Samorządu Województwa[[3]](#footnote-3).

PSRT WP, wypełnia cele krajowych dokumentów strategicznych, w tym   
w szczególności cele *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.* oraz *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.)[[4]](#footnote-4).

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).

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

* Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku[[5]](#footnote-5),
* Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)[[6]](#footnote-6),
* Krajowy Program Kolejowy[[7]](#footnote-7),
* Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku[[8]](#footnote-8),
* Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030[[9]](#footnote-9),
* Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)[[10]](#footnote-10),
* Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny[[11]](#footnote-11),
* Kierunki rozwoju transportu intermodalnego[[12]](#footnote-12),
* Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030[[13]](#footnote-13),
* Ekonomiczne uzasadnienie inwestycji transportowych, objętych planowaniem na poziomie krajowym[[14]](#footnote-14).

## Uzasadnienie spełnienia kryteriów

Wypełnienie warunku *podstawowego 3.1 Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie* następuje poprzez realizację kryteriów potwierdzających funkcjonowanie w województwie podkarpackim multimodalnego mapowania istniejącej   
i planowanej infrastruktury – z wyjątkiem szczebla lokalnego – do 2030 r., które:

1. **zawiera ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, opartą na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych;**

**Uzasadnienie:**

PSRT WP zawiera listę wszystkich planowanych inwestycji w infrastrukturę transportową do 2030 r. oraz mapę planowanych inwestycji infrastrukturalnych przedstawioną na tle istniejącej infrastruktury.

W ramach opracowania PSRT WP przeprowadzono diagnozę (odrębny dokument), którą oparto m.in. na zleconych ekspertyzach, wnioski z diagnozy stanowią znaczącą część PSRT WP. W ramach Programu dokonano analizy prowadzącej do określenia niezbędnych inwestycji transportowych, a w rozdziale 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.

Na rzecz PSRT WP przeprowadzono analizę popytową (uzupełnioną o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych), w ramach której przedstawiono wnioski dotyczące przestrzennego rozmieszczenia potencjałów rozwoju transportu publicznego

W PSRT WP bazowano na możliwie aktualnych danych m.in. rezultatach Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) 2020/2021 oraz wynikach dostępnego od maja 2023 r. wysoce funkcjonalnego Zintegrowanego Modelu Ruchu CUPT (ZMR 3.0) - w tym modułu prognostycznego. Wnioski z Modelu ruchu CUPT potwierdziły m.in. rozkłady stwierdzone   
w analizie popytowej.

Wykonano modelowanie, zawierające symulacje efektów przyszłych inwestycji polegające na przeprowadzeniu oceny ekonomicznej i w ramach PSRT WP umieszczono specjalny rozdział poświęcony Ocenie (analizie) ekonomicznej.

Został sporządzony także opis stanu i uwarunkowań systemu transportu w regionie. Dodatkowo zostały sporządzone analizy dostępności drogowej i kolejowej, co jest szczególnie istotne z punktu widzenia specyfiki regionu o bardzo niskiej gęstości zaludnienia, rzadkiej sieci drogowej i kolejowej. Ponadto w ramach PSRT WP zostały opisane źródła finansowania infrastruktury transportowej w perspektywie do roku 2030.

W PSRT WP położono duży nacisk na multimodalność. W dokumencie posłużono się m.in. materiałami kartograficznymi, schematami, tabelami oraz wykresami. Zastosowane   
w PSRT WP mapowanie odzwierciedla wzajemne oddziaływania poszczególnych środków transportu oraz uwzględnia przepływ pasażerów oraz przewożonych towarów pomiędzy różnymi gałęziami transportu.

**Dokumenty i inne materiały:**

1. *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*[[15]](#footnote-15)
2. *Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030[[16]](#footnote-16)*
3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030[[17]](#footnote-17)
4. Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego Województwa Podkarpackiego[[18]](#footnote-18)
5. Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Podkarpackiego na lata 2024-2045[[19]](#footnote-19)
6. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.[[20]](#footnote-20)
7. Zintegrowany Model Ruchu[[21]](#footnote-21)
8. PKP Polskie Linie Kolejowe - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030   
   z perspektywą do 2040[[22]](#footnote-22)
9. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku[[23]](#footnote-23)
10. Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)[[24]](#footnote-24)
11. **jest spójne z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu;**

**Uzasadnienie:**

PSRT WP uwzględnia zapisy Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 (KPEiK). Dodatkowo Program i jego zawartość wpisują się w założenia Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r. W PSRT WP określono działania zmierzające do minimalizacji negatywnego oddziaływania transportu na zmiany klimatyczne oraz stan środowiska naturalnego. Zgodność z KPEiK wykazują wytyczone cele,   
a szczególnie Cel: *Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne,* traktuje III część Programu pn. *Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego.* W ramach PSRT WP założono działania służące minimalizacji negatywnego oddziaływania transportu na zmiany klimatyczne oraz na stan środowiska naturalnego w regionie. W PSRT WP zaproponowano działania przewidujące rozwiązania mające na celu korzystne dla środowiska zmiany w strukturze przewozów osób i towarów, strukturze pojazdów i taboru, a także zaangażowania energii.   
W dokumencie dokonano analizy problemu emisyjności i oddziaływania planowanych inwestycji na środowisko, a także przedstawiono ocenę wpływu planowanych projektów na zmniejszenie poziomu emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń pochodzących   
z transportu.

Ponadto problematyce poświęconej ochronie środowiska i przeciwdziałaniu zmianom klimatu poświęcona jest *Prognoza oddziaływania na środowisko*[[25]](#footnote-25), która jest dokumentem powiązanym z PSRT WP. Uwzględnione zostały w niej aspekty środowiskowe oraz dotyczące zmian klimatu. Analizy przeprowadzone w Prognozy wskazują na możliwe potencjalnie negatywne skutki realizacji Programu, przy czym zostały przedstawione sposoby przeciwdziałania ewentualnym niekorzystnym oddziaływaniom poprzez zastosowanie środków minimalizujących oraz przykładowe sposoby, których zastosowanie może ograniczyć potencjalny negatywny wpływ na zasoby przyrodnicze.

Ponadto realizacja poszczególnych przedsięwzięć wyszczególnionych w PSRT WP, będzie poprzedzona procedurą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

**Dokumenty** **i inne materiały:**

1. *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*
2. Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030[[26]](#footnote-26)
3. *Wojewódzki program przeciwdziałania zmianom klimatu i skutkom tych zmian   
   z uwzględnieniem odnawialnych źródeł energii i gospodarki w obiegu zamkniętym*[[27]](#footnote-27)
4. Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030[[28]](#footnote-28)
5. **obejmuje inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją   
   w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T;**

Kryterium nie dotyczy poziomu regionalnego.

1. **w przypadku inwestycji poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, w tym na odcinkach transgranicznych, zapewnia komplementarność przez zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T i jej węzłami;**

**Uzasadnienie:**

W PSRT WP ujęto kwestie komplementarności z siecią TEN-T mając na uwadze już zrealizowane, ale i planowane inwestycje dotyczące sieci TEN-T.

Realizacja niniejszego kryterium wskazana jest w PSRT WP przede wszystkim   
w ramach osiągania Celu podstawowego 1. *Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa.* Realizacji tego kryterium sprzyja również wybrany wariant rozwoju systemu transportowego, czyli *wariant 4. Równomiernego rozwoju multimodalnego.*

Z kolei najważniejszym kryterium priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej (dla doboru potencjalnych inwestycji kwalifikujących się do dofinansowania Funduszami Europejskimi) jest połączenie do sieci TEN-T. Przez bezpośrednie połączenie drogi wojewódzkiej do sieci TEN-T rozumie się drogę wojewódzką, która prowadzi ruch bezpośrednio do szlaków drogowych, kolejowych, portów lotniczych a także terminali drogowo-kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T.

Dzięki założeniom zawartym w PSRT WP możliwa jest odpowiedź na zidentyfikowany problem bazowy 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.*

PSRT WP przewiduje działania pozwalające na dalszy rozwój i modernizację infrastruktury transportowej, w celu zapewnienia odpowiedniej łączności regionu i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T oraz wpływające na poprawę dostępności komunikacyjnej województwa. Przewidziane do realizacji działania pozwolą m.in. mieszkańcom wielu małych miejscowości uzyskać dostęp do miejsc użyteczności publicznej, w tym do szkół, ośrodków zdrowia, urzędów czy instytucji kultury.

**Dokumenty** **i inne materiały:**

1. *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030,*
2. *Strategia Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030,*
3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030,
4. Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego Województwa Podkarpackiego
5. Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)[[29]](#footnote-29),
6. Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)[[30]](#footnote-30).
7. **zapewnia interoperacyjność sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia sprawozdanie z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/6;**

**Uzasadnienie:**

Kryterium nie dotyczy poziomu regionalnego.

1. **wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich;**

**Uzasadnienie:**

Kwestię multimodalności w transporcie w PSRT WP ujęto w sposób kompleksowy.   
W PSRT WP przedmiotowemu kryterium podporządkowany jest przede wszystkim cel horyzontalny *2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych*, w ramach którego określono szereg kierunków działań będących przejawem realizacji potrzeb w zakresie rozwoju transportu multimodalnego, przeładunkowego oraz terminali pasażerskich.

Realizacja założonych działań kierunkowych posłuży optymalizacji procesów transportowych w drodze integracji transportu drogowego z wysoko wydajną koleją, wspomaganych efektywnie przez pozostałe gałęzie, tj.: transport lotniczy, transport miejski oraz wodny śródlądowy. Zgodnie z założeniami Programu będzie to więc wymagało m.in. wprowadzania rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci (m.in. węzły multimodalne, centra przesiadkowe i terminale cargo – np. przy dworcach kolejowych, wielopoziomowe skrzyżowania wielkich arterii – z uwzględnieniem obszarów pozamiejskich, tunele, systemy sterowania ruchem, przestrzenie parkingowe i postojowe oraz inne elementy punktowe i pomocnicze).

Ponadto w ramach PSRT WP wskazano cztery warianty rozwoju systemu transportowego, z których wybrano wariant 4. Równomiernego rozwoju multimodalnego. Pozwala on na wyważenie maksymalizacji efektów zarówno w zakresie poprawy dostępności (wewnętrznej i zewnętrznej), jak i pod względem uciążliwości transportu dla środowiska   
i klimatu, z uwzględnieniem realnej sytuacji demograficznej, ekonomicznej oraz instytucjonalnej.

**Dokumenty** **i inne materiały:**

1. *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*,
2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030,
3. Zintegrowany Model Ruchu,
4. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
5. Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego[[31]](#footnote-31).
6. **obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki;**

**Uzasadnienie:**

Aspekt zgodności PSRT WP z krajowymi dokumentami polityki w zakresie promowania paliw alternatywnych (m.in. z *Krajowymi ramami polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*) został uwzględniony. W ramach Programu ujęto kluczowe zagadnienia wypełniające przedmiotowe kryterium w zakresie paliw alternatywnych. Kwestię tę obejmują m.in. cele PSRT WP. Zakłada się m.in. rozwój infrastruktury paliw alternatywnych oraz infrastruktury wykorzystującej alternatywne źródła energii. Zakłada się wzrost wykorzystania energii elektrycznej, wodoru, LNG, CNG i innych paliw alternatywnych w transporcie. Cel horyzontalny 1. *Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne*, zakłada tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności oraz rozwój transportu publicznego m. in. poprzez wymianę taboru na niskoemisyjny bądź zeroemisyjny. Z kolei w ramach celu horyzontalnego 3. *Rozwój transportu publicznego* zakłada się inwestycje: w tabor autobusowy spełniający wymogi dla *ekologicznie czystych pojazdów*.

**Dokumenty** **i inne materiały:**

1. Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030,
2. Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030,
3. *Wojewódzki program przeciwdziałania zmianom klimatu i skutkom tych zmian   
   z uwzględnieniem odnawialnych źródeł energii i gospodarki w obiegu zamkniętym,*
4. Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030,
5. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
6. Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych[[32]](#footnote-32),
7. Polska Strategia Wodorowa do roku 2030 (z perspektywą do roku 2040)[[33]](#footnote-33),
8. **przedstawia rezultaty oceny ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie   
   z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz   
   z mapowaniem dróg i odcinków narażonych na takie ryzyka oraz ustaleniem związanych z tym priorytetów inwestycyjnych;**

**Uzasadnienie:**

W ramach PSRT WP przeprowadzono analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego. 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 (Nr 4) jest *Poprawa bezpieczeństwa w transporcie*. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest także jednym z kryteriów priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury dróg wojewódzkich (służącym do doboru potencjalnych inwestycji kwalifikujących się do dofinansowania Funduszami Europejskimi). PSRT WP zakłada również zmniejszenie liczby wypadków drogowych. O kwestii bezpieczeństwa w transporcie traktuje również Prognoza oddziaływania na środowisko stanowiąca integralną część PSRT WP do roku 2030. Projekty ujęte w Programie dobrze wpisują się w realizację działań   
z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Dokumenty i inne materiały:**

1. *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030,*
2. Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030,
3. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
4. Program poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej na sieci dróg wojewódzkich zarządzanych przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich   
   w Rzeszowie[[34]](#footnote-34),
5. Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego.
6. **dostarcza informacji na temat zasobów finansowania odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych   
   i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury**

**Uzasadnienie:**

Informacje dotyczące zasad finansowania Programu do roku 2030 zawiera część IV PSRT WP *System wdrażania i realizacji*. W szczególnej mierze finansowaniu inwestycji wskazanych do realizacji dla osiągania celów Programu poświęcono specjalny rozdział   
w ww. części dokumentu – *Ramy finansowe ze wskazaniem potencjalnych i rzeczywistych źródeł finansowania (publicznych i niepublicznych).*

Głównymi źródłami finansowania inwestycji transportowych mają być Fundusze Europejskie 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 do roku 2030.

Stopień dokładności przedstawionych danych jest taki, jaki wynikał z dostępnego zasobu informacji w chwili przyjmowania Programu – co zastrzeżono w treści PSRT WP.

**Dokumenty** **i inne materiały:**

1. *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*,
2. Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Podkarpackiego na lata 2024-2045,
3. Program regionalny Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027[[35]](#footnote-35),
4. Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej[[36]](#footnote-36).

## Jak powstawał dokument

Podstawę prawną do opracowania PSRT WP stanowił art. 11 ust. 2 pkt 1 i 2 Ustawy   
z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2022 poz. 2094 z późn. zm.) oraz Uchwała nr 140/3157/20 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 31 marca   
2020 r.

PSRT WP do roku 2030 spełnia dwa podstawowe zadania tj.:

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

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

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

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

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

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

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

Sytuacja w zakresie strategicznego planowania rozwoju infrastruktury jak i procesów transportowych (transport publiczny oraz towarowy) nie jest zamknięta. Samorząd Województwa podjął wszystkie możliwe kroki mające na celu zobiektywizowanie danych oraz prognoz w zakresie poszczególnych gałęzi transportu (pandemia miała wpływ m.in. na ruch pasażerski i potoki ruchu) celem zminimalizowania ewentualnych negatywnych konsekwencji. Bazował również na danych najbardziej aktualnych, ale również sprawdzonych pod względem wpływu ograniczeń spowodowanych sytuacją epidemiczną. Wszystkie te działania przyczyniły się do kompleksowego i skutecznego opracowania dokumentu Należy jednak pamiętać, że opracowywanie Programu, ze szczególnym uwzględnieniem procesu diagnostycznego, który pozwolił na określenie głównych problemów związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, odbywało się w znacząco odmiennej sytuacji geopolitycznej. Konflikt zbrojny na Ukrainie trwający od lutego 2022 r. staje się także czynnikiem determinującym konieczność zmian w podejściu do tempa realizacji pewnych kategorii inwestycji, a także zredefiniowania ich roli (dotyczy to głównie inwestycji prowadzących do przejść granicznych z Ukrainą i jako takich mających kluczowe znaczenie dla regionu, państwa i Unii Europejskiej). W dokumencie odniesiono się też do nowych okoliczności i pojawiających się (lub istniejących, lecz ostatnio wzmocnionych) potrzeb sytemu transportowego wynikających z zaistniałej sytuacji geopolitycznej oraz prowadzono też konsultacje robocze z przedstawicielami Inicjatywy JASPERS.

Projekt PSRT WP, przyjęty został Uchwałą Nr 351/6977/22 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia z dnia 11 stycznia 2022 r. Zgodnie z wymogami wynikającymi   
z ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094), projekt Programu podlegał strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, której zasadniczym elementem było sporządzenie i przyjęcie przez Zarząd Województwa Podkarpackiego – Uchwałą Nr 354/7049/22 z dnia 25 stycznia 2022 r. – projektu Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu.

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

Konsultacje społeczne w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko* zgodnie z wymogami wynikającymi z ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju   
(t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1259 z późn. zm.);, trwały nie krócej niż 35 dni (łącznie 39 dni – od 28 stycznia 2022 r. do 7 marca 2022 r.).

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

Projekt PSRT WP, zgodnie z wymogami wynikającymi z art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1259   
z późn. zm.);, poddany został również procedurze oceny ex-ante realizowanej przez zewnętrznego wykonawcę. Wnioski z ewaluacji zawarte zostały w Programie.

Projekt PSRT WP w wersji 2.0 został przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego nr 384/7632/22 z dnia 27 kwietnia 2022 roku. Z kolei projekt Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu PSRT WP w wersji 2.0 przyjęto uchwałą ZWP   
z dnia 10 maja 2022 r.

Na bazie zatwierdzonego projektu PSRT WP rozpoczęto z Komisją Europejską dialog służący wypracowaniu ostatecznej treści Programu. 11 maja 2022 r. do Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej Komisji Europejskiej (DG REGIO) przekazano do oceny projekty: PSRT WP (w wersji 2.0) wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko,   
a także Raport z wypełnienia przez Województwo Podkarpackie warunku podstawowego pn. Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie (tematyczny warunek podstawowy w ramach Celu Polityki 3. Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności) w ramach Polityki Spójności 2021-2027. Uwagi do przesłanego projektu PSRT WP Województwo Podkarpackie otrzymało od DG REGIO 19 grudnia 2022 r.

Kolejna wersja projektu PSRT WP poddana została aktualizacji i uzupełnieniu danych o wyniki GPR 2020/2021[[37]](#footnote-37), ZMR[[38]](#footnote-38) 3.0 oraz dokonano harmonizacji zapisów projektu Programu z treścią zatwierdzonego przez Komisję Europejską programu FEP 2021-2027, wprowadzono też uzupełnienia i zmiany na podstawie wskazań zawartych w opracowaniach ekspertów zewnętrznych, w powiązaniu z wdrażanymi rekomendacjami pochodzącymi   
z uwag roboczych KE. Wersja 3.0 projektu PSRT WP wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko zostały przyjęte przez Zarząd Województwa Podkarpackiego uchwałą   
nr 527/11073/23 z dnia 26 września 2023 r. po czym zostały przekazane do ponownej oceny Komisji Europejskiej (KE).

30 października 2023 r. KE dostarczyła pocztą elektroniczną dokument zawierający robocze uwagi DG REGIO do wersji 3.0 projektu PSRT WP. Po rozpatrzeniu uwag otrzymanych od DG REGIO dokonano aktualizacji i rozszerzenia treści projektu Programu uwzględniając tym samym rekomendacje KE. 8 lutego 2024 r. Zarząd Województwa Podkarpackiego Uchwałą Nr 564/12054/24 przyjął wersję 4.0 projektu PSRT WP do roku 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, które również zostały przekazane do Komisji Europejskiej celem konsultacji w ramach prowadzonego dialogu.

Po uzyskaniu 22 lutego 2024 r. pozytywnej opinii od przedstawicieli KE (Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej oraz Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności   
i Transportu) dla kształtu konsultowanego projektu PSRT WP, Zarząd Województwa Podkarpackiego Uchwałą Nr 570/12169/24 z dnia 23 lutego 2024 r. ostatecznie przyjął finalną wersję *Programu strategicznego rozwoju transportu województwa podkarpackiego do roku 2030* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko.*

1. 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-1)
2. PSRT WP do roku 2030 pełni funkcję Regionalnego Planu Transportowego dla województwa podkarpackiego. Link do pobrania PSRT WP: <https://rot.podkarpackie.pl/images/baza_wiedzy/Dokumenty_wojew%C3%B3dzkie/PSRT_WP_2030/2024.02.PSRT_WP_do_roku_2030_ostateczny_-_dost%C4%99pno%C5%9B%C4%87.docx> [↑](#footnote-ref-2)
3. *Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030* (KPEiK) w wersji przyjętej przez Komitet do Spraw Europejskich na posiedzeniu w dniu 18 grudnia 2019. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.), Warszawa 2014. [↑](#footnote-ref-4)
5. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2> [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rzadowy-program-budowy-drog-krajowych-do-2030-r-z-perspektywa-do-2033-r> [↑](#footnote-ref-6)
7. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy> [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska/program-rozwoju-polskich-portow-morskich-do-2030-roku> [↑](#footnote-ref-8)
9. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-zeglugowy-do-roku-2030> [↑](#footnote-ref-9)
10. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/polityka-rozwoju-lotnictwa-cywilnego-w-polsce-do-2030-r-z-perspektywa-do-2040-r> [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/program-wieloletni> [↑](#footnote-ref-11)
12. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/kierunki-rozwoju-transportu-intermodalnego> [↑](#footnote-ref-12)
13. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-budowy-100-obwodnic-na-lata-2020---2031> [↑](#footnote-ref-13)
14. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/warunkowosc-podstawowa> [↑](#footnote-ref-14)
15. Uchwała Nr 570/12169/24 Zarządu Województwa Podkarpackiego z 23 lutego 2024 r. [↑](#footnote-ref-15)
16. Uchwała Nr XXVII/458/20 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 28 września 2020 r. [↑](#footnote-ref-16)
17. Uchwała Nr LIX/930/18 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 27 sierpnia 2018 r. [↑](#footnote-ref-17)
18. Uchwała Nr XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 Kwietnia 2014 r. [↑](#footnote-ref-18)
19. Uchwała Nr LXIX/1181/23 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 21 grudnia 2023 r. [↑](#footnote-ref-19)
20. Uchwała Nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”. [↑](#footnote-ref-20)
21. Zintegrowany Model Ruchu (ZMR) lub Model Krajowy jest opracowanym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) pasażerskim modelem multimodalnym, który odwzorowuje Średni Dobowy Ruch Roczny (ŚDRR) pomiędzy wszystkimi gminami w Polsce w podziale na transport indywidualny i zbiorowy, obejmującym połączenia kolejowe oraz autobusowe. W trakcie procesu obliczeniowego uwzględnia się wzajemne oddziaływanie konkurencyjnych środków transportu. Jest to kluczowy element z punktu widzenia prognoz ruchu, gdzie możliwe jest równoległe uwzględnienie inwestycji drogowych oraz kolejowych. W celu odwzorowania rzeczywistych warunków ruchu drogowego w ZMR został dodatkowo ujęty ruch ciężarowy na drogach. [↑](#footnote-ref-21)
22. <https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Zamierzenia_inwestycyjne/2021-06-30_-_ZAMIERZENIA_INWESTYCYJNE.pdf> [↑](#footnote-ref-22)
23. Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. z późn. zm. [↑](#footnote-ref-23)
24. Uchwała nr 144/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. oraz Uchwała nr 218/2023 Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2023 r. [↑](#footnote-ref-24)
25. Link do Prognozy oddziaływania na środowisko: <https://rot.podkarpackie.pl/images/baza_wiedzy/Dokumenty_wojew%C3%B3dzkie/PSRT_WP_2030/14_02_2024_Prognoza_Transport_u%C5%82atwienie_dost%C4%99pu.docx> [↑](#footnote-ref-25)
26. Uchwała Nr 570/12169/24 Zarządu Województwa Podkarpackiego z 23 lutego 2024 r. [↑](#footnote-ref-26)
27. Uchwała Nr LX/1042/23 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 21 kwietnia 2023 r. Link do strony www zawierającej dokument i materiały towarzyszące: <https://podkarpackie.pl/index.php/srodowisko/aktualnosci/wojewodzka-strategia-klimatyczna-przyjeta> [↑](#footnote-ref-27)
28. przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich na posiedzeniu 18 grudnia 2019 r. [↑](#footnote-ref-28)
29. Strona rządowa poświęcona Krajowemu Programowi Kolejowemu i jego aktualizacjom <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy> [↑](#footnote-ref-29)
30. Uchwała Nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r. [↑](#footnote-ref-30)
31. Uchwała Nr 487/10171/23 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 16 maja 2023 r. Link do dokumentu i materiałów towarzyszących: <https://www.podkarpackie.pl/index.php/transport/polityka-rowerowa> [↑](#footnote-ref-31)
32. Przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. [↑](#footnote-ref-32)
33. Uchwała Nr 149 Rady Ministrów z dnia 2 listopada 2021 r. [↑](#footnote-ref-33)
34. Uchwała Nr LXVIII/1165/23 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dn. 27 listopada 2023 r. Link do pobrania materiału: <https://bip.podkarpackie.pl/images/VI_kadencja/LXVIII_23/1165_1.pdf> [↑](#footnote-ref-34)
35. Uchwała Nr 445/9205/22 Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie z dnia 20 grudnia 2022 r. [↑](#footnote-ref-35)
36. 6 października 2022 r. Komisja Europejska zaakceptowała program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (FEPW). [↑](#footnote-ref-36)
37. Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021. [↑](#footnote-ref-37)
38. Zintegrowany Model Ruchu opracowany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. [↑](#footnote-ref-38)