

**Program Strategiczny Rozwoju Transportu
Województwa Podkarpackiego do roku 2030
(*PSRT WP do roku 2030*)
Konsultacje społeczne projektu dokumentu**

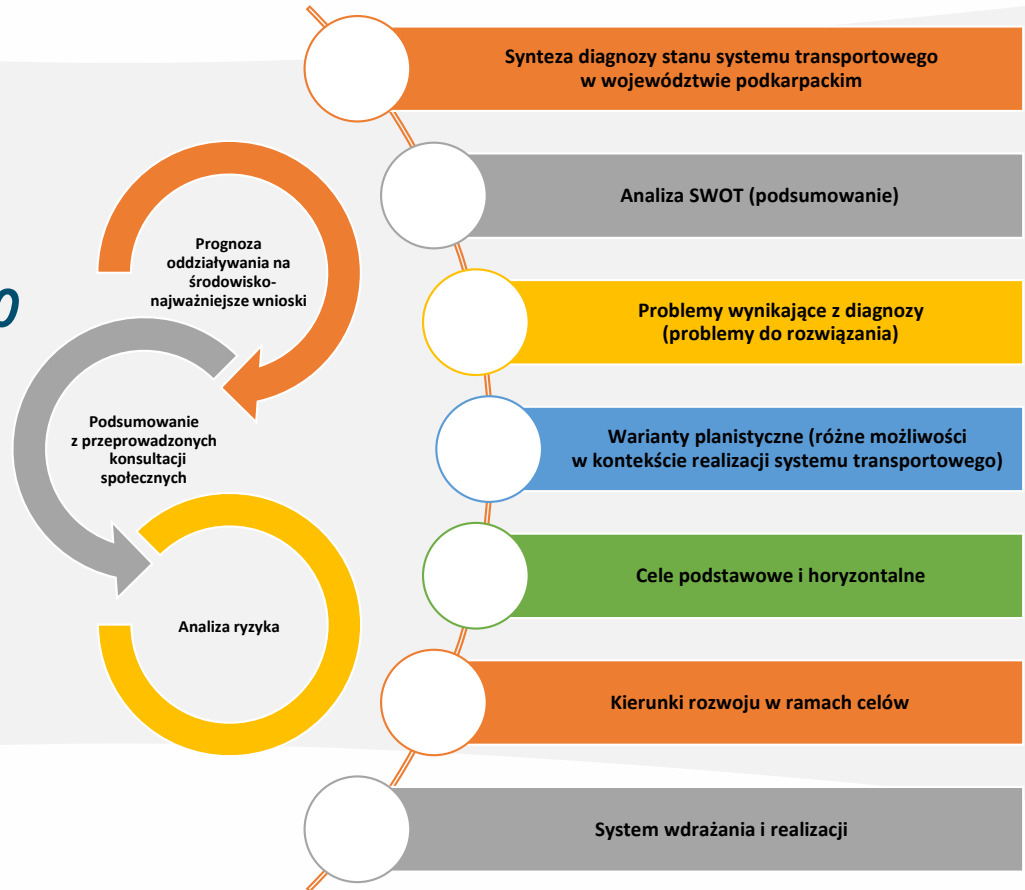
Paweł Wais
Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego

Spis treści prezentacji:

- 1. Układ dokumentu**
- 2. Syntetycznie o części diagnostycznej**
- 3. Cele i kierunki rozwoju *PSRT WP do roku 2030***
- 4. Rola Samorządu Województwa w kształtowaniu systemu transportowego**
- 5. Ramy finansowe planowanych inwestycji**
- 6. System monitoringu i ewaluacji**
- 7. Dalsze etapy prac nad Programem**

Układ *PSRT WP do roku 2030*

Wewnętrzna logika dokumentu





**Syntetycznie o części
diagnostycznej *Programu***

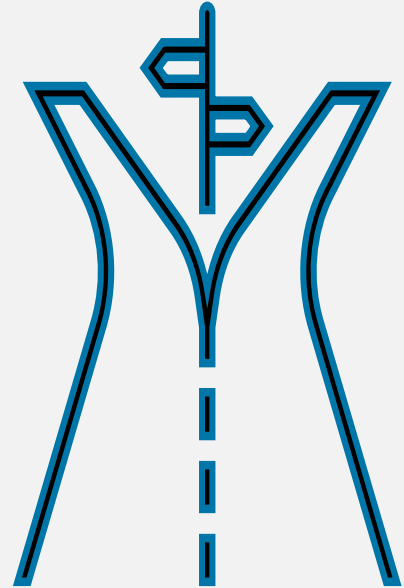
- ❖ **Synteza *Diagnozy Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim*** opracowana na potrzeby Programu i uzupełniona o **dostępne nowe** lub **zaktualizowane dane**.
- ❖ **Główne źródła informacji Diagnozy stanowiły:**
 - *Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2030*,
 - opracowania eksperckie, obejmujące zagadnienia związane z tematyką regionalnego systemu transportowego,
 - aktualne dane pozyskiwane ze zdywersyfikowanych źródeł.
- ❖ Dane pozyskiwano m.in. z GUS oraz od szeregu podmiotów tworzących regionalny system transportowy.
- ❖ **Część diagnostyczna stanowiła podstawę do opracowania części projekcyjnej Programu.**





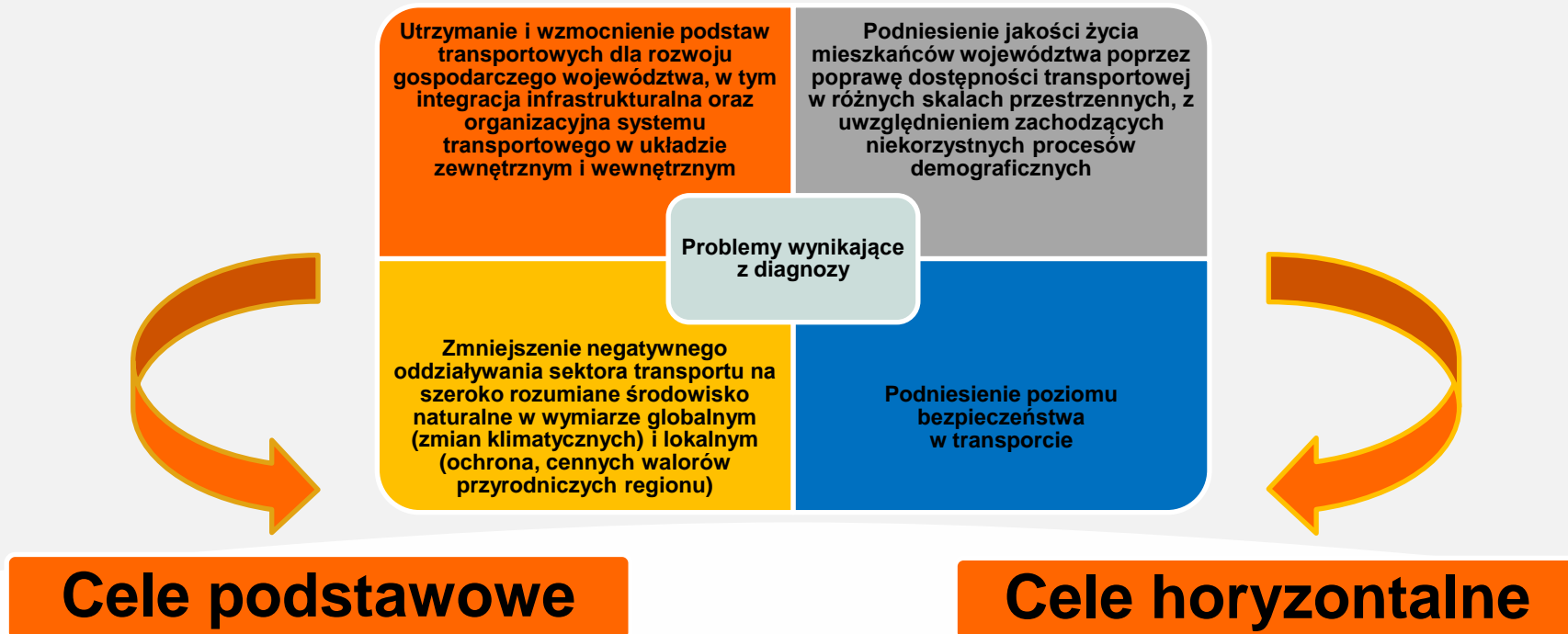
Część projekcyjna
PSRT WP do roku 2030

- ❖ Zgodnie z wytycznymi inicjatywy Jaspers, na podstawie opracowanej diagnozy **sformułowano problemy bazowe rozwoju systemu transportowego województwa podkarpackiego.**
- ❖ Określenie **problemów bazowych** pozwoliło na przygotowanie **możliwych wariantów** kształtowania regionalnej polityki transportowej w najbliższej dekadzie.
- ❖ Konfrontując warianty z problemami bazowymi, wybrano **4 czwarty wariant:** ***Równomierny rozwój multimodalny***, jako najlepiej uwzględniający specyfikę naszego regionu i łączący kierunki w zakresie zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego województwa.
- ❖ **Stało się to podstawą do ostatecznego sformułowania celów podstawowych i horyzontalnych planu transportowego.**



Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego - odpowiedź na zdiagnozowane problemy

- Przygotowane cele i kierunki są odpowiedzią na zdiagnozowane problemy i stanowią rozwiązanie wskazanych wyzwań zgodnie z opisanym wariantem rozwoju.



Cele rozwoju regionalnego systemu transportowego

- Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego zostały sformułowane na podstawie diagnozy aktualnego stanu wszystkich elementów podkarpackiej infrastruktury transportowej i diagnozy funkcjonowania wszystkich segmentów rynku transportowego.
- Plan transportowy jest rozwinięciem zakładanych kierunków działań *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030*.
- W dokumencie uwzględnione zostały kierunki zrównoważonego rozwoju transportu **drogowego, kolejowego, lotniczego, multimodalnego, a także alternatywnego (m.in. rowerowego)**, przy jednoczesnym uwzględnieniu działań mających istotny wpływ na **zminimalizowanie skutków oddziaływania sektora transportu na środowisko oraz poprawę jego bezpieczeństwa**.
- Kierunki zapisane w poszczególnych celach Programu przenikają się wzajemnie, bowiem działania zapisane w celach horyzontalnych realizowane będą we wszystkich celach podstawowych.

Cele podstawowe

Cel 1 Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia 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 zatrudnienia

Cel podstawowy 3.
Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy



Cele horyzontalne

Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne

Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych

Transport publiczny

Poprawa bezpieczeństwa w transporcie

Cel podstawowy 1. *Dostępność zewnętrzna* Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa



Transport drogowy

- Rozwój drogowej sieci transportowej w ramach sieci TEN-T (autostrady i drogi ekspresowe).
- Rozwój dróg krajowych w tym 9, 73 i 28 (o parametrach dróg ekspresowych).
- Rozwój komunikacyjnych powiązań łączących Rzeszów ze stolicą kraju oraz innymi krajowymi ośrodkami wzrostu (w tym regionami Polski Wschodniej).
- Poprawa połączeń sieci dróg krajowych i samorządowych (w szczególności do węzłów autostrad i dróg ekspresowych) wraz z ich optymalizowaną kategoryzacją .




Transport lotniczy

- Wzrost krajowej i międzynarodowej rangi portu lotniczego Rzeszów-Jasionka (zwiększenie udziału w obsłudze ruchu osobowego i towarowego, otwarcie nowych połączeń lotniczych krajowych i zagranicznych).
- Połączenie Portu Lotniczego z centrum Rzeszowa, poprzez uruchomienie nowych połączeń komunikacji publicznej.
- Integracja Portu Lotniczego z Podkarpacką Koleją Aglomeracyjną.



Transport kolejowy

- Uwzględnienie rozwoju połączeń kolejowych w ramach sieci TEN-T. Budowa nowych linii kolejowych z prędkością do 160 km/h.
- Integracja regionalnej sieci kolejowej z Centralnym Portem Komunikacyjnym (tzw. szprycha 6).
 - Skomunikowanie Rzeszowa z południową Europą (Karpacka Kolej Euroregionalna), z regionami Polski Wschodniej (Wschodnia Magistrała Kolejowa) oraz w układzie Rzeszów – granica państwa z Ukrainą.
 - Poprawa infrastruktury dla ruchu towarowego ponadregionalnego.



Transport alternatywny

- Zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych z województwami sąsiednimi (włączenie ich do szlaku rowerowego Green Velo).
- Rozwój turystycznego transportu wodnego, w tym infrastruktury służącej ekologii (np. przystanie, mariny) np. Szlak wodny "Błękitny San".

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



Transport drogowy

Rozbudowa i budowa nowych odcinków dróg wojewódzkich łączących regionalne bieguny wzrostu.

- Budowa obwodnic i obiektów mostowych w ciągach dróg wojewódzkich.
- Wzmocnienie kierunków diagonalnych na osiach północ – południe i wschód – zachód.
- Poprawa dostępności transportowej na obszarach o utrudnionej dostępności i atrakcyjnych turystycznie (Bieszczady, Beskid Niski, Roztocze, Pogórze Dynowskie i Pogórze Przemyskie).




Transport lotniczy

- Modernizacja i rozbudowa lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego.
- Modernizacja i rozbudowa lądowisk lokalnych w kierunku funkcji sportowo-rekreacyjnej i ratownictwa medycznego.
- Wzmocnienie bazy szkoleniowej na funkcjonujących w województwie lotniskach.



Transport kolejowy

- Budowa nowych linii kolejowych oraz łącznic (w tym łącznicy Jedlicze – Szebnie).
- Modernizacja linii kolejowej nr 107, 108, 79, 101, 25 i linii do Woli Baranowskiej.
- Wzmocnienie częstotliwości połączeń kolejowych.
- Doprowadzenie linii kolejowych do terenów inwestycyjnych.



Transport alternatywny

- Rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji (w tym szlaków greenways).
- Rozwój infrastruktury związanej z tradycjami flisackimi w formie turystyczno-rekreacyjnej.
- Budowa systemu transportu wykorzystujący bezzałogowe statki powietrzne (BSP, drony).

Cel podstawowy 3. *Integracja MOF*

Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy

Transport drogowy

- Poprawa dostępności komunikacyjnej MOF.
- Usprawnienie systemu drogowego w ROF (m.in. budowa układu pierścieniowego dróg wokół Rzeszowa).
- Wyprowadzenie ruchu z centrów miast.
- Poprawa skomunikowania z obszarami usługowo-produkcyjnymi oraz inwestycyjnymi.
- Poprawa skomunikowania miast rdzeni z otaczającymi je obszarami.



Transport kolejowy

- Rozwój i integracja systemu transportowego kolejowego wewnątrz MOF.
- Budowa nowych przystanków na liniach kolejowych.
- Poprawa skomunikowania z obszarami usługowo-produkcyjnymi oraz inwestycyjnymi.
- Rozwój Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej.
- Rozwój i integracja połączeń kolejowych w ramach Czwóramiasta.
- Rozwój funkcji logistycznej dla poszczególnych MOF.




Transport alternatywny

- Zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych w miastach gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się.
- Działania zwiększające mikromobilność w miastach.



Kierunki działań zaplanowane w 3 celu podstawowym zostały przygotowane z uwzględnieniem warunków systemu transportowego poszczególnych miejskich obszarów funkcjonalnych.

Cele horyzontalne (1)



Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne

- Wymiana taboru na niskoemisyjny bądź zeroemisyjny.
- Rozwój elektromobilności.
- Wprowadzenie stref niskiej emisyjności w miastach.
- Usprawnienie systemów sterowania i zarządzania ruchem drogowym (płynność ruchu i tym samym redukcja emisji spalin).
- Budowa oraz modernizacja elementów ochrony środowiska (systemy odwodnienia, ekrany akustyczne).
- Budowa korytarzy komunikacyjnych dla zwierząt.

Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych

- Połączenie transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu.
- Rozwój centrów logistycznych, terminali intermodalnych (Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica, terminal LHS Wola Baranowska, terminal przeładunkowy Werchrata).
- Rozbudowa oraz budowa nowych punktów kontroli fitosanitarnych.
- Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych.
- Budowa i rozbudowa infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R.
- Integracja systemu transportu publicznego (wspólny bilet, integracja rozkładów jazdy).



Cele horyzontalne (2)



Transport publiczny

- Rozwój nowoczesnego transportu publicznego:
 - ✓ między biegunami wzrostu (zmniejszenie emisji),
 - ✓ na obszarach peryferyjnych i o niskiej dostępności (zapewnienie obsługi mieszkańców bez dostępu do indywidualnych form transportu),
 - ✓ na obszarach atrakcyjnych turystycznie (celem podniesienia konkurencyjności turystycznej).
- Uzupełnienie sieci obiektów dworcowych i przystanków.
- Rozwój systemów transportu zbiorowego w kierunku na Słowację, Ukrainę.
- Infrastruktura towarzysząca, integrująca wykorzystanie roweru i kolei/autobusu.

Poprawa bezpieczeństwa w transporcie

- Budowa przejść dla pieszych i rowerzystów, budowa chodników.
- Budowa obwodnic - wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast.
- Budowa bezkolizyjnych przejazdów drogowo-kolejowych.
- Promocja zmiany zachowań transportowych.
- Wsparcie instytucjonalne, infrastrukturalne i szkoleniowe dla podmiotów ratowniczych, służb, organizacji pozarządowych, działających w obszarze bezpieczeństwa i ratownictwa.

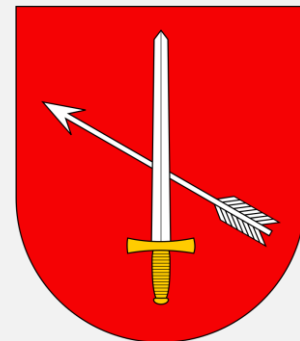


Wybrane kierunki inwestycyjne dla zrównoważonego rozwoju sfery transportu Ustrzyk Dolnych i Bieszczadów

- Wsparcie połączenia Ustrzyk Dolnych z Sanokiem – miastem rdzeniem najbliższego obszaru funkcjonalnego;
- Modernizacja istniejących oraz budowa nowych mostów na terenie Bieszczadów;
- Inwestycje w drogi prowadzące do uruchamianych przejść granicznych w Bieszczadach pomiędzy Polską a Ukrainą (w Wołosatem przejście do miejscowości Łubnia w obwodzie zakarpackim);
- Przebudowa/rozbudowa DW 896 Ustrzyki Dolne – Ustrzyki Górne oraz DW 897 na odcinku Radoszyce – Ustrzyki Górne (– obydwie inwestycje połączone z budową tras rowerowych);
- Poprawa dostępności Bieszczadów dzięki drogowemu połączeniu pomiędzy Ustrzykami Dolnymi a Przemyślem (trasa przez Arłamów).

Ponadto PSRT WP przewiduje m.in. wsparcie dla:

- poprawy bezpieczeństwa na obszarach atrakcyjnych turystycznie, wśród których są m.in. Bieszczady czy Beskid Niski;
- budowy i rozbudowy tras rowerowych na terenie województwa, także tych, które stanowią uzupełnienie/kontynuację Szlaku Green Velo.



Wskazane przedsięwzięcia (1)

- Konkretnie zadania inwestycyjne na okres do roku 2030 wynikają zarówno z potrzeby usprawniania powiązań zewnętrznych, jak też z istniejących luk infrastrukturalnych oraz z dążenia do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
- Na każdym etapie brano pod uwagę głosy głównych podmiotów istotnych dla funkcjonowania sfery transportowej regionu, konsultując się z ekspertami regionalnymi i zewnętrznymi z dziedziny transportu.
- Istotną kwestią było także uwzględnienie głosu sąsiednich regionów, w celu zapewnienia komplementarności inwestycji realizowanych głównie na pograniczu województw.
- Program uwzględnia krajowe założenia rozwoju systemu transportowego.



Wskazane przedsięwzięcia (2)

- Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego zostały przygotowane m.in. przez:
- Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP (inwestycje na drogach wojewódzkich)
 - Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie
 - Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o. (inwestycje na lotnicze)
 - Wojewodę Podkarpackiego (inwestycje na drogach lokalnych)
 - Urząd Miasta Rzeszowa (inwestycje na drogach lokalnych, rozkłady jazdy komunikacji publicznej)
 - Podkarpacką Komunikację Samochodową/ Zarządzającą komunikacją publiczną w powiatach (rozkłady jazdy komunikacji publicznej)
 - Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie (inwestycje na drogach lokalnych)
 - Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie (inwestycje na drogach krajowych)
 - PKP PLK S.A. (inwestycje kolejowe – poziom regionalny i krajowy)
 - Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.
 - Centrum Unijnych Projektów Transportowych (materiał dotyczący Zintegrowanego Modelu Ruchu)
 - Komendę Wojewódzkiej Policji (materiał dotyczący bezpieczeństwa na podkarpackich drogach).

Przy koordynacji Departamentu Rozwoju Regionalnego UMWP

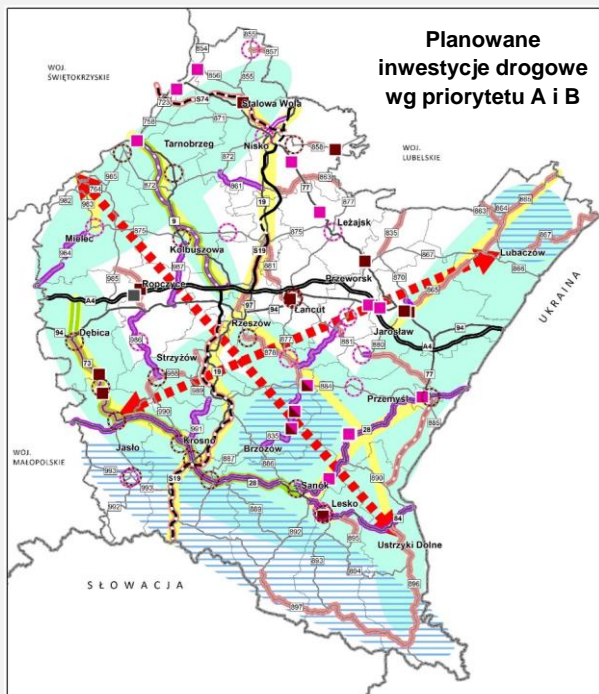
Wskazane przedsięwzięcia (3)

- **Priorytet A** to działania, które powinny znaleźć się w programach na okres finansowy UE 2021-2027 (w sensie planowania, niezależnie od ostatecznego pochodzenia środków na finansowanie). **Priorytet B** to działania, które mogą być wykonane w drugim etapie (zgodnie z obecną wiedzą na temat istniejących i prognozowanych powiązań funkcjonalnych).
- Część inwestycji ma charakter konkretnych projektów, natomiast część zadań inwestycyjnych wynika z opracowanych przez Samorząd Województwa Podkarpackiego lub jednostki podległe planów i programów strategicznych np. dokumenty dotyczące: bezpieczeństwa w transporcie - **program poprawy bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich** czy **plany transportu publicznego i plany polityki rowerowej**.
- Wskazano inwestycje, które dotyczą zarówno szczebla krajowego jak i regionalnego. W układzie lokalnym wskazano główne kierunki poprawiające system transportowy.



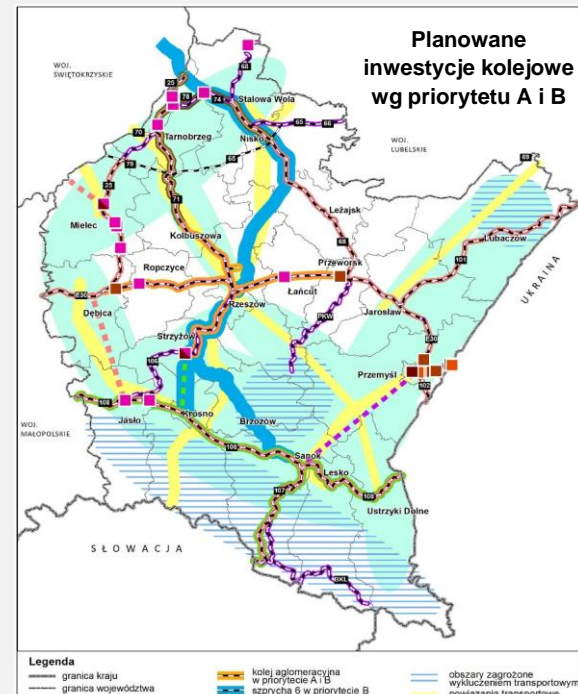
Inwestycje w układzie gałęziowym

Planowane inwestycje drogowe wg priorytetu A i B



Legenda		PRZEDSIĘWZIĘCIA DROGOWE	
—	granica kraju	—	przebudowa / rozbudowa / budowa drogi w priorytecie A
---	granica województwa	—	budowa / modernizacja mostów w priorytecie A
---	granica powiatu	—	budowa / modernizacja mostów w priorytecie B
—	Lesko miasto powiatowe	—	przebudowa / rozbudowa / budowa drogi w priorytecie B
—	autostrada A4	—	droga o parametrach drogi ekspresyjnej w priorytecie B
—	droga ekspresowa S19	—	budowa obwodnicy w priorytecie A
- - -	planowana droga ekspresowa	—	budowa obwodnicy w priorytecie B
—	droga krajowa	—	budowa węzła w priorytecie A
—	droga wojewódzka	—	obszary zagrożone wykluczeniem transportowym
- - -	planowana droga krajowa, wojewódzka	—	obszary wymagające poprawy obsługi transportowej
■	budowa / modernizacja mostów w priorytecie A	■	obszary wymagające poprawy obsługi transportowej
■	budowa / modernizacja mostów w priorytecie B	■	obszary wymagające poprawy obsługi transportowej

Planowane inwestycje kolejowe wg priorytetu A i B



Legenda		PRZEDSIĘWZIĘCIA KOLEJOWE	
—	granica kraju	—	linia kolejowa
---	granica województwa	—	Przewoźnia Kolejowa Wąskotorowa
---	granica powiatu	—	Bieszczadzka Kolejka Leśna
—	Lesko miasto powiatowe	—	modernizacja / rewitalizacja linii kolejowej w priorytecie A
—	autostrada A4	—	modernizacja / rewitalizacja / elektryfikacja linii kolejowej w priorytecie B
—	droga ekspresowa S19	—	orientacyjna trasa przebiegu linii kolejowej w priorytecie A
- - -	planowana droga ekspresowa	—	orientacyjna trasa przebiegu linii kolejowej w priorytecie B
—	droga krajowa	—	obszary zagrożone wykluczeniem transportowym
—	droga wojewódzka	—	obszary wymagające poprawy obsługi transportowej
- - -	planowana droga krajowa, wojewódzka	—	obszary wymagające poprawy obsługi transportowej
■	budowa / modernizacja mostów w priorytecie A	■	obszary zagrożone wykluczeniem transportowym
■	budowa / modernizacja mostów w priorytecie B	■	obszary wymagające poprawy obsługi transportowej

Główne wnioski:

- Dostępność zewnętrzna województwa jest dobra w kierunku wschód - zachód. Poprawia się także dostępność w kierunku północnym. Na innych kierunkach jest niezadowolająca.
- W przypadku wewnątrzregionalnych połączeń znacznie lepiej skomunikowana jest północno - zachodnia część województwa oraz centrum regionu. Niższą dostępność wykazują południowo - wschodnie obszary województwa (przy granicy z Ukrainą, Bieszczady, Beskid Niski, Pogórze Dynowskie i Przemyskie).
- Interwencja powinna zostać realizowana zgodnie z przyjętym wariantem w zakresie **równomiernego rozwoju multimodalnego**.



System wdrażania i realizacji

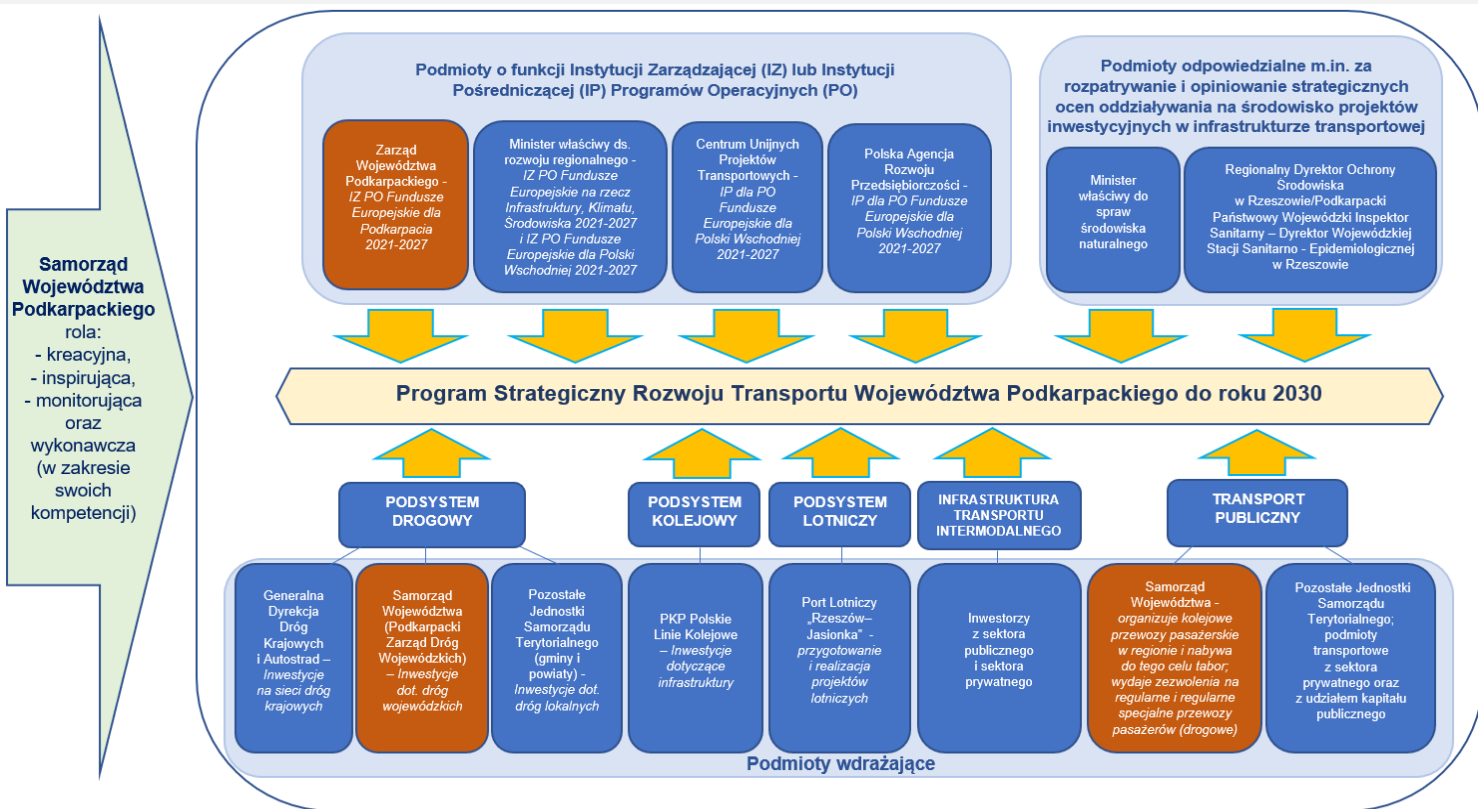
- *Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030:*
 - **obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji),**
 - **stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach 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.
- Do kompetencji Samorządu Województwa w zakresie realizacji zadań transportowych należy m.in. realizacja inwestycji na drogach wojewódzkich, organizowanie kolejowych przewozów pasażerskich w regionie i nabywanie do tego celu taboru, a także wydawanie pozwoleń na przewozy pasażerskie w transporcie drogowym.

Szczególna rola Samorządu Województwa w realizacji Programu

- ❖ W Procesie realizacji Programu, rola Samorządu Województwa ma charakter nie tylko wykonawczy, ale przede wszystkim kreatywny, inspirujący, motywujący, a także koordynacyjny i kontrolny.
- ❖ Samorząd regionalny stanowi węzeł sieci tworzonej przez wszystkie podmioty zaangażowane w realizację PSRT WP, określając niezbędne inwestycje transportowe, w kontekście realizowanych w nowej perspektywie finansowej funduszy europejskich, zarówno na poziomie regionalnym jak i krajowym.



Główni interesariusze regionalnego systemu transportowego i ich miejsce w procesie realizacji PSRT WP



Ramy finansowe

- Ramy finansowe dla realizacji celów Programu opracowane zostały w formie prognostycznej i oparte na szacunkach.
- Skupiono się na potencjalnych źródłach finansowania inwestycji oraz kosztach wynikających z ich eksploatacji i utrzymania.
- Dopasowano grupy inwestycji do potencjalnych źródeł wsparcia: np. programów finansowanych ze środków unijnych czy Krajowego Planu Odbudowy.
- Finansowanie inwestycji w ramach PSRT WP uwzględnia m.in.:
 - wsparcia UE (m.in. w ramach polityki spójności i innych polityk Unii Europejskiej, w tym KPO)
 - środki budżetu państwa (m.in. Fundusz Kolejowy, Krajowy Fundusz Drogowy, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych),
 - środki własne województwa oraz pozostałych jednostek samorządowych,
 - środki prywatne inwestorów m.in. w systemie partnerstwa prywatno-publicznego,
 - środki uzyskiwane dzięki stopniowemu wdrażaniu zasad: „zanieczyszczający płaci” oraz „użytkownik płaci”,
 - kredyty komercyjne i pożyczki.

System monitoringu i ewaluacji

- System monitorowania projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 został zbudowany w odniesieniu do wskazanych celów szczegółowych oraz kierunków rozwoju.
- Wskaźniki monitorowania zostały agregowane dla każdego z celów szczegółowych, w sposób umożliwiający mierzenie postępów w ich realizacji. Dla poszczególnych kategorii wskaźników zostały wskazane również źródła ich pozyskiwania.
- Plan transportowy jest ściśle powiązany z podstawowymi dokumentami programowymi Samorządu Województwa Podkarpackiego (*SRW Podkarpackie 2030*, program regionalny), dlatego jego realizacja będzie wpływać na osiągnięcie wskaźników określonych w tych dokumentach.
- W ramach systemu monitorowania dopuszcza się wykorzystanie eksperckich analiz zewnętrznych.
- Monitorowanie wskaźników będzie prowadzone przez cały okres procesu wdrażania ww. dokumentu.

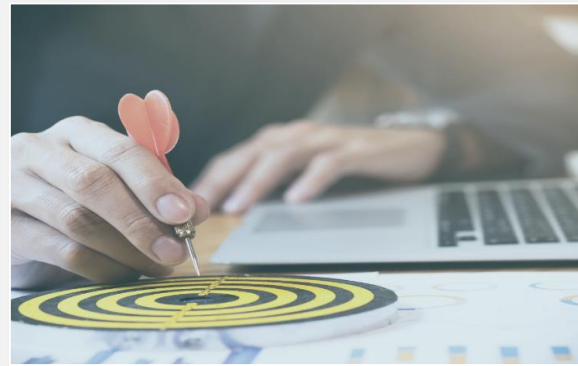


Dalszy przebieg prac

- Przeprowadzenie konsultacji społecznych projektu Programu oraz projektu Prognozy Oddziaływania na Środowisko:
 - Termin konsultacji: **28 stycznia – 7 marca 2022r.**
 - Spotkania konsultacyjne:

Data	Miejsce	Data	Miejsce
3.02.2022r.	Rzeszów	10.02.2022r.	Sanok
4.02.2022r.	Przemyśl	10.02.2022r.	Ustrzyki Dolne
7.02.2022r.	Stalowa Wola	11.02.2022r.	Tarnobrzeg
9.02.2022r.	Dębica	14.02.2022r.	Krosno

- Przeprowadzenie procesu badawczego ewaluacji ex-ante projektu PSRT WP.
- Opiniowanie projektów dokumentów przez RDOŚ i PWIS (PSRT WP oraz Prognoza)
- Sporządzenie sprawozdania po konsultacjach społecznych projektu PSRT WP oraz projektu Prognozy oddziaływania na środowisko.
- Przyjęcie projektów dokumentów po konsultacjach społecznych przez Zarząd Województwa Podkarpackiego.
- Konsultacje przyjętych dokumentów z Komisją Europejską, potwierdzające spełnienie warunkowości dla 3 Celu Polityki Spójności w zakresie kompleksowego planowania transportu.



Dziękuję za uwagę!

Urząd Marszałkowski Województwa
Podkarpackiego
Departament Rozwoju Regionalnego

e-mail: drr@podkarpackie.pl