

5. SYSTEM REALIZACJI

5.1. Potencjał administracyjny i podział kompetencji

5.1.1. Układ podmiotowy

Instytucją odpowiedzialną za opracowanie i wdrażanie regionalnego planu transportowego jest Zarząd Województwa Podlaskiego, wykonujący zadania województwa przy pomocy odpowiednich Departamentów Urzędu Marszałkowskiego i wojewódzkich samorządowych jednostek organizacyjnych. Kluczową rolę w skutecznym wdrażaniu regionalnego planu transportowego, a w konsekwencji zbudowaniu oczekiwanego, efektywnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportu w regionie odegra koordynacja działań i współpraca różnych podmiotów odpowiedzialnych za jego kształtowanie. Zakres przewidywanej interwencji, określony w *Planie*, z góry zakłada konieczność współdziałania ze sobą różnych podmiotów, w tym przede wszystkim władz państwowych, jednostek samorządu terytorialnego oraz zarządców infrastruktury drogowej i kolejowej, które będą współuczestniczyły w realizacji inwestycji z dziedziny transportu na obszarze województwa.

Rola głównego koordynatora działań z zakresu budowy i modernizacji infrastruktury transportowej, z racji ustawowych uprawnień do:

- prowadzenia polityki rozwoju województwa, na którą składa się m.in. utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim oraz pozyskiwanie i łączenie środków finansowych: publicznych i prywatnych, w celu realizacji zadań z zakresu użyteczności publicznej;
- wykonywania zadań publicznych o charakterze wojewódzkim w zakresie zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, transportu zbiorowego i dróg publicznych oraz bezpieczeństwa,

przypada Samorządowi Województwa Podlaskiego.

Samorząd Województwa, przy realizacji polityki rozwoju, współpracuje w szczególności z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego (powiaty, gminy) z obszaru województwa, jak i administracją rządową, w tym z Wojewodą Podlaskim. Istotą tej współpracy jest zarówno synchronizacja działań własnych administracji różnego szczebla nad tworzeniem spójnego systemu transportowego, jak i świadome i efektywne współuczestnictwo (nawet w zakresie postępowań administracyjnych) we wspólnie podejmowanych przedsięwzięciach transportowych.

Za budowę nowoczesnej i odpowiadającej faktycznym potrzebom sieci transportowej odpowiedzialne są podmioty zarządzające tą infrastrukturą. Do oceny jej jakości w aspekcie bezpieczeństwa publicznego włączone zostaną instytucje kompetentne w tej dziedzinie. Udział w pracach nad wdrażaniem rozwiązań transportowych będą również mieli organizatorzy transportu, na barkach których spoczywa zadanie przygotowania i zapewnienia spójnej i atrakcyjnej jakościowo oferty przewozowej w odniesieniu zarówno do osób, jak i towarów.

5.1.2. System instytucjonalny w sektorze drogowym

Organem administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządca drogi.

W realiach województwa, poza miastami na prawach powiatu, zarządcą dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wojewódzkich – Zarząd Województwa Podlaskiego, powiatowych – zarządy powiatów, a gminnych wójtowie (burmistrzowie).

W granicach miast na prawach powiatu (Białystok, Łomża i Suwałki), zarządcami wszystkich dróg publicznych są prezydenci miast.

Zarządcy dróg mogą wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej, będącej zarządem drogi, utworzonej przez stosowny organ stanowiący (sejmik województwa, radę powiatu lub gminy) lub poprzez określone komórki organizacyjne i upoważnionych pracowników do załatwiania spraw w jego imieniu, w ustalonym zakresie.

W praktyce zatem, w województwie podlaskim drogami krajowymi administruje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, wojewódzkimi – Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, powiatowymi – zarządy dróg powiatowych, a gminnymi ustawowi zarządcy przy pomocy upoważnionych pracowników i komórek organizacyjnych.

GDDKiA Oddział w Białymstoku jest jednostką organizacyjną administracji państwowej z największym, historycznie uwarunkowanym (powstała na bazie funkcjonującej w latach 1975 – 1998 Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Białymstoku), doświadczeniem w regionie. W obszarze przygotowania i realizacji inwestycji działa ona na podstawie wypracowanych centralnie i stale udoskonalanych regulacji wewnętrznych w postaci: procedur, programów, wzorców i wytycznych, zapewniających merytorycznie poprawny, a co najważniejsze skuteczny proces wdrażania projektów współfinansowanych ze środków europejskich. Głównym zadaniem Oddziału w najbliższych latach będzie sfinalizowanie budowy drogi ekspresowej S8 na odcinku Wyszków – Białystok oraz przygotowanie do realizacji i realizacja budowy drogi ekspresowej S61. Ważna też jest kontynuacja prac nad dokumentacją projektową dotyczącą budowy drogi ekspresowej S19.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, jako samorządowa jednostka organizacyjna, utworzony został przez Sejmik Województwa Podlaskiego w roku 1999. Obecnie dysponuje on porównywalnym do Oddziału GDDKiA, potencjałem organizacyjnym i kadrowym, umożliwiającym płynne przeprowadzenie pełnego procesu budowlanego w odniesieniu do infrastruktury drogowej, od koncepcji i projektów studialnych do realizacji włącznie. Zarząd ten odpowiada za plany rozwoju sieci transportowej o znaczeniu regionalnym w latach 2015-2020 (z perspektywą do roku 2030). Do jego kompetencji należy zarówno przygotowanie do realizacji projektów drogowych, jak i ich urzeczywistnienie, stąd wiadomo, że w sektorze drogownictwa to właśnie ten zarząd dróg, działający na rzecz Województwa Podlaskiego, będzie jednym z największych beneficjentów środków UE, głównie w ramach programu regionalnego, ale też innych, dostępnych programów operacyjnych.

Sprawne i umiejętne wykorzystanie dofinansowania winno mu zapewnić zdobyte doświadczenie w perspektywie finansowej 2007-2013 w postaci wdrożenia 15-tu projektów drogowych (zrealizowana budowa, przebudowa i rozbudowa ok. 170 km dróg) oraz zidentyfikowania problemów, które występowały w tych procesach budowlanych i podjęcia działań zmierzających do ich wyeliminowania.

Analiza doświadczeń z realizacji projektów drogowych w latach 2007-2013 wskazuje, że najistotniejsze problemy dotyczyły:

- na etapie opracowywania dokumentacji projektowej i uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej: procedur uzyskiwania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych oraz

decyzji ZRID, niskiej jakości i nieterminowości opracowań studyjnych i projektowych, blokowania procesu budowlanego przez środowiska społeczne niezadowolone z lokalizacji i zakresu inwestycji,

- na etapie udzielenia zamówienia publicznego: trudności w określaniu warunków zamówienia oraz kryteriów oceny ofert zapewniających efektywne wykonanie inwestycji, ustalenia czy rzeczywiście oferta zawiera rażąco niską cenę, długotrwałych procedur odwoławczych prowadzących do skrócenia czasu na realizację zamówienia,
- na etapie realizacji robót i ich odbioru: nieterminowego przedkładania i nieprzestrzegania obowiązujących harmonogramów robót, uzgadniania zakresu i wyceny robót dodatkowych lub zamiennych, których konieczność wykonania wynikała w trakcie robót, skuteczności nadzoru inwestorskiego i jego współpracy z Zamawiającym czy egzekwowania napraw wynikających ze stwierdzonych przy odbiorze robót nieprawidłowości.

Wszystkie powyższe, zidentyfikowane problemy objęto audytem zmierzającym do ustalenia przyczyn ich występowania i maksymalnego ograniczenia ryzyka ich powielenia w przyszłości.

W efekcie tych działań stwierdzono potrzebę dokonania zmian w dotychczas obowiązujących procedurach i w treściach odpowiadających im dokumentów, co spowodowało m.in.:

- doprecyzowanie wymagań dotyczących specyfikacji istotnych warunków zamówień i warunków ich realizacji;
- poprawienie treści dotychczas obowiązujących wzorów umów;
- wprowadzenie w drodze zarządzeń Dyrektora jednostki nowych instrukcji obiegu dokumentów ze wskazaniem osób odpowiedzialnych za poszczególne etapy procedur.

PZDW w Białymstoku korzysta też z doświadczeń innych zarządców dróg (GDDKIA, zarządy dróg wojewódzkich), dążąc do:

- poprawienia jakości dokumentacji studialnej, środowiskowej i projektowej;
- ograniczenia ryzyka nieprawidłowego wykorzystania środków z budżetu UE na etapach udzielania zamówień publicznych i obsługi finansowo-księgowej projektów;
- usprawnienia systemu zarządzania projektem i wzmocnienia nadzoru nad jakością prowadzonych robót budowlanych;
- opracowania zasad regulujących proces wdrażania projektów drogowych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020.

Obecna struktura organizacyjna jednostki i potencjał kadrowy sprzyja powyższym wyzwaniom. W jednostce zatrudnionych jest 151 osób, z czego co najmniej ok. 40 uczestniczy bezpośrednio w przygotowaniu i realizacji projektów drogowych ujętych w *Planie*. Proces budowlany związany z określonym projektem drogowym wszczynany jest, prowadzony, nadzorowany i monitorowany przez Wydziały: Budowy i Dokumentacji oraz Mostów. Przygotowanie dokumentacji przetargowych i udzielanie zamówień publicznych na opracowanie dokumentacji projektowych i wykonanie robót budowlanych jest domeną Wydziału Zamówień Publicznych. Za przygotowanie wniosków aplikacyjnych odpowiada Wydział ds. Korzystania z Programów Regionalnych i Unijnych, a za sprawne rozliczenie kontraktów Wydział Finansów. Procedury wypłat odszkodowań koordynuje Wydział ds. Gospodarki Nieruchomościami. Działalność ww. komórek organizacyjnych jest w wielu obszarach wzajemnie sprzężona. Koordynacja wszystkich działań i odpowiedzialność jest w rękach Dyrektora i Zastępcy Dyrektora ds. Inwestycji. Należy nadmienić, że w roku 2014 rozpoczęto prace nad opracowaniem pakietu dokumentacji projektowych dot. budowy i przebudowy kluczowych dróg w regionalnej sieci transportowej, a gotowość do złożenia aplikacji dla pierwszych projektów powinna być osiągnięta z końcem roku 2015.

W miastach na prawach powiatu czy zarządach dróg powiatowych również istnieje potencjał do przygotowywania i wdrażania inwestycji drogowych. Duże doświadczenie w powyższym zakresie mają z pewnością Zarząd Dróg Miejskich oraz Departament Inwestycji Urzędu Miejskiego

w Białymstoku, Wydział Inwestycji Urzędu Miejskiego w Suwałkach czy jego odpowiednik w Urzędzie Miejskim w Łomży. Wymienione struktury działają wspólnie z innymi komórkami organizacyjnymi tych samorządów, m.in. odpowiedzialnymi za pozyskiwanie środków z budżetu UE czy udzielanie zamówień publicznych.

W kontekście funkcjonowania wyżej wymienionych, różnorodnych form organizacyjnych i instytucjonalnych ważne jest, by podmioty te wzajemnie współdziałały, wymieniały się wiedzą i zdobytą praktyką w zakresie eliminowania barier utrudniających i opóźniających realizację projektów, by absorpcja środków funduszy UE była pełna i efektywna.

5.1.3. System instytucjonalny w sektorze kolejowym

Głównym zarządcą sieci linii kolejowych, odpowiedzialnym za jej rozwój, zarówno w Polsce, jak i regionie, jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Misją Spółki jest tworzenie najlepszych warunków do obsługi transportowej kraju, m.in. poprzez działania na rzecz zwiększenia dostępności, atrakcyjności i niezawodności transportu kolejowego czy zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa. W działania te wpisują się zadania z zakresu modernizacji i rozwoju infrastruktury kolejowej realizowane z wykorzystaniem najnowszych technologii i poszanowaniem środowiska, zgodne z europejskimi standardami.

Spółka ta realizuje szeroko zakrojony program inwestycyjny i prowadzi działania dotyczące planowania i wyboru projektów do realizacji w perspektywie finansowej na lata 2014-2020.

Od chwili swojego powstania w roku 2001 PKP PLK S.A. przeszła liczne restrukturyzacje mające na celu optymalizację i racjonalizację zatrudnienia, w tym zmiany mające na celu sprawne prowadzenie procesów inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej.

Obecnie w strukturze organizacyjnej Spółki działa wyspecjalizowane Centrum Realizacji Inwestycji (CRI), którego zadaniem jest zarządzanie realizacją przedsięwzięć inwestycyjnych. W jego skład wchodzi pięć samodzielnych Regionów Inwestycyjnych (Północny, Centralny, Południowy, Zachodni i Śląski) oraz Region Technologiczny, prowadzący zadania inwestycyjne finansowane z budżetu państwa, ze środków własnych i EFRR, w ramach regionalnych programów operacyjnych.

Oprócz ww. Regionów, z centrali CRI wydzielono komórki wspierające zadania inwestycyjne w następujących obszarach: technologicznym, zamknięć torowych, dokumentacji, wycen inwestycyjnych czy robót dodatkowych.

Na poziomie Regionów powstały struktury organizacyjne umożliwiające planowanie i realizację projektów kolejowych, a przede wszystkim wykonanie takich zadań, jak:

- przygotowanie dokumentacji przedprojektowej, w tym decyzji środowiskowych oraz lokalizacyjnych;
- przygotowanie materiałów przetargowych,
- kompleksowe przygotowanie i przeprowadzenie postępowania przetargowego, w tym procedury kontrolnej i odwoławczej;
- zawarcie umowy z wykonawcą;
- zarządzanie realizacją umowy, w szczególności współpraca z wykonawcą i lokalnymi władzami.

Województwo podlaskie objęte jest zakresem działania Regionu Centralnego.

5.2. Zasady aktualizacji

Decyzja o aktualizacji regionalnego planu transportowego może zostać podjęta przez Zarząd Województwa Podlaskiego w każdym czasie. Na potrzebę zmian niniejszego dokumentu wpłynąć mogą w szczególności następujące czynniki:

- aktualizacja danych dotyczących średniego dobowego ruchu pojazdów silnikowych – obowiązek przeprowadzania pomiarów wynika z przepisów ustawy o drogach publicznych i wykonywany jest co 5 lat; jego celem jest uzyskanie wielkości SDR na wszystkich odcinkach sieci dróg krajowych oraz wojewódzkich;
- konieczność zmian kryteriów doboru projektów drogowych i/lub kolejowych;
- zmiany Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020, które mogą mieć wpływ na treść i zakres regionalnego planu transportowego.

Instytucją odpowiedzialną za aktualizację regionalnego planu transportowego, analogicznie jak w przypadku jego opracowania, jest Zarząd Województwa Podlaskiego. W zależności od charakteru zmian w uzgodnieniu z właściwymi organami, tj. Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz Podlaskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Białymstoku, podejmowana jest decyzja o przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko lub odstąpieniu od tej oceny.

5.3. Ramy finansowe

System finansowania infrastruktury transportowej w perspektywie do 2020 roku opiera się w szczególności o środki budżetu Unii Europejskiej. W zależności od rodzaju infrastruktury i/lub Beneficjenta realizacja projektów z zakresu budowy lub modernizacji infrastruktury transportowej w województwie podlaskim będzie możliwa w ramach następujących instrumentów i programów operacyjnych:

- Instrument „Łącząc Europę” (*Connecting Europe Facility*),
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020,
- Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020.

Głównym źródłem finansowania projektów zidentyfikowanych w *Regionalnym planie transportowym województwa podlaskiego na lata 2014-2020* będzie RPOWP 2014-2020. Pozostałe źródła finansowania to w szczególności następujące krajowe środki publiczne:

- środki budżetu województwa,
- środki budżetu samorządów powiatowych i gminnych,
- środki budżetu państwa.

Tab. 19. Potencjalne źródła finansowania regionalnego planu transportowego

Program Operacyjny	Działanie/PI	Wsparcie UE (EFRR) w EUR	Krajowe środki publiczne (w EUR)				Ogółem
			Budżet państwa	Budżet województwa	Budżet pozostałych JST	Inne	
RPOWP 2014-2020	Działanie 4.1 Mobilność regionalna (PI 7b)	160 000 000*	1 694 118	22 311 176	4 230 000	-	28 235 294
	Działanie 4.2 Infrastruktura kolejowa (PI 7d)	48 000 000	-	-	-	8 470 589	8 470 589

*W tym nie więcej niż 15% (tj. 24 mln euro) na projekty z zakresu budowy i przebudowy dróg lokalnych (gminnych i powiatowych).

RPOWP 2014-2020 przewiduje do realizacji inwestycje drogowe na terenie całego województwa, z wyłączeniem miasta wojewódzkiego i jego obszaru funkcjonalnego w zakresie w jakim mogą być finansowane z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. Finansowanie projektów zlokalizowanych w mieście wojewódzkim i jego obszarze funkcjonalnym dopuszczalne będzie z chwilą wyczerpania alokacji PI 7b w PO Polska Wschodnia.

Szczegółowe dane dotyczące źródeł finansowania poszczególnych projektów zidentyfikowanych w *Planie* znajdują się w tab. 12 (inwestycje drogowe) oraz w tab. 13 (inwestycje kolejowe).

Za utrzymanie infrastruktury dróg wojewódzkich (z wyłączeniem dróg w granicach miast na prawach powiatu) odpowiedzialny jest Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, który realizuje te zadania ze środków budżetu województwa i dotacji celowych z budżetu państwa.

Zapewnienie utrzymania, obsługi i rozwoju linii kolejowych oraz innych elementów infrastruktury kolejowej na terenie województwa leży w kompetencjach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku i jest finansowane ze środków własnych.

5.4. System monitorowania

System monitorowania Regionalnego Planu Transportowego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 stanowi jeden z elementów kompleksowego systemu monitorowania polityki rozwoju na poziomie regionalnym, a pośrednio, z uwagi na spójność celów i priorytetów rozwojowych, również – ponadregionalnym, ogólnopolskim i europejskim. Przyjęty model systemu monitorowania zakłada, analogicznie do celów realizacji Planu, zbieżność przyjętego zakresu wskaźników monitorowania z najważniejszymi kierunkami polityki rozwoju w regionie.

W *Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020* dla założonego celu strategicznego dotyczącego wzmocnienia powiązań krajowych i międzynarodowych przewidziano siedem wskaźników monitorowania wprost odnoszących się do założonych głównych kierunków interwencji, które obejmują:

- poprawę zewnętrznej dostępności transportowej regionu,
- wzmocnienie spójności terytorialnej poprzez wspieranie wewnętrznej dostępności transportowej,
- efektywny system transportu publicznego,
- zapewnienie dostępności terenów inwestycyjnych,
- stymulowanie współpracy międzynarodowej i transgranicznej.

Założone kierunki interwencji mają sprzyjać przyspieszeniu procesów rozwojowych na obszarze województwa, a sama poprawa dostępności transportowej jest traktowana jako warunek konieczny do ich uruchomienia.

W ramach programowania interwencji polityki transportowej w obszarze 7 priorytetu inwestycyjnego polityk rozwojowych w okresie programowania 2014-2020 w Regionalnym Planie Operacyjnym Operacyjnego Województwa Podlaskiego 2014-2020, zarówno w sferze transportu drogowego, jak i kolejowego jako nadrzędne wskaźniki rezultatu przyjęto odpowiednio syntetyczny Wskaźnik Drogowej/Kolejowej Dostępności Transportowej. Wskaźniki nadrzędne zostały rozbudowane o inne, pozwalające na ocenę postępu rzeczowego przyjętych założeń.

Ramy systemu monitorowania powinny uwzględnić również włączenie wskaźników pochodzących z krajowych programów operacyjnych, przewidzianych jako potencjalne źródło finansowania inwestycji ujętych w Planie.

Założenia przyjęte w wymienionych wyżej dokumentach, kształtują system dwukierunkowej oceny rozwoju systemu transportowego województwa podlaskiego:

- ocena zmian w regionalnej infrastrukturze transportowej na poziomie produktu (postęp rzeczowy),
- ocena horyzontalna (obserwacja stopnia poprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej regionu na tle innych regionów i kraju).

Wskaźniki systemu monitorowania Planu:

1. **Bieżąca weryfikacja postępu rzeczowego** w realizacji założeń Planu pod kątem skuteczności jego implementacji.

Zapewni możliwość wczesnego reagowania w przypadku wystąpienia ryzyka nieosiągnięcia założeń planu w danym horyzoncie czasowym.

Monitoring w tym zakresie będzie oparty o monitoring realizowany w ramach programów operacyjnych z perspektywy finansowej 2014-2020: w szczególności RPOWP oraz PO Polska Wschodnia i PO Infrastruktura i Środowisko. Monitorowaniu będą podlegały następujące wskaźniki:

Wskaźniki monitorowania:

Program operacyjny	Nazwa wskaźnika	Jednostka	Częstotliwość monitorowania	Źródło danych
RPOWP 2014 -2020	<i>WDDT II Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej (syntetyczny)</i>	-	Co 2-3 lata	Badanie zlecone przez MR
	<i>Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych</i>	szt.	Roczna	SL 2014
	<i>Całkowita długość nowych dróg</i>	km	Roczna	SL 2014
	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg</i>	km	Roczna	SL 2014
	<i>WKDT II Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej (syntetyczny)</i>	km	Co 2-3 lata	Badanie zlecone przez MR
	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych</i>	km	Roczna	SL 2014
	<i>Liczba wybudowanych, przebudowanych lub wyremontowanych przystanków kolejowych</i>	km	Roczna	SL 2014
PO PW 2014 - 2020	<i>Całkowita długość nowych dróg</i>	km	Roczna	MR/PARP
	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg</i>	km	Roczna	MR/PARP
	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, w tym: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych z czego TEN-T</i>	km	Roczna	MR/PARP
PO IŚ 2014 - 2020	<i>Całkowita długość nowych dróg, w tym TEN-T</i>	km	Roczna	MR
	<i>Liczba terminali zbudowanych lub rozbudowanych zlokalizowanych w sieci TEN - T</i>	szt.	Roczna	MR
	<i>Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych śródlądowych dróg wodnych</i>	km	Roczna	MR
	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych w tym TEN-T</i>	km	Roczna	MR

Źródło: Opracowanie własne na podstawie RPOWP 2014-2020, PO PW 2014-2020 i PO IŚ 2014-2020

Możliwość pozyskania wartości wskaźników monitorowania dla programów Polska Wschodnia oraz Infrastruktura i Środowisko będzie uzależniona od dostępności wskaźników na poziomie wojewódzkim. W przypadku braku takiej dostępności na potrzeby monitorowania planu transportowego wartości wskaźników dla województwa podlaskiego będą mogły zostać oszacowane na podstawie informacji o zrealizowanych w poszczególnych programach projektach.

2. **Ocena horyzontalna** pod kątem ogólnego oszacowania wpływu realizacji Planu na poprawę systemu transportowego województwa podlaskiego na tle innych regionów i kraju.

Monitoring planu w tym zakresie, będzie prowadzony w oparciu o dostępne wskaźniki statystyczne. Poziom dostępności wskaźników przyjętych do monitoringu w źródłach publicznych powinien zapewnić ciągłość monitorowania na przestrzeni kolejnych lat oraz możliwość dokonywania porównań względem innych województw Polski oraz względem wartości średnich dla kraju.

Dla każdego wskaźnika określono wartości bazowe – jako punkt wyjściowy monitoringu (wartości dla roku 2014) oraz planowaną wartość docelową w 2020 roku. Wartości docelowe zostały oszacowane na podstawie założeń Planu transportowego oraz dotychczasowych tendencji zmian w wartościach wskaźników.

Wskaźniki monitorowania:

Nazwa wskaźnika	Jednostka	Wartość bazowa (2014)	Wartość docelowa (2020)	Źródło danych
TRANSPORT DROGOWY				
<i>Drogi wojewódzkie o nawierzchni twardej na 100 km²</i>	km	6,18	6,22	GUS
<i>Drogi publiczne o nawierzchni twardej na 100 km²</i>	km	63,3	69	GUS
<i>Drogi publiczne o nawierzchni twardej ulepszonej na 100 km²</i>	km	57,8	66	GUS
<i>Drogi ekspresowe i autostrady na 100 km²</i>	km	0,16	0,43	GUS
<i>Odsetek dróg krajowych o złym stanie technicznym</i>	%	11,5%	8,5%	GDDKiA
<i>Wypadki drogowe na 100 tys. ludności</i>	osoby	58,1	50	GUS
<i>Ofiary śmiertelne w wypadkach drogowych na 100 tys. ludności</i>	osoby	10,56	8	GUS
TRANSPORT KOLEJOWY				
<i>Linie kolejowe normalnotorowe na 100 km²</i>	km	3,2	3,8	GUS
<i>Czas dojazdu w ruchu kolejowym między Białymstokiem a Warszawą</i>	h	2h 20m (XII 2015)	Nie określono	PKP
<i>Czas dojazdu w ruchu kolejowym między Białymstokiem a Suwałkami</i>	h	1h 52m (XII 2015)	Nie określono	PKP

Źródło: Opracowanie własne

Pozostałe aspekty monitoringu

Dodatkowo, monitorowaniu podlegać będą zmiany w średnim dobowym natężeniu ruchu (SDR) na drogach wojewódzkich. Monitoring ten będzie służył zarówno do celów informacyjnych, jak i do ewentualnej weryfikacji i aktualizacji potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich, zawartych w Planie transportowym. Dane dotyczące średniego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich publikowane są raz na 5 lat w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu. Obecnie realizowany jest pomiar dla roku 2015, którego wyniki będą znane na początku roku 2016, natomiast następny pomiar odbędzie się w roku 2020 – wyniki tego pomiaru najprawdopodobniej będą dostępne w roku 2021.

Monitoring będzie się odbywał w cyklach rocznych i będzie skoordynowany z monitoringiem *Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020* – ewentualne odstępstwa od tej zasady mogą wynikać ze względu na dostępność danych dotyczących postępów rzeczowych poszczególnych programów operacyjnych.

System wskaźników monitorowania nie jest określony jako niezmienny, zarówno wskaźniki jak i ich wartości docelowe mogą ulegać zmianie w przyszłych latach, w zależności od dostępności danych i zmieniających się uwarunkowań społeczno-gospodarczych.