



Strategia rozwoju sieci transportowej w gminach partnerskich na lata 2020 - 2029

GMINA JABŁOŃ
GMINA MILANÓW
GMINA ROSSOSZ
GMINA SOSNÓWKA
GMINA WISZNICE
POWIAT PARCZEWSKI

Spis treści

I. Wstęp.....	3
II. Raport stanu, analiza i diagnoza strategiczna podstawowych uwarunkowań rozwojowych	4
1. Przestrzeń i środowisko	4
2. Demografia.....	8
3. Gospodarka	11
4. Infrastruktura techniczna.....	14
5. Podsumowanie analizy i diagnozy.....	17
6. Analiza SWOT	18
III. Rozwój strategiczny w latach 2020 – 2029 – wizja rozwoju	20
1. Wizja, misja oraz cele strategii.....	20
2. Cele strategiczne i operacyjne	22
3. Zadania w ramach poszczególnych celów strategicznych i operacyjnych	23
4. Projekty zrealizowane i planowane do realizacji w gminach partnerskich oraz powiecie parczewskim – lokalizacja inwestycji w przestrzeni.....	29
5. Analiza ważności i prawdopodobieństwa działań strategicznych(WiP).....	35
6. System wdrażania i finansowania Strategii - kluczowe instytucje i podmioty zaangażowane w proces realizacji Strategii oraz główne źródła finansowania	37
7. System monitorowania i ewaluacji realizacji Strategii.....	40
Spis rycin.....	43

I. Wstęp

Strategia rozwoju sieci transportowej w gminach partnerskich na lata 2020-2029 w ramach projektu: *Poprawa jakości infrastruktury drogowej na obszarze przygranicznym Polski, Białorusi i Ukrainy* wpisuje się w nowy model polityki regionalnej, którą na szczeblu krajowym opisuje m.in. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 oraz Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030) na poziomie dokumentów regionalnych *Strategia* wpisuje się w uwarunkowania, cele i kierunki Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (PZPWL) oraz założenia aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014 – 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (SRWL).

W trakcie procesu *opracowania Strategii rozwoju sieci transportowej w gminach partnerskich na lata 2020 – 2029* zastosowano następujące zasady planowania strategicznego:

- wieloletniej perspektywy w określaniu misji, wizji, celów i planowanych działań w oparciu o ocenę sytuacji społeczno-gospodarczej i przestrzennej oraz zdefiniowania istniejących problemów i potrzeb;
- spójności tworzonej *Strategii* z dokumentami planistycznymi i operacyjnymi na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym;
- partnerstwa w procesie planowania poprzez współpracę władz gminnych i powiatowych z interesariuszami;
- partycypacji, polegającej na prowadzeniu dialogu ze społecznością lokalną;
- elastyczności, zgodnie z którą, założenia *Strategii* były korygowane i dostosowywane do potrzeb i postulatów zgłaszanych interesariuszy zaangażowanych w proces prac nad strategią i jej późniejsze wdrażanie.

Część diagnostyczna *Strategii* obejmuje raport stanu, analizę i diagnozę strategiczną podstawowych uwarunkowań rozwojowych gmin partnerskich: **Jabłoń, Milanów, Rossosz, Sosnówka i Wisznice**. Nie dotyczy natomiast **Powiatu Parczewskiego** – partnera projektu pn. *Poprawa jakości infrastruktury drogowej na obszarze przygranicznym Polski, Białorusi i Ukrainy*. Podejście takie pozwala na dokonanie wiarygodnej analizy porównawczej jednostek samorządu terytorialnego w układzie przestrzennym i funkcjonalnym. Nie powoduje też nakładania się trendów i zjawisk, które w przypadku obszaru powiatu mają inną skalę, charakter i oddziaływanie niż w przypadku poszczególnych gmin. Dodatkową przesłanką wyboru powyższej metodyki jest lokalizacja gmin w układzie administracyjnym – Milanów i Jabłoń leżą na terenie Powiatu Parczewskiego, natomiast Rossosz, Sosnówka i Wisznice na terenie Powiatu Bialskiego.

Jednocześnie, potrzeby rozwojowe powiatu parczewskiego w zakresie infrastruktury transportowej, powiązane przestrzennie i funkcjonalnie z obszarem gmin partnerskich, zostały uwzględnione w wizji, misji oraz celach *Strategii*, zadaniach do realizacji w ramach poszczególnych celów operacyjnych, a także analizie WiP oraz systemie wdrażania i finansowania *Strategii*.

II. Raport stanu, analiza i diagnoza strategiczna podstawowych uwarunkowań rozwojowych

Strategia rozwoju sieci transportowej w gminach partnerskich na lata 2020 – 2029 jest wynikiem szczegółowej analizy, strategicznej diagnozy podstawowych uwarunkowań rozwojowych gmin, analizy SWOT oraz analiz celów dokumentów strategicznych regionalnych i krajowych, a także dokumentów gminnych. Analizę oparto na najbardziej aktualnych danych statystycznych Głównego Urzędu Statystycznego, opisując w układzie graficznym zachodzące na przestrzeni trendy i zjawiska. Takie podejście pozwoliło na ukazanie konkurencyjnej pozycji gmin partnerskich i będzie przydatne w procesie monitorowania rozwoju obszaru.

Zarówno oddziaływania zewnętrzne, wynikające z niezależnych od gmin partnerskich warunków oraz działań otoczenia gmin (których skutki i rezultaty nie zależą bezpośrednio od samorządów), jak też uwarunkowania wewnętrznego rozwoju wynikające z zasobów, zjawisk, zdarzeń, mechanizmów i procesów tkwiących w gminach, posłużyły ustaleniu misji, celów strategicznych, celów operacyjnych i późniejszego wyboru zadań do realizacji. Podkreślić należy, że stan rozwoju sieci transportowej gmin partnerskich ma związek z podstawowymi sferami życia: sferą społeczną, sferą gospodarczą i sferą środowiskową.

1. Przestrzeń i środowisko

Gminy partnerskie *Strategii rozwoju sieci transportowej w gminach partnerskich na lata 2020 – 2029* usytuowane są w północnej części województwa lubelskiego na terenie powiatów: bialskiego i parczewskiego (Ryc. 1). w skład 5 gmin partnerskich wchodzi 2 gminy z terenu powiatu parczewskiego – gmina **Milanów** i gmina **Jabłoń** oraz 3 gminy z powiatu bialskiego tj. gmina **Rossosz**, gmina **Wisznice** i gmina **Sosnówka**. Analizowany obszar obejmuje 625,12 km² (gmina Jabłoń – 111 km², gmina Milanów – 116,6 km², gmina Rossosz – 76,12 km², Gmina Sosnówka – 148,4 km², gmina Wisznice 173 km²) i zamieszkuje go 17 459 osób (GUS 2017).



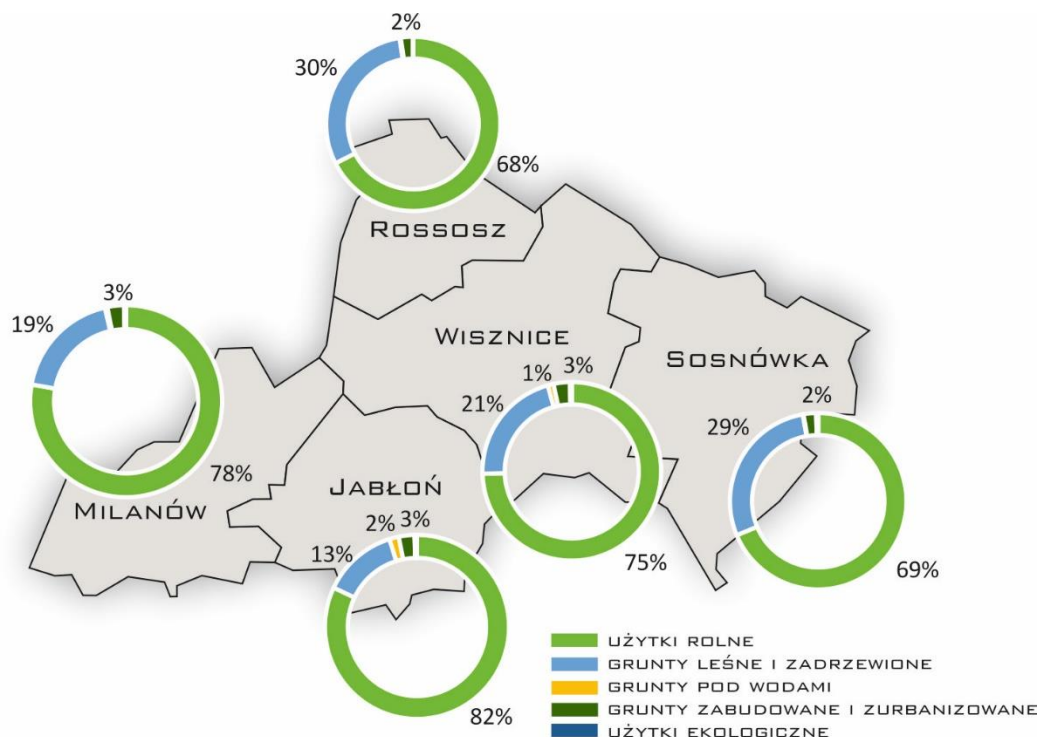
Ryc. 1. Lokalizacja gmin partnerskich w województwie lubelskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie geoportal.gov.pl

Obszar gmin partnerskich znajduje się na terenie trzech mezoregionów: Zakłęstości Łomaskiej, Równiny Parczewskiej, które są częścią makroregionu Polesie Zachodnie oraz Małego Mazowsza – należącego do makroregionu Mazowsze. Budowa geologiczna i ukształtowania terenu jest efektem zlodowacenia środkowopolskiego i bałtyckiego (czwartorzęd). Rejon Zakłęstości Łomaskiej obejmuje piaszczystą, podmokłą i zatorfioną równinę, przez którą przepływa rzeka Zielawa, nazywana jest krainą łąk i lasów. Równina Parczewska charakteryzuje się wzniesieniami z gliny zwałowej, otoczonej piaszczystymi równinami akumulacji wodnej. Natomiast zachodnia część gminy Milanów należąca do mezoregionu Małe Mazowsze jest obszarem płaskim zbudowanym z piasków usypanych przez wody lodowcowe.¹ Gleby występujące na obszarze gmin partnerskich są silnie zróżnicowane i powiązane z budową geologiczną. Według prezentowanych danych² znajdują się tu gleby płowe, brunatne wyługowane, odgórnie oglejone, gleby rdzawe i rdzawe bielcowe, gleby hydromorficzne oraz mady o różnym składzie mechanicznym. Na obszarze przeważają gleby zaliczane do kompleksu żytniego słabego oraz kompleksu pszennego dobrego.

¹ Strategia Rozwoju Gmin Partnerskich Doliny Zielawy na lata 2015-2023

² Mapa glebowo-rolnicza Polski 1:100 000, Wyd. Geologiczne 1975r.

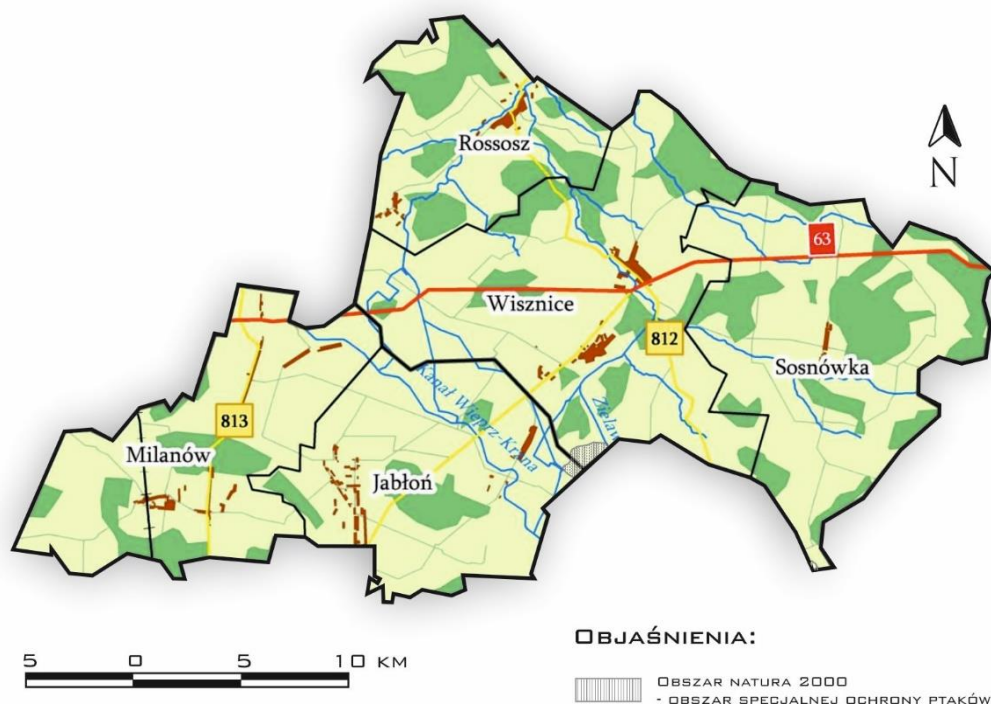


Ryc. 2. Struktura użytkowania gruntów w gminach partnerskich

Źródło: Opracowanie własne

Klasyfikacja według ewidencji gruntów i budynków wykazuje, że ponad 75% powierzchni gmin stanowią grunty orne (Ryc. 2.) (użytki rolne, sady, pastwiska)³ jednakże ich udział w strukturze użytkowania ziemi maleje na rzecz gruntów zabudowanych i zurbanizowanych. 2,6% to grunty zabudowane i zurbanizowane natomiast 0,7% powierzchni to grunty pod wodami. Lasy oraz grunty zakrzewione zajmują 22% ogółu powierzchni gmin partnerskich i swoim obszarem obejmują ponad 13 795 ha (lesistość w województwie lubelskim to 23,3%, natomiast w Polsce to 29,5%) . Kompleksy leśne charakteryzują się bogatą różnorodnością siedliskową i stanowią istotny element systemu ekologicznego.

³ Główny Urząd Geodezji i Kartografii



Ryc. 3. Tereny zielone gmin partnerskich

Źródło: Opracowanie własne

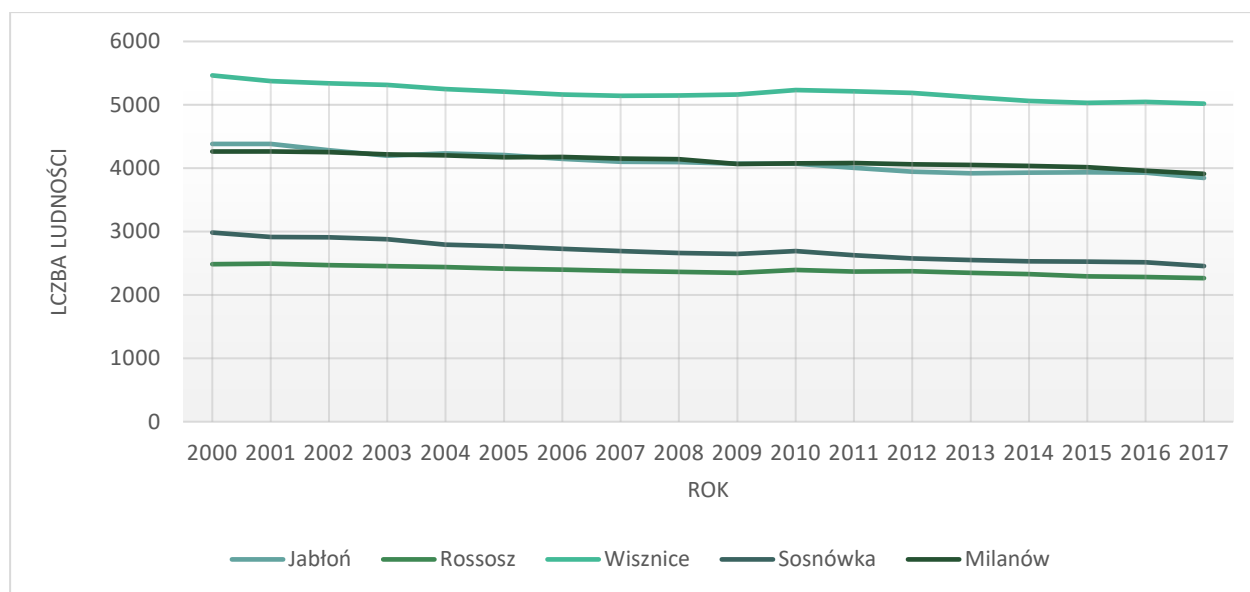
Obszar należy do zlewni rzeki Bug, przez teren gmin przepływa rzeka Zielawa (Ryc. 3) – prawy dopływ Krzny oraz Kanał Wieprz-Krzna. Stosunki hydrograficzne na terenie gmin w znacznym stopniu wpływają na przyrodę i krajobraz - wzdłuż rzeki występują starorzecza, łąki zalewowe, lasy łęgowe oraz rowy melioracyjne. Cały obszar charakteryzuje się gęstą siecią cieków rzecznych.

Według danych GUS (2018) na terenie gmin występuje 21,7 ha powierzchni terenów objętych ochroną prawną – Sień Natura 2000 (0,4% powierzchni gmin partnerskich, przy średniej dla województwa lubelskiego wynoszącej 22,8%, a dla kraju – ponad 33%.) i 34 pomniki przyrody (GUS 2019). Na terenie gmin znajdują się dwa obszary Sieci Natura 2000: Zbiornik Podedwórze (Kod obszaru PLB060015) zakwalifikowany jako obszar specjalnej ochrony (OSO) wyznaczany na podstawie dyrektywy ptasiej⁴, zlokalizowany na terenie gmin: Wisznice, Jabłoń i Podedwórze, o całkowitej powierzchni 283,71 ha oraz Uroczysko Mosty-Zahajki (Kod obszaru PLB060014) również zakwalifikowany jako OSO, jego całkowita powierzchnia to 5061,74 ha z czego około 2 000 ha położonych jest na terenie gminy Podedwórze oraz w minimalnej części na terenie gminy Sosnówka około 0,1 ha.

⁴ Dyrektywa 2009/147/WE w sprawie ochrony dzikiego ptactwa

2. Demografia

Ludność gminy partnerskich liczy 17 348 osób (GUS 201) z czego 49,9% stanowią kobiety, a 50,1% mężczyźni. Największy odsetek stanowili mieszkańcy gminy Wisznice (26% ogółu ludności), a najmniejszy gminy Rossosz – 12% (Ryc. 4). Na przestrzeni ostatnich 17 lat odnotowuje się stały spadek liczby ludności w gminach (-12% względem roku 2000). Średnio rocznie z każdej z gmin ubywa 23 osoby. Problem malejącej liczby mieszkańców dotyczy większości polskich gmin. Przyczyny tego zjawiska są złożone, a do najczęściej występujących zalicza się: migracje ludności z gmin o dominującej funkcji rolniczej, ujemny przyrost naturalny oraz migracje zewnętrzne, w tym za granicę.

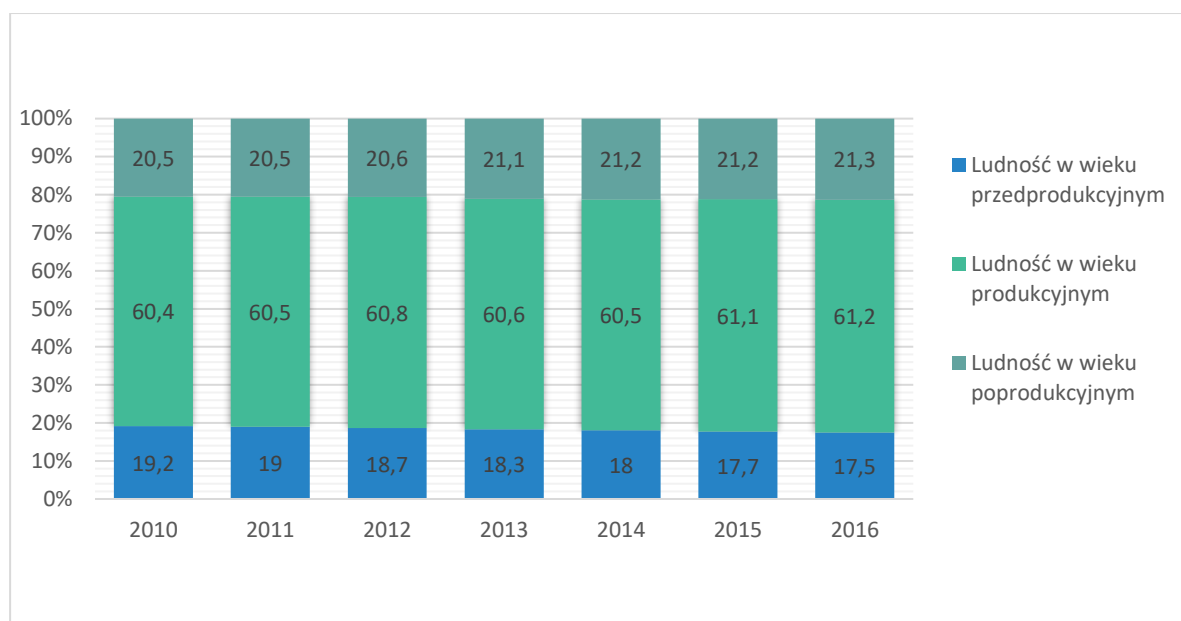


Ryc. 4. Dynamika zmian liczby ludności w gminach partnerskich

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Obszar gmin partnerskich wyróżnia stosunkowo niski wskaźnik gęstości zaludnienia – według danych GUS w 2017r. wynosił on 29 os./km², natomiast w województwie lubelskim wynosił 85 os./km². Największa gęstość zaludnienia została odnotowana na terenie gminy Jabłoń – 36 os./km², a najmniejsza w gminie Sosnówka – 17 os./km².

Zmiany wynikające z analizy danych statystycznych w strukturze poszczególnych gmin partnerskich świadczą o niekorzystnych trendach demograficznych, są one widoczne nie tylko na terenie województwa lubelskiego ale również na terenie całego kraju. Pomimo utrzymującej się na stabilnym poziomie liczby ludności w wieku poprodukcyjnym (Ryc. 5) (nieznaczny spadek tej grupy ludności był widoczny w 2013r. o 0,5%), o procesie starzenia się społeczeństwa na obszarze gmin partnerskich świadczy widoczny spadek liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym, o ok. 1,7%. Na przestrzeni analizowanych lat widać również niewielki wzrost ludności w wieku produkcyjnym (o 0,8%) w porównaniu z rokiem 2010. Analizując zmiany w strukturze ludności wg ekonomicznych grup wieku, na terenie poszczególnych gmin partnerskich, wzrastający odsetek liczby ludności w wieku poprodukcyjnym w analizowanym okresie widoczny jest najsilniej na terenie gminy Rossosz (o 1,4%), i gminy Jabłoń (o 0,7%).

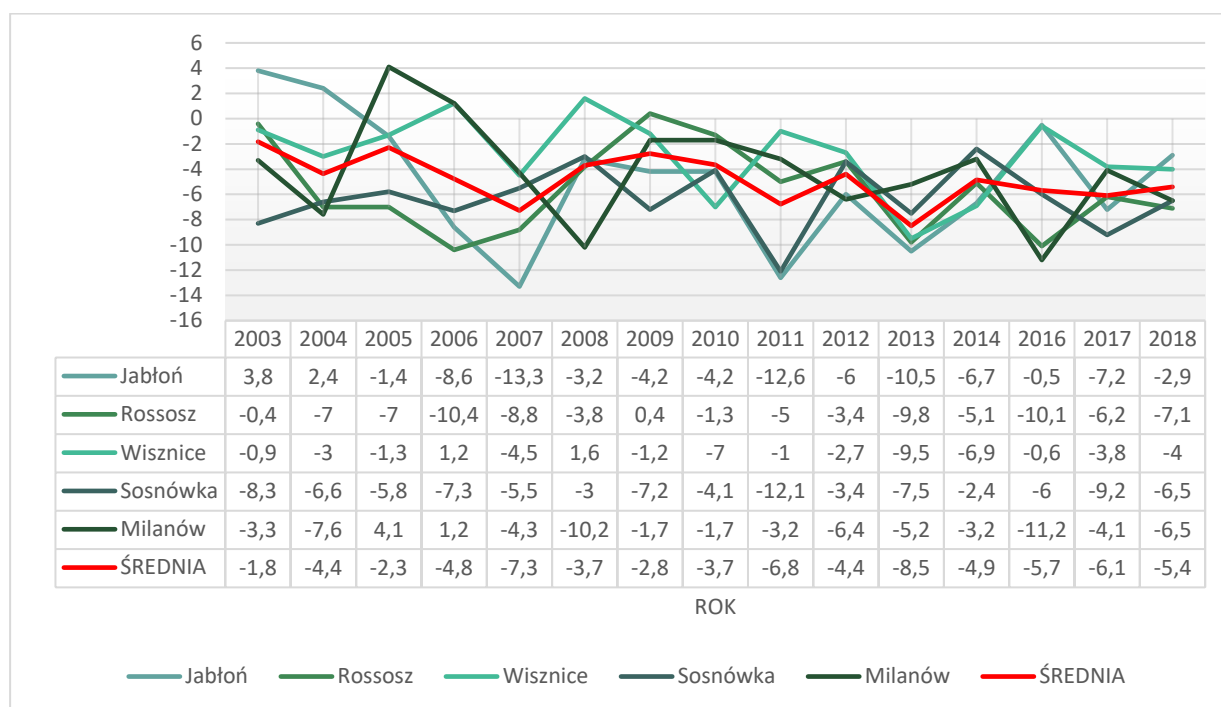


Ryc. 5. Udział ludności wg. ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem na terenach gmin partnerskich

Źródło: Opracowanie własne na podstawie DBL GUS

Wszystkie gminy charakteryzują się ujemnym przyrostem naturalnym średnio wynoszącym -25 (GUS 2017). w przeliczeniu odpowiada to przyrostowi naturalnemu -6,73 na 1000 mieszkańców gminy. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów wynosi 0,78 i jest znacznie mniejszy od średniej regionu (0,89 w województwie lubelskim i 0,81 w powiecie parczewskim). Na spadek liczby ludności mają wpływ zarówno migracje jak i ujemny przyrost naturalny, który w gminach partnerskich jest ponad czterokrotnie niższy niż w kraju i województwie i ponad dwukrotnie niższy niż w powiecie parczewskim. Długotrwałe utrzymywanie się tego trendu może być poważnym zagrożeniem dla funkcjonowania lokalnej społeczności.

Wartość wskaźnika salda migracji dla obszaru gmin partnerskich, wg danych GUS, w 2003r. wyniosła -1,8, (Ryc. 6) (ówcześnie dla województwa lubelskiego -2,6), do roku 2018 wartość zwiększyła się trzykrotnie i osiągnęła -5,5. Najwidoczniejszy spadek pojawił się w gminie Rossosz o 6,7 p.p., a najmniejsza różnica w wartości salda migracji w gminie Sosnówka - 1,8 p.p.. Najprawdopodobniej zmiany te są silnie skorelowane z migracją ludzi młodych do ośrodków miejskich w celach edukacyjnych oraz wyjazdów w poszukiwaniu pracy.

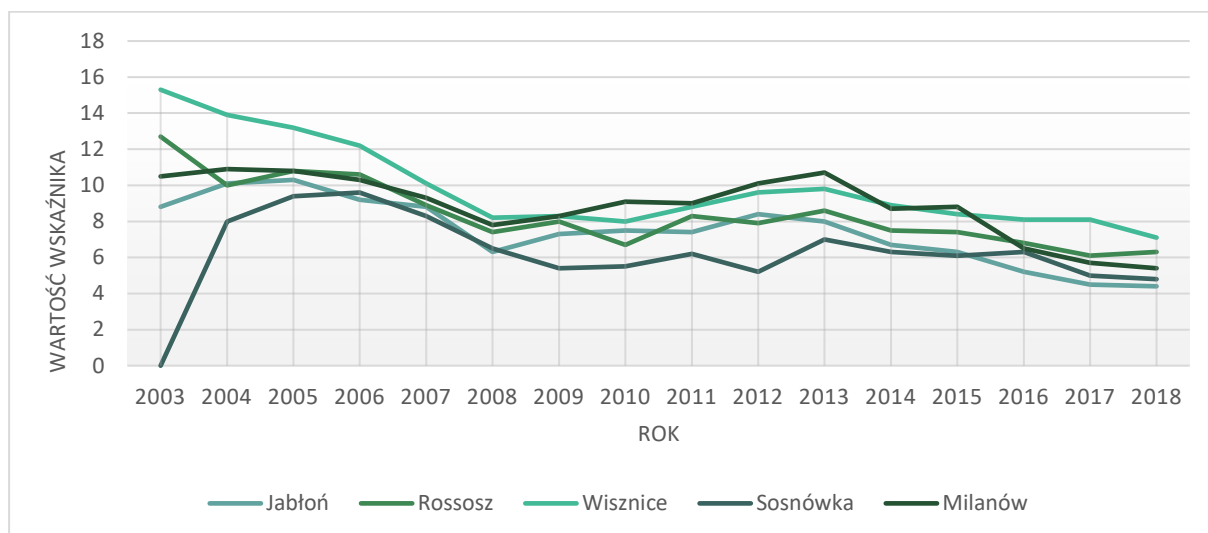
**Ryc. 6. Saldo migracji w gminach partnerskich**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie DBL GUS

Zgodnie z prognozą liczby ludności Głównego Urzędu Statystycznego w 2050r. województwo lubelskie będzie zamieszkiwało o ok. 20% ludności mniej w porównaniu do 2015r. (wg danych GUS w 2015r. na terenie województwa zamieszkuje 2 139 727 osób). w 2050r. teren powiatu bialskiego będzie zamieszkiwało o ok. 15% mniej osób (2015r. – 112 619 osób), a teren powiatu parczewskiego o ok. 27% osób (2015r. – 35 589 osób). Zgodnie z prognozą tereny miast do 2050r. opuści ok. 27% mieszkańców (w porównaniu do 2015r.), a tereny wiejskie – ok. 14%. Na terenie powiatu bialskiego również większy ubytek ludności będzie widoczny również na terenie miast – 19% (2015r. – 22 794 osób), natomiast na terenach wiejskich – 14% (2015r. – 89 825 osób). Odwrotnie prognozowane są zmiany liczby ludności na terenie powiatu parczewskiego, gdyż większy ubytek ludności wystąpi na terenach wiejskich o ok. 30% (2015r. – 24 713 osób), natomiast na terenach miast ubytek wyniesie 21% (2015r. – 10 876 osób).

3. Gospodarka

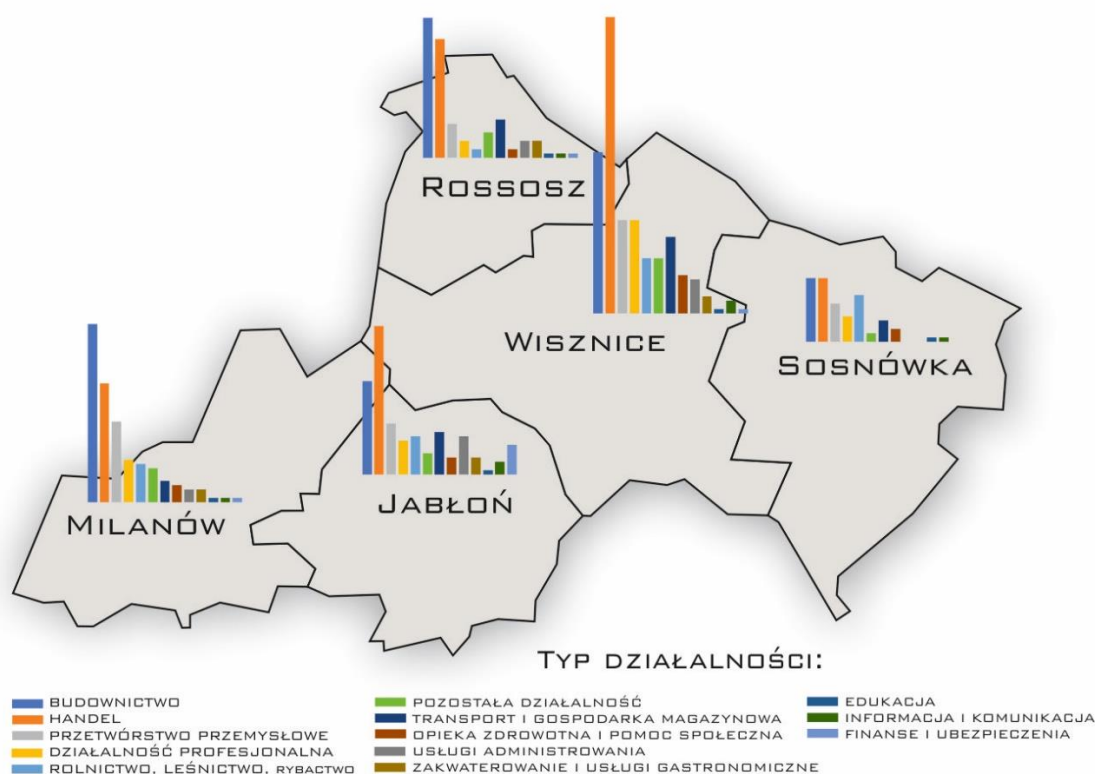
Na koniec czerwca 2018 roku w gminach partnerskich wskaźnik bezrobocia rejestrowanego wynosił 5,6% (6,0% wśród kobiet i 5,2% wśród mężczyzn). w każdej z analizowanej gmin wskaźnik ten miał wartość poniżej 8% i wykazuje tendencje spadkowe od 2003r. (z niewielkim wzrostem w latach 2011 – 2013), względem roku bazowego wartość wskaźnika spadła o 5,9 p.p.



Ryc. 7. Wskaźnik bezrobocia rejestrowanego w gminach partnerskich

Źródło: Opracowanie własne na podstawie DBL GUS

Wśród osób bezrobotnych z obszaru gmin partnerskich dominują osoby słabo wykształcone i stosunkowo młode (55% bezrobotnych nie przekroczyło 34 lat). Blisko 32% bezrobotnych to osoby pozostające bez pracy powyżej 24 miesięcy. Dane te wskazują na strukturalny charakter bezrobocia w gminach, a jego dalsze ograniczenie będzie zależało nie tylko od poprawy koniunktury gospodarczej w gminie, ale również od przekwalifikowania się wielu osób i znalezienia pracy w innym zawodzie.



Ryc. 8. Rodzaje działalności wśród osób prowadzących działalność gospodarczą

Źródło: Opracowanie własne

W Gminie Jabłoń (Ryc.8) 6,6% (13) podmiotów jako rodzaj działalności deklarowało rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, jako przemysł i budownictwo swój rodzaj działalności deklarowało 17,9% (35) podmiotów, a 75,5% (148) podmiotów w rejestrze zakwalifikowana jest jako pozostała działalność. Wśród osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w gminie Jabłoń najczęściej deklarowanymi rodzajami przeważającej działalności są: handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych i motocykli (26,7%) oraz branża budowlana (16,8%). Według danych z rejestru REGON wśród podmiotów posiadających osobowość prawną w gminie Rossosz najwięcej (11) jest stanowiących spółki handlowe z ograniczoną odpowiedzialnością. Osoby fizyczne prowadzące działalność w gminie najczęściej deklarowanymi rodzajami działalności określili: budownictwo (31,1%), handel oraz naprawa pojazdów silnikowych (26,4%). Największą przedsiębiorczość wykazują mieszkańcy gminy Wisznice, w roku 2017 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 316 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 230 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Dominującymi branżami jak w przypadku pozostałych gmin jest handel, Naprawa pojazdów silnikowych (30,4) oraz szeroko rozumiana branża budowlana (16,5%). w gminie Sosnówka w roku 2017 w rejestrze REGON zarejestrowane były 122 podmioty gospodarki narodowej, z czego 75 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. w tymże roku zarejestrowano 19 nowych podmiotów, a 4 podmioty zostały wyrejestrowane. Wśród podmiotów posiadających osobowość prawną w gminie Sosnówka najwięcej (6) jest stanowiących spółki cywilne. Analizując rejestr pod kątem liczby zatrudnionych pracowników można stwierdzić, że najwięcej (114) jest mikroprzedsiębiorstw, zatrudniających 0 - 9 pracowników. W gminie Milanów W 2017 roku w rejestrze

REGON zarejestrowanych było 195 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 134 to działalność gospodarcza prowadzone przez osoby fizyczne. W tymże roku 6,2% (12) podmiotów jako rodzaj działalności deklarowało rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, jako przemysł i budownictwo swój rodzaj działalności deklarowało 35,9% (70) podmiotów, a 57,9% (113) podmiotów w rejestrze zakwalifikowana jest jako pozostała działalność. Natomiast wśród osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w gminie Milanów najczęściej deklarowanymi rodzajami przeważającej działalności są: budownictwo (31,3%) oraz naprawa pojazdów samochodowych (20,9%).

Rodzaje działalności gospodarczej, które wyróżniają obszar gmin partnerskich i jednocześnie wiążą się bezpośrednio z wewnętrznym potencjałem obszaru to: rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, przetwórstwo przemysłowe, transport i gospodarka magazynowa. W kontekście specjalizacji obszaru w zakresie gospodarki hodowlanej ilość zakładów przetwórstwa na terenie gmin partnerskich jest stosunkowo niska. Jednocześnie za niedostatecznie rozwinięte należy uznać łańcuchy dostaw na rynek krajowy i zagraniczny.

Rolnictwo jest jednym z najbardziej powszechnych rodzajów aktywności gospodarczej obszaru gmin partnerskich, miejscem życia i pracy oraz miejscem wypoczynku. Obszar gmin zaliczany jest pod względem wartości wskaźnika jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej jako: średnio – słaby dla gminy Rossosz (55,3) oraz średni dla pozostałych gmin (od 63,5 do 69,9) za wyjątkiem gminy Milanów, która osiąga najlepszy wskaźnik średnio-dobry (72,7). Obszar gmin w skali województwa charakteryzuje się korzystną strukturą agrarną (średni areał gospodarstwa powyżej 10,0 ha) oraz najwyższą w regionie towarowością gospodarstw rolnych. Odnotowuje się również znaczący udział użytków zielonych w ogólnej powierzchni gruntów rolnych. Gminy posiadają średnio korzystne warunki dla roślinnej produkcji rolnej, które charakteryzują się przewagą gleb zaliczanych do średnich i słabych, silnie zakwaszonych.

W zakresie upraw dominują zboża, które stanowią 80% powierzchni zasiewów na terenie obszaru gmin partnerskich. Największa powierzchnia upraw zbóż w stosunku do ogólnej powierzchni upraw znajduje się w gminie Rossosz (93%), Milanów (87%) oraz Jabłoń i Sosnówka (82%). Obszar wyróżnia się pod względem upraw przemysłowych (przeznaczanych do produkcji roślinnych surowców dla przemysłu spożywczego i innych), które stanowią 3,83% powierzchni zasiewów ogółem. Tego rodzaju uprawy koncentrują się głównie w południowej części analizowanego obszaru na terenie gmin: Jabłoń (6%), Milanów (5%) i Sosnówka (2%). Wyróżniająca się powierzchnia upraw przemysłowych świadczy o potencjale obszaru do rozwoju przetwórstwa przemysłowego w oparciu o lokalne zasoby surowcowe. W dalszej kolejności charakterystycznymi uprawami są rzepak i rzepik, które stanowią 3,28% powierzchni zasiewów ogółem na terenie obszaru. Pod względem hodowli zwierząt na terenie gmin partnerskich liderami są gminy: Jabłoń, Milanów, Sosnówka oraz Wisznice. Ilościowo przeważa pogłowie trzody chlewnej i drobiu, w nieco mniejszym stopniu bydła. Funkcjonujące w tym obszarze gospodarstwa rolne kierunkowane są głównie na hodowlę trzody chlewnej, bydła mlecznego i rzeźnego, a także na produkcję zbóż (żyto) i ziemniaków. Potencjał związany z uprawą owoców i warzyw przekłada się bezpośrednio na relatywnie dużą koncentrację zakładów przetwórstwa spożywczego.

W rejestrze grup producentów rolnych prowadzonych przez Marszałka Województwa Lubelskiego ujęta została grupa producentów rolnych zlokalizowana na terenie gminy Jabłoń – Spółdzielnia Producentów Trzody Chlewnej „BEKON PLUS” zs. w Gęsi zajmująca się produkcją mięsa wieprzowego. Natomiast rejestr wstępnie uznanych grup producentów, uznanych organizacji producentów i ich zrzeszeń oraz ponadnarodowych organizacji producentów i ich zrzeszeń woj. lubelskiego zawiera

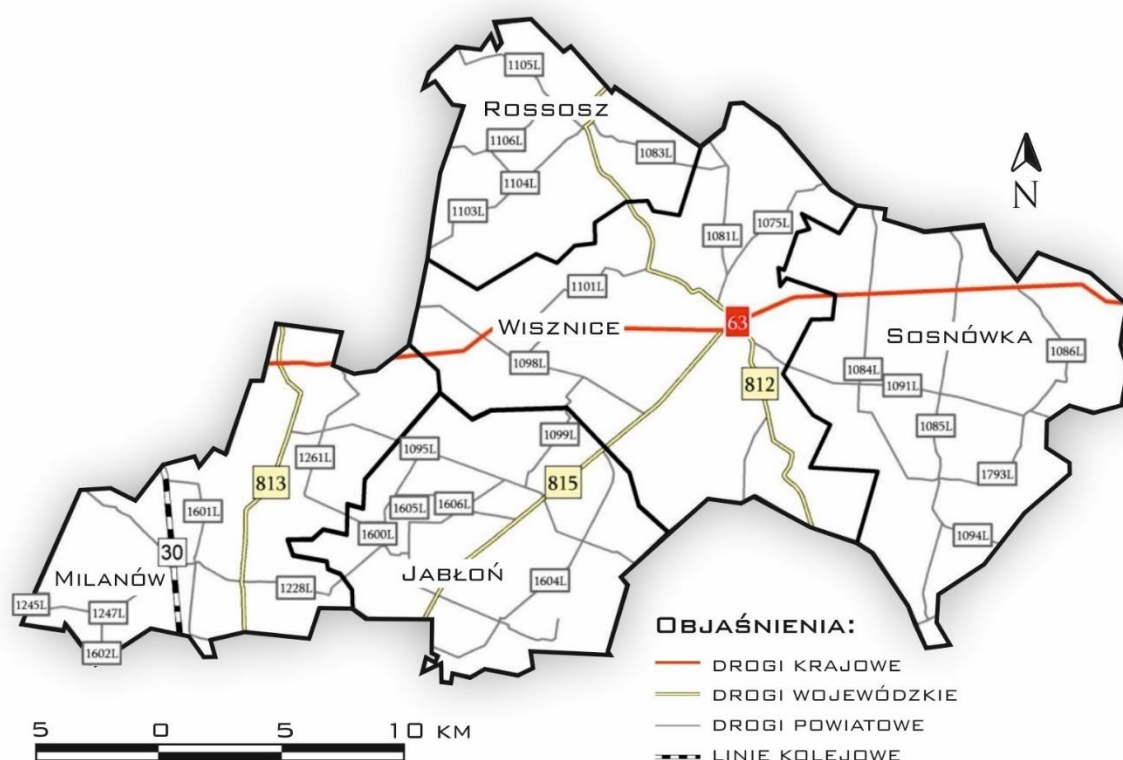
5 podmiotów z obszaru gmin partnerskich: Zrzeszenie Producentów Owoców i Warzyw „SAD-POL” Polubicze (Gmina Wisznice), Zrzeszenie Producentów Warzyw i Owoców „HOR-POL” Horodyszczce (Gmina Wisznice), Zrzeszenie Producentów Owoców i Warzyw „Ogrodnik” Dubica Dolna (Gmina Wisznice), PARAFINIUK SP. z o. o. Romaszki (Gmina Rossosz) oraz Zrzeszenie Producentów Owoców i Warzyw „AGROBIZNES” Sp. z o. o. Polubicze Wiejskie (Gmina Wisznice).

4. Infrastruktura techniczna

Jednym z kluczowych elementów wpływających na rozwój obszaru jest dobra dostępność komunikacyjna. Infrastrukturę komunikacyjną na terenie analizowanego obszaru tworzy⁵: infrastruktura drogowa, infrastruktura kolejowa oraz infrastruktura informatyczna. Na układ funkcjonalny podstawowych powiązań drogowych terenu gmin partnerskich składa się:

- **układ krajowy:** droga krajowa nr 63 (Siedlce) – Łuków – Radzyń Podlaski – Wisznice – Sławatycze – granica państwa. Na terenie analizowanego obszaru droga przebiega przez teren gmin: Milanów, Wisznice oraz Sosnówka. w skali kraju droga łączy miejscowość Perły, w której planowane jest przejście graniczne Perły – Kryłowo z Rosją z przejściem granicznym Sławatycze – Domaczewo z Białorusią. Droga (długość całkowita ok. 410 km) łączy dwa przejścia graniczne z najważniejszymi korytarzami drogowymi Polski północno – wschodniej): DK16, DK61 (S61), DK8 (S8), DK2 i A2 oraz DK19 (S19).
- **układ regionalny:**
 - droga wojewódzka nr 813 Międzyrzec Podlaski – Parczew – Ostrów Lubelski – Łęczna. Droga klasy G (główna) w województwie lubelskim o długości 94,467 km. Przebiega południkowo łącząc Międzyrzec Podlaski z Podzamczem położonym 0,5 km na północ od Łęcznej, przez Parczew i Ostrów Lubelski,
 - droga wojewódzka nr 815 Wisznice – Parczew – Siemień – Lubartów, droga klasy G (główna) w województwie lubelskim o długości 61,62 km łącząca Wisznice z Lubartowem, na terenie obszaru gmin partnerskich przebiega przez teren gminy Jabłoń. Trasa jest częścią alternatywnego szlaku relacji Lublin - Biała Podlaska w stosunku do drogi krajowej nr 19 oraz drogi krajowej nr 2;
 - droga wojewódzka nr 812 Biała Podlaska – Wisznice – Włodawa – Chełm – Rejowiec – Krasnymstaw. Droga klasy GP przebiegająca południkowo we wschodniej części województwa lubelskiego. łączy Białą Podlaską z Włodawą, Chełmem i Krasnymstawem. Na terenie analizowanego obszaru droga przebiega przez gminy: Podedwórze, Wisznice, Rossosz. Jej długość wynosi ok. 151 km.
- **układ ponadlokalny – drogi powiatowe klasy G:** nr 1095L dr. pow. nr 1700L – Holeszów – Mosty – Jabłoń – Rudno oraz nr 1228L na odc. Radzyń Podlaski – Zbulitów – Wołyń – Milanów. Pozostałe drogi powiatowe wraz z drogami gminnymi zaliczane są do układu dróg o charakterze lokalnym.

⁵ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego – projekt, Zarząd Województwa Lubelskiego, marzec 2015, s. 93.



Ryc. 9. Podstawowy układ komunikacyjny gmin partnerskich

Źródło: Opracowanie własne

Układ komunikacyjny obsługujący gminę **Jabłoń** opiera się na systemie dróg powiatowych, gminnych i wewnętrznych. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 815 Parczew – Wisznice (Ryc.9). Łączna długość dróg powiatowych o nawierzchni twardej na terenie gminy wynosi 52,402 km. Za nadzór nad stanem tych dróg stanowi Zarząd Dróg Powiatowych w Parczewie. Drogi gminne łączące pozostałe miejscowości na terenie gminy mają długość 88 km, w tym o twardej nawierzchni 26,8 km, gruntowych 71,2 km.

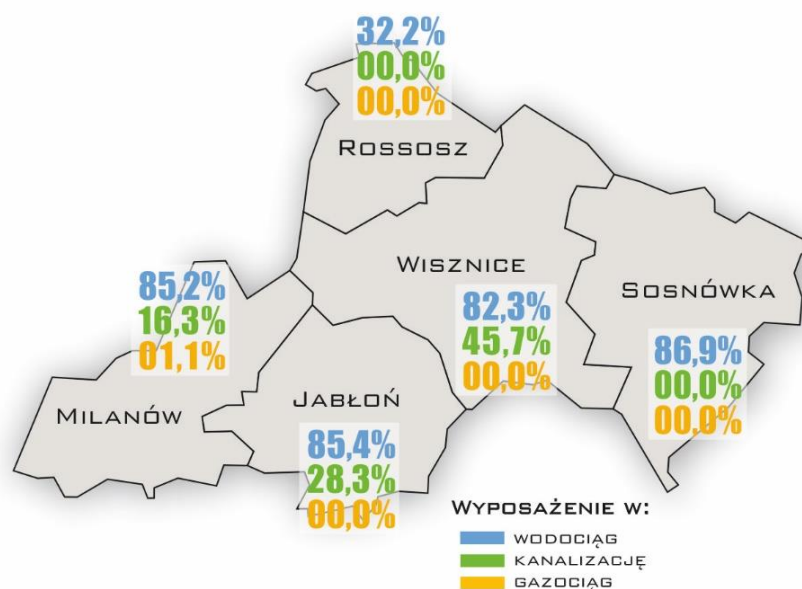
Przez gminę **Milanów** przebiegają drogi z Radzyna Podlaskiego do miejscowości Sławatycze (droga krajowa 63) oraz droga wojewódzka nr 813 (z łącznej do Międzyrzecza Podlaskiego), zapewniająca dobry dojazd do północnego węzła komunikacyjnego regionu. Ponadto przez gminę przebiega 7 dróg powiatowych i 54 drogi gminne. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa relacji Lublin – Łuków. Gmina zarządza 122 km dróg. Ok. 22% dróg gminnych posiada nawierzchnię twardą. To prawie czterokrotnie gorszy wynik niż średnia dla województwa i dwukrotnie mniej w porównaniu ze wskaźnikami dla powiatu parczewskiego.

Przez teren Gminy **Rossosz** przebiega droga wojewódzka relacji Biała Podlaska – Zamość, której odcinek zlokalizowany na terenie gminy wynosi 6 km. Długość dróg kategorii powiatowych na terenie gminy Rossosz wynosi 32 km, są to drogi utwardzone o nawierzchni asfaltowej. Drogi gminne, których długość wynosi 154 km są w większości nie utwardzone i posiadają nawierzchnię gruntową.

Sieć dróg na terenie Gminy **Sosnowka** tworzą drogi gminne, powiatowe oraz droga krajowa. w miejscowości Sosnowka krzyżują się drogi Rozwadówka-Hanna i Przechód-Motwica. Przez północną część gminy przebiega droga krajowa nr 63 Radzyna Podlaski - Sławatycze o nawierzchni twardej

i długości 12,312 km. Sieć dróg gminnych zapewnia dojazd do wszystkich miejscowości, jednak są to drogi o zróżnicowanej nawierzchni. Na terenie gminy nie występują linie kolejowe. Długość dróg gminnych wynosi 81,3 km, z czego 19,2 km to drogi o nawierzchni twardej ulepszonej, 0,41 km o nawierzchni twardej, 16 km o nawierzchni żużlowej, pozostałe drogi stanowią 45,69km.

Główny szkielet układu komunikacyjnego gminy **Wisznice** tworzy droga krajowa nr 63 relacji Radzyń Podlaski – Sławatycze, która w granicach gminy ma długość 17,7 km a także drogi wojewódzkie: 812 relacji Biała Podlaska - Krasnystaw i 815 relacji Wisznice – Lubartów; o łącznej długości 24,2km. Drogi powiatowe na terenie gminy mają długość 44,8 km z czego 37,2 km posiada nawierzchnię utwardzoną. Podstawową sieć dróg lokalnych w gminie Wisznice, kluczowych m.in. dla obsługi gospodarki rolnej tworzą drogi gminne o łącznej długości 118,6km, co stanowi – prawie 60% całości układu komunikacyjnego, z czego tylko 24 km dróg posiada nawierzchnię utwardzoną.



Ryc. 10. Stopień wyposażenia w infrastrukturę techniczną

Źródło: Opracowanie własne

Na terenie gminy **Wisznice** funkcjonuje 112,3 km, rozdzielczej sieci wodociągowej mającej 1172 przyłączy i obsługującej 1167 mieszkań (82,3% wszystkich gospodarstw domowych w gminie) (Ryc. 10). W Gminie **Rossosz** funkcjonuje ujęcie wody zlokalizowane w Rossoszu, które posiada 232 przyłącza wodociągowe, natomiast jego długość to 11, 8 km (32,3 % mieszkańców gminy). Główne trasy sieci wodociągowej usytuowane są wzdłuż dróg komunikacyjnych. Pozostali mieszkańcy gminy, których zasięg sieci wodociągowej nie obejmuje zaopatrują się w wodę z własnych ujęć. W gminie **Sosnówka** sieć wodociągowa ma długość 75,40 km, liczba przyłączy wodociągowych wynosi 621 (obsługuje 66,9% mieszkańców gminy). W gminie **Milanów** z sieci wodociągowej (o długości 75,9 km) korzysta 3 557 osób w 1 150 budynkach mieszkalnych. Zwodociągowanie gminy oceniane jest na 29 poziomie ponad 90% (nie obejmuje osady Rudzieniec). Na terenie gminy **Jabłoń** znajduje się 127 km sieci wodociągowej, obsługującej wszystkie wsie z terenu Gminy Jabłoń (85,4%). Wsie zaopatrywane

są w wodę z ujęcia zlokalizowanego w Jabłoni. W zakresie wyposażenia w sieć wodociągową gminy partnerskie reprezentują niższe wartości od średniej dla powiatów do których przynależą, powiat bialski 79,4%, a powiat parczewski 86,9%.

System kanalizacji ściekowej gminy **Jabłoń** obejmuje część wsi Jabłoń, część wsi Dawidy oraz bloki mieszkalne w Kalince (28,3% mieszkańców gminy). Łączna długość sieci kanalizacyjno-sanitarnej wynosi 12,5 km. W pozostałych wsiach ścieki odprowadzane są do przydomowych zbiorników bezodpływowych, a stamtąd transportowane do biologicznej oczyszczalni ścieków w Jabłoni.

W gminie **Wisznice** blisko połowa mieszkańców (45,7%) korzysta z sieci kanalizacyjnej. Istnieją dwie oczyszczalnie ścieków: biologiczno - mechaniczna w Kolonii Wisznice oraz w miejscowości Marylin. Ścieki z pozostałego terenu gminy dowożone są do oczyszczalni wozami asenizacyjnymi. Opróżnianiem szamb, które rozpowszechnione są w miejscowościach nie objętych siecią kanalizacyjną, zajmują się prywatni usługowcy. W gminie **Milanów** z dostępu do sieci kanalizacyjnej korzysta 625 mieszkańców co stanowi 16,3 % ludności gminy. W gminach **Sosnówka** i **Rososz** brak jest sieci kanalizacyjnej.

Niedostateczne wyposażenie w infrastrukturę techniczną stanowi duże zagrożenie dla środowiska przyrodniczego i wpływa na brak zainteresowania inwestorów terenami gmin partnerskich. We wsiach o rozproszonej zabudowie trudne i bardzo kosztowne jest wykonanie systemu kanalizacji, w tej sytuacji stosowanym rozwiązaniem są przydomowe oczyszczalnie ścieków - proste w budowie i eksploatacji oraz niezawodne w działaniu.

5. Podsumowanie analizy i diagnozy

Ważnym czynnikiem wpływającym na jakość życia mieszkańców jest stan infrastruktury transportowej - wpływa na bezpieczeństwo, czas i komfort przemieszczania się oraz koszty użytkowania prywatnych i publicznych środków komunikacji. Dostępność komunikacyjna jest też jedną z ważniejszych przesłanek lokalizacji zakładów produkcyjnych i usług, które dają miejsca pracy i dodatkowe dochody lokalnym samorządom. Parametry techniczne i użytkowe większości dróg powiatowych i gminnych nie odpowiadają wymaganym standardom. Wiele odcinków dróg nie posiada dostatecznej nośności - bardzo ważnego parametru technicznego przy obecnym stałym wzroście przewozu towarów transportem kołowym. Postępująca degradacja dróg wymaga przeprowadzenia prawie na całej długości sieci dużego zakresu remontów bieżących, poprawy stanu poboczy i odwodnienia oraz uregulowania stanu prawnego pasów drogowych. Jakość dróg lokalnych na terenach gmin partnerskich oraz powiatu parczewskiego jest niedostateczna. Rozmieszczenie dróg wszystkich kategorii w sieci dostępności transportowej jest korzystne, choć część miejscowości charakteryzuje się słabą dostępnością komunikacyjną i w znacznym stopniu jest wykluczona z obsługi komunikacją publiczną. Znaczna część dróg i ulic nie posiada wystarczającej przepustowości oraz parametrów technicznych. Układ drogowy wymaga przebudowy, modernizacji, wyposażenia w oświetlenie i budowy chodników. Bieżące naprawy i remonty są rozwiązaniem krótkofalowym, dlatego też niezbędne jest podjęcie działań zmierzających do poprawy jakości systemu komunikacyjnego.

Zgodnie ze Studium Programowo – Przestrzennym Integracji Systemów Komunikacji w Województwie Lubelskim zły stan techniczny dróg, stanowi jedną z podstawowych barier rozwoju regionalnego. Znaczna część dróg nie jest przystosowana do systematycznie wzrastającego natężenia

ruchu. w większości (poza odcinkami dróg krajowych nr 63) nawierzchnie dróg nie są przystosowane do przenoszenia ciężkiego ruchu samochodowego o nacisku 115 kN/oś, czego efektem są między innymi odkształcenia profilu poprzecznego (koleiny) i podłużnego. Trasy przebiegające przez obszary o dużym stopniu zurbanizowania charakteryzują się ograniczoną płynnością ruchu, wynikającą z ograniczenia prędkości i braku segregacji ruchu tranzytowego i lokalnego.

Wzrost ruchu następuje w ramach sieci dróg powiatowych i gminnych, które w większości nie są przystosowane do przenoszenia zwiększonych obciążeń. Ruch tranzytowy przebiegający przez sieć osadniczą, poprzez emisję spalin i hałasu oraz zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, obniża poziom życia mieszkańców gmin partnerskich. Połączenie ruchu tranzytowego z lokalnym zwielokrotnia emisję spalin i hałasu, prowadzi do nadmiernego zatłoczenia dróg, ogranicza poziom swobody ruchu, a także zmniejsza bezpieczeństwo. Przy wielu ciągach drogowych w terenie zabudowanym brak jest chodników oraz ścieżek rowerowych.

Peryferyjne położenie województwa lubelskiego i jego zapóźnienie w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej jest niewątpliwie jednym z głównych czynników hamujących rozwój gmin partnerskich. Bez poprawy dostępności komunikacyjnej całego obszaru i polepszenia infrastruktury drogowej trudno jest planować działania strategiczne na poziomie lokalnym w zakresie przyciągania inwestycji i rozwoju nowych usług rynkowych.

Gminy partnerskie pilnie potrzebują rozbudowy sieci wodociągowej, modernizacji ujęć wody oraz budowy zbiorników wyrównawczych. Ze względu na szczególnie niski wskaźnik zwodociągowania, jako priorytetowe w zakresie budowy i rozbudowy zbiorowych systemów zaopatrzenia w wodę wskazuje się gminy, w których odsetek korzystających z sieci jest najniższy gmina Rossosz (32,3% przy średniej dla powiatu bialskiego 79,4% i powiatu parczewskiego 86,9%) . Natomiast ze względu na szczególnie niski wskaźnik skanalizowania jako priorytetowe w zakresie budowy i rozbudowy zbiorowych systemów kanalizacyjnych (z uwzględnieniem racjonalnego podejścia ekonomicznego i uwarunkowań środowiskowych) wskazać należy gminy Rossosz i Sosnówka (gminy bez kanalizacji zbiorowej).

Narastająca emigracja ludzi młodych oraz szerszy dostęp do krajowego i europejskiego rynku pracy, połączony z brakiem realnych możliwości zatrudnienia w miejscu zamieszkania, powoduje że coraz więcej młodych i wykształconych ludzi decyduje się na szukanie pracy poza granicami gmin partnerskich. Proces ten zaczyna negatywnie wpływać na lokalny rynek pracy oraz sytuację gospodarczą analizowanego obszaru. W wymiarze lokalnym, dalsze utrzymywanie się zjawisk emigracyjnych może prowadzić do wyludniania się obszarów wiejskich i zachwiania funkcjonowania podstawowych struktur ekonomicznych oraz społeczno-kulturowych. Widoczne trendy demograficzne będą miały bardzo niekorzystny wpływ przede wszystkim na specyfikę rynku pracy, strukturę przedsiębiorstw, służbę zdrowia i szkolnictwo. Konieczne będzie także nowe podejście do zabezpieczenia odpowiedniej infrastruktury technicznej i usług publicznych dla starzejącego się społeczeństwa.

6. Analiza SWOT

Analiza SWOT jest podsumowaniem mocnych i słabych stron gmin partnerskich wynikających z uwarunkowań wewnętrznych oraz szans i zagrożeń zdeteminowanych w dużej mierze przez czynniki zewnętrzne. Uwarunkowania wewnętrzne rozwoju gminy wynikają z obecnej sytuacji w sferze zaspokojenia potrzeb społecznych, gospodarki lokalnej, ochrony środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego oraz wyposażenia w infrastrukturę techniczną. Uwarunkowania te

analizowano w kategoriach silnych i słabych stron. Analiza potencjału i barier rozwojowych gminy obejmuje również uwarunkowania zewnętrzne określające potencjalne szanse i zagrożenia w rozwoju.

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> • dostępność komunikacyjna w kierunku zachód wschód poprzez przebieg drogi krajowej nr 63 oraz bliska lokalizacja planowanej autostrady A2 (brama Europy na wschód), • odpowiednio rozłożona sieć dróg, • różnorodne i cenne przyrodniczo środowisko naturalne i krajobrazowe (w tym sieć hydrograficzna) - atrakcyjność turystyczna obszaru, • potencjał dla rozwoju rolnictwa i gospodarstw ekologicznych, • stabilne zaplecze surowcowe dla przetwórstwa rolno-spożywczego, • wysoki stopień wykorzystania obszarów rolnych, • zaplecze terenów inwestycyjnych • doświadczenie gmin partnerskich w realizacji wspólnych projektów 	<ul style="list-style-type: none"> • wyludnianie się gmin, niska gęstość zaludnienia, utrzymujące się ujemne saldo migracji, • nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń, zły stan nawierzchni, • niedobór transportu zbiorowego w miejscowościach peryferyjnych, • deficyty w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (oświetlenie ulic, budowa chodników, pobocza), • niski stopień wyposażenia w infrastrukturę kanalizacyjną i gazową, • niewielki udział przedsiębiorców działających w branżach pozarolniczych, • rozdrobnienie kompleksów leśnych, • słabo rozwinięty system melioracji, • bezrobocie strukturalne ukryte w rolnictwie
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • wykorzystanie szans rozwoju gmin i ich społeczności wynikających z partnerskich programów współpracy - projekty w ramach współpracy transgranicznej, układy transgraniczne, adaptacja dobrych praktyk, • modernizacja i postępująca specjalizacja rolnictwa (w tym rolnictwo ekologiczne i specjalistyczne), • rozwój marki <i>Doliny Zielawy</i>, promocja lokalnej gospodarki, • promocja i rozwój produktów turystycznych i kulturalnych, • rozwój przetwórstwa pożywczego – skrócenie łańcucha dostaw, produkcja żywności o wysokiej jakości, • wspólna polityka transportowa gmin partnerskich, • możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich, • aktywizacja osób odchodzących z rolnictwa 	<ul style="list-style-type: none"> • obniżanie się konkurencyjności gmin spowodowane m.in. złym stanem infrastruktury drogowej, • spadek intensywności powstawania i rozwoju przedsiębiorstw o charakterze pozarolniczym, • brak środków finansowych na realizację inwestycji związanej z poprawą stanu wyposażenia w infrastrukturę techniczną i drogową, • postępujące zagrożenie dla cennych walorów środowiska przyrodniczego, • pogłębiające się negatywne trendy demograficzne - wyludnianie obszaru oraz zanikanie więzi społeczno - kulturowe

III. Rozwój strategiczny w latach 2020 – 2029 – wizja rozwoju

W przypadku niniejszej Strategii układ celów odzwierciedla zakres tematyczny dokumentu jakim są kwestie związane z drogowym układem komunikacyjnym i rozwojem sieci transportowej gmin partnerskich i powiatu parczewskiego,

W niniejszej strategii obowiązuje hierarchiczny układ celów składający się z trzech poziomów:

- misji strategii, stanowiącej swego rodzaju cel nadrzędny działań strategicznych,
- celów strategicznych, pozwalających na strategiczne ukierunkowanie działań gmin w dłuższym horyzoncie czasowym,
- celów operacyjnych, uszczegóławiających cele strategiczne i będących podstawą do zaplanowanych konkretnych przedsięwzięć.

1. Wizja, misja oraz cele strategii

Wizja formułowana w ramach strategii, jest projekcją przyszłości, do jakiej dążą władze samorządowe i społeczność lokalna. Wizja rozwoju opisuje pożądany stan docelowy w perspektywie kilku – kilkunastu lat. Wizja odpowiada zamierzeniom, aspiracjom oraz oczekiwaniom, wynikającym z możliwości rozwoju i wykorzystania potencjału gmin partnerskich oraz powiatu parczewskiego.

WIZJA

**Jabłoń, Milanów, Rossosz, Sosnówka
i Wisznice - obszar rozwoju gospodarczego,
efektywny komunikacyjnie,
bezpieczny, przyjazny mieszkańcom,
turystom i inwestorom**

Wizja rozwoju systemu transportu na terenie gmin partnerskich:

WIZJA

(w ujęciu systemu transportu)

**Jabłoń, Milanów, Rossosz, Sosnówka
i Wisznice - region o dobrze zorganizowanym
systemie transportowym, sprawnie
i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym
w wymiarze ekologicznym i technicznym**

Cechy systemu transportu w 2029 roku:

- dobrze zorganizowany, będący czynnikiem zwiększającym konkurencyjną pozycję gmin partnerskich i powiatu parczewskiego,
- będący istotnym elementem regionalnej sieci transportowej,
- zapewniający dostępność mieszkańców do miejsc pracy i zamieszkania oraz prowadzenia działalności gospodarczej i turystyki,
- zapewniający lepszą spójność przestrzenną gmin partnerskich i powiatu parczewskiego,
- przyjazny dla środowiska, realizujący zasadę zrównoważonego rozwoju,
- posiadający dobre rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa i jakości dróg.

Stworzenie takiego systemu transportu w gminach partnerskich i powiecie wpływać będzie na podniesienie jakości życia, stanowić będzie ważny czynnik rozwoju samorządów oraz pozwoli na osiągnięcie wyższej pozycji konkurencyjnej obszaru w przestrzeni regionu i kraju.

Z wizji rozwoju gmin partnerskich i powiatu parczewskiego, jako obszaru powiązanego przestrzennie i funkcjonalnie wynika misja, która wskazuje kluczowy kierunek działań. Misja określa to, co partnerskie samorządy lokalne zamierzają osiągnąć w przyjętym horyzoncie czasowym, tj. do roku 2029. Misja jest swego rodzaju celem nadrzędnym, któremu podporządkowane są priorytetowe obszary działania i wokół których budowana jest aktywność władz gminnych i społeczności lokalnej.

Misja, jako nadrzędny cel funkcjonowania, jest krótkim, syntetycznym określeniem docelowego kierunku rozwoju z jego nadrzędnymi wartościami. Jest to jednocześnie ogólny trend rozwojowy, zgodny z oczekiwaniami wszystkich zainteresowanych podmiotów, a zwłaszcza mieszkańców danego obszaru. W trakcie prac nad strategią uzgodniono następujące brzmienie misji:

MISJA

**Zrównoważona, dostępna
i bezpieczna sieć drogowa
na obszarze gmin partnerskich**

Tak zdefiniowana misja partnerskiego działania samorządów odzwierciedla podejście zainicjowane w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, będąc jednocześnie odpowiedzią na postulaty zawarte w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030.

Jednocześnie, terytorium i planowanie jego rozwoju w sposób zintegrowany jest postrzegane nie ze względu na granice administracyjne, a przez pryzmat obszarów funkcjonalnych w projekcie pn. **„Poprawa jakości infrastruktury drogowej na obszarze przygranicznym Polski, Białorusi i Ukrainy”**, będącym ważnym instrumentem realizacji strategii.

Realizacja założeń strategii przyczyni się bezpośrednio do poprawy jakości i rozwoju infrastruktury transportowej na terenie gmin partnerskich oraz powiatu parczewskiego. Lepsza jakość infrastruktury drogowej wpłynie na poprawę transportu i komunikacji w strefie przygranicznej, zwiększy dostępność lokalizacji peryferyjnych i ułatwi wykorzystanie potencjału gmin partnerskich oraz powiatu.

Realizacja wspomnianego wyżej projektu, będącego jednym z instrumentów realizacji niniejszej Strategii, skróci czas podróży na wybranych odcinkach dróg dla wszystkich użytkowników: mieszkańców, rolników, przedsiębiorców i turystów. Modernizacja i rozwój infrastruktury drogowej

zwiększy dostępność obszaru dla potencjalnych inwestorów i turystów, przyczyniając się do rozwoju gospodarczego gmin partnerskich i powiatu. Inwestycje ograniczą negatywne procesy marginalizacji społecznej i ekonomicznej oraz wpłyną na zwiększenie konkurencyjności obszaru. W długofalowej perspektywie transgraniczne oddziaływanie Strategii będzie miało swoje odzwierciedlenie w rozwoju przedsiębiorstw, ograniczeniu barier w kontaktach gmin przygranicznych, a także poprawie jakości życia mieszkańców.

Strategia jest kontynuacją inwestycji „**Poprawa dostępu obszaru turystycznego Dolina Zielawy oraz gmin partnerskich na pograniczu Polski, Białorusi i Ukrainy**” zrealizowanej wspólnie przez 7 partnerskich jednostek samorządu terytorialnego [Wisznice, Podedworze, Rossosz, Sosnówka, Jabłoń, Znamienka (BY) i Zabrody (UA)] w latach 2014-2015 w ramach Programu Współpracy Transgranicznej PL-BY-UA 2007-2013 (umowa o grant nr IPBU.01.03.00-06-439/11). Wyżej wymieniony projekt obejmował budowę i przebudowę strategicznych odcinków dróg o łącznej długości ponad 12 km w 7 gminach we wszystkich 3 krajach programu.

Odpowiedzią na zdefiniowaną misję i wizję obszaru są cele strategiczne. W *Strategii rozwoju sieci transportowej gmin partnerskich na lata 2020 - 2029* wyznaczono dwa równoważne cele strategiczne obejmujące najistotniejsze potrzeby i oczekiwania interesariuszy w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej obszaru gmin partnerskich i powiatu parczewskiego.

2. Cele strategiczne i operacyjne

Struktura Strategii zbudowana została w oparciu o elementy składowe wzajemnie sobie podległe w hierarchii ważności (cele strategiczne, cele operacyjne i wynikające z nich zadania).

Osiągnięciu przyjętej wizji i misji służą wyznaczone cele strategiczne, operacyjne, które mają charakter ogólny i określają pożądane stany i procesy rozwojowe. Cele, zdefiniowane na podstawie diagnozy oraz przeprowadzonych konsultacji i ankiet, w sposób bezpośredni nawiązują do wizji i misji.

Cele niniejszej Strategii ościągnięte zostaną m.in. poprzez realizację projektu pn. „**Poprawa jakości infrastruktury drogowej na obszarze przygranicznym Polski, Białorusi i Ukrainy**”, którego zadania zostały opisane w kolejnym rozdziale.



Za wyborem powyższych celów strategicznych przemawiają m.in. wyniki przeprowadzonej diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej gmin partnerskich, wyniki ankiety dotyczącej jakości i dostępności infrastruktury drogowej na obszarze gmin partnerskich, informacje nadesłane przez pracowników samorządów lokalnych oraz wyniki analizy SWOT. Każdy z wymienionych celów w sposób logiczny nawiązuje do przyjętej wizji i misji. Ponadto cele strategiczne odnoszą się do potencjałów rozwojowych gmin oraz do wyzwań, przed którymi stanie obszar gmin partnerskich w nadchodzących latach.

1

Wzrost bezpieczeństwa i spójności sieci drogowejCELE
OPERACYJNE

- 1.1. Poprawa jakości systemu drogowego**
- 1.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym**

2

Zwiększenie dostępności transportowej strefy przygranicznej Polski, Białorusi i UkrainyCELE
OPERACYJNE

- 2.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru**
- 2.2. Poprawa jakości infrastruktury transportowej**

3. Zadania w ramach poszczególnych celów strategicznych i operacyjnych

Zgodnie z przyjętymi założeniami cele niniejszej Strategii osiągnięte zostaną m.in. poprzez realizację zadań zawartych w projekcie pn. „**Poprawa jakości infrastruktury drogowej na obszarze przygranicznym Polski, Białorusi i Ukrainy**”.

W oparciu o diagnozę strategiczną podstawowych uwarunkowań rozwojowych, analizę SWOT oraz wyniki ankiet i konsultacji społecznych dokonano wyboru przedsięwzięć do realizacji w ramach Strategii oraz przyporządkowano je do poszczególnych celów operacyjnych.

Cel strategiczny 1 : Wzrost bezpieczeństwa i spójności sieci drogowej

Cel operacyjny: 1.1. Poprawa jakości systemu drogowego.

Lp.	Zakres prac		Numer drogi	Długość odcinka	Lokalizacja	Opis zadania
	Modernizacja	Budowa				
1	-	X	Droga gminna 101196L	956m	Przechód	cd. budowy drogi gminnej Przechód od odcinka +600 do. Szacowany koszt 1 075 840,68zł. Rok realizacji projektu 2020-2023
2	X	-	Gruntowe drogi gminne	3 000 m	Gmina Wisznice	koszt: 2 000 000,00 zł, realizacja: 2025 r.,
3	X	-	Gruntowe drogi gminne	3 000 m	Gmina Wisznice	koszt: 2 000 000,00 zł, realizacja: 2026 r.,

4	X	-	Gruntowe drogi gminne	3 000 m	Gmina Wisznice	koszt: 2 000 000,00 zł, realizacja: 2027 r.,
5	-	X	KDG 104069L	270 m	Kolano	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogą utwardzoną, dojazd do centrum miejscowości
6	-	X	KDG 104068L	215 m	Puchowa Góra, od drogi 1604L	Droga gminna, łączy się z drogą utwardzoną, dojazd do centrum miejscowości
7	-	X	KDG 104070L	240 m	Gęś, od drogi 1228L	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogą utwardzoną, dojazd do centrum miejscowości
8	-	X	KDG 103769L	940 m	Kolano	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogami utwardzonymi z dwóch stron, dojazd do centrum miejscowości
9	-	X	KDG 103765L	850 m	Gęś, od drogi 1600L do drogi 103754L	Droga gminna w ścisłym centrum miejscowości łączy najkrótszym odcinkiem szkołę z terenem zabudowanym, placówkami handlowymi i kościołem
10	-	X	KDG 104025L	340 m	Gęś	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogą utwardzoną, dojazd do centrum miejscowości
11	-	X	KDG 104027L	420 m	Gęś	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogą utwardzoną, dojazd do centrum miejscowości
12	-	X	KDG 103767L	500 m	Gęś	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogą utwardzoną, dojazd do centrum miejscowości
13	-	X	KDG 104065L	300 m	Jabłoń	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogą utwardzoną, dojazd do centrum miejscowości
14	-	X	KDG 103782L	370 m	Jabłoń	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogą utwardzoną, dojazd do centrum miejscowości
15	-	X	KDG 104023	620 m	Kolano	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogą utwardzoną, dojazd do centrum miejscowości
16	-	X	101299L	1,290 km	m. Romaszki	1 500 000 zł, 2026 r.
17	X	-	101309L	2,450 km	m. Rossosz	1 500 000 zł, 2025 r.
18	-	X	101302L	5,000 km	m. Rossosz, m. Mokre	8 000 000 zł, 2023 r.
19	X	-	101276L	1,000 km	m. Rossosz	500 000 zł, 2023 r.
20	X	-	101230L	858 m	Rowiny	Koszt: 613 731,08 zł, realizacja 2020 r., infrastruktura towarzysząca: brak
21	X	-	1098L	500 m	Polubicze Dworskie - Polubicze Wiejskie Pierwsze	koszt: 360 000,00 zł, realizacja: 2021 r., infrastruktura towarzysząca: brak
22	X	-	101235L	1 300 m	Polubicze Dworskie	koszt: 936 000,00 zł, realizacja: 2022 r., infrastruktura towarzysząca: brak
23	X	-	101240L	600 m	Dołholiska	koszt: 430 000,00 zł, realizacja: 2022 r., infrastruktura towarzysząca: brak
24	X	-	1101L	3 000 m	Dubica Górna – Polubicze Wiejskie	koszt: 3 000 000,00 zł, realizacja: 2023 r., infrastruktura towarzysząca: brak
25	X	-	101269L	100 m	ul. Zielona, Wisznice	koszt: 80 000,00 zł, realizacja: 2024 r., infrastruktura towarzysząca: chodnik
26	X	-	101274L	200 m	ul. Ogrodowa, Wisznice	koszt: 160 000,00 zł, realizacja: 2024 r., infrastruktura towarzysząca: chodnik
27	-	X	KDG 103787L	760 m	Dawidy	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogami utwardzonymi z dwóch stron, dojazd do centrum miejscowości
28	-	X	Droga gminna 101216L	Ok. 1000m	Wycznanka	Cd budowy drogi gminnej nr 101216L w miejscowości Wycznanka ok. 1 500 000,00zł. Rok realizacji projektu 2022-2025

29	-	X	KDG 103770L	3550 m	Wantopol – Kolano-Kolonia	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogami utwardzonymi z dwóch stron, dojazd do centrum miejscowości
30	-	X	KDG 103765L	1270 m	Gęś, od drogi 1600L do drogi 103753L	Droga gminna przy której zamieszkują mieszkańcy, łączy się z drogą utwardzoną, dojazd do centrum miejscowości
31	X	-	1105L	5,190 km	Musiejowka, m. Mokre	4 500 000 zł, 2020 r.
32	X	-	1102L	4,400 km	Kożanówka	3 000 000 zł, 2024 r.
33	X	-	1106L	3,400 km	Mokre	2 500 500 zł, 2022 r.
34	X	-	101235L	1,600 km	Romaszki	1 600 000 zł, 2021 r.
35	-	X	101296L	0,870 km	Rossosz	1 000 000 zł, 2027 r.
36	X	-	1261 L	6,00 km	Rudzieniec, Gęś (Gmina Jabłoń)	Koszt ok. – 6 mln. PLN Rok realizacji – 2020-2027 Infrastruktura towarzysząca-
37	-	X	Drogi wewnętrzne	630 m	Kalinka	Do wybudowania wraz z chodnikami, droga przy budynkach wielorodzinnych w centrum miejscowości

Cel operacyjny: 1.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym.

Lp.	Zakres prac		Numer drogi	Długość odcinka	Lokalizacja	Opis zadania
	Modernizacja	Budowa				
1	X	-	-	-	Skrzyżowanie dróg lokalnych w miejscowości Wygodna	Powiększenie ronda do potrzeb i bezpieczeństwa ruchu drogowego
2	-	X	-	ok 20km	Obszar całej gminy	Wyznaczenie trasy nordic walking przez BLGD, w 2019r. Została przekazana robocza mapa trasy
3	-	-	-	ok 53km	Od miejscowości Hanna, aż do Jeziora Białego	Utworzenie ścieżki rowerowej od gminy Hanna, przez gminę Sosnówka w kierunku gminy Wisznice, Rossosz pozwoliłoby uatrakcyjnić turystycznie zarówno gminę Sosnówka jak i gminy partnerskie. Mieszkańcy w/w gmin mogliby bezpiecznie rowerem dojechać np. na Jezioro Białe zwiedzając po drodze atrakcje turystyczne takie jak np. Muzeum w Romanowie spędzając przy tym czas zdrowo i aktywnie.
4	-	X	KDG 104066L	135 m	Jabłoń (od drogi 1095L do ul. Lipowej)	Do wybudowania wraz z chodnikami, droga przy budynkach wielorodzinnych w centrum miejscowości
5	-	X	101296L	0,600 km	Rossosz	900 000 zł, 2025 r., budowa chodnika
5	X	-	KDG 103784L	633 m	miejscowości Jabłoń ul. Jaśminowa	Koszt inwestycji 437593,55, realizacja 2020-2021, utwardzone pobocza- 0,75
6	X	-	KDG 103786L	185 m	w miejscowości Paszenki	Koszt inwestycji 188986,02, realizacja 2020-2021, utwardzone pobocza-0,75

Cel strategiczny 2 : Zwiększenie dostępności transportowej strefy przygranicznej Polski, Białorusi i Ukrainy

Cel operacyjny: 2.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru

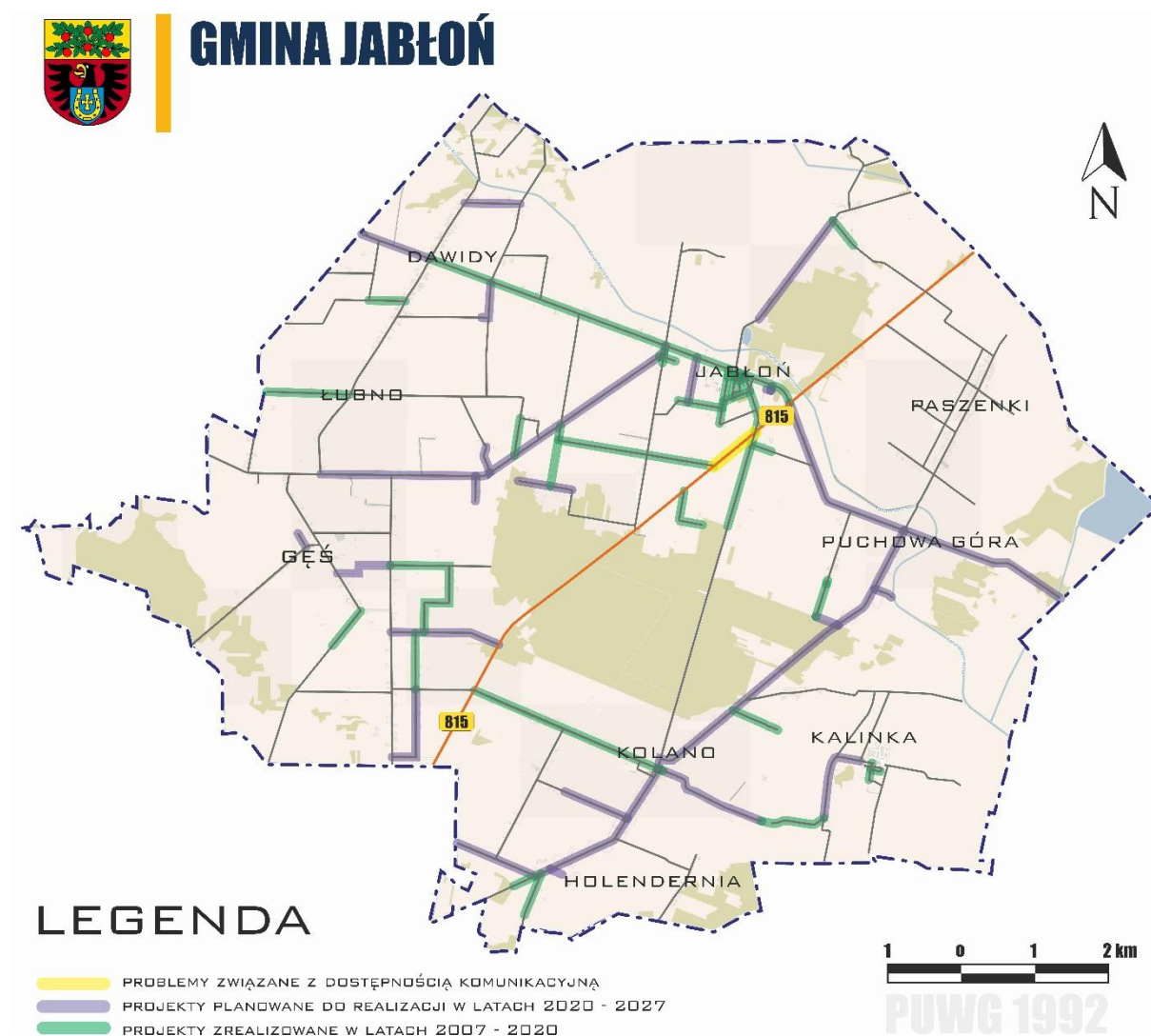
Lp.	Zakres prac		Numer drogi	Długość odcinka	Lokalizacja	Opis zadania
	Modernizacja	Budowa				
1	X	-	Droga powiatowa 1085L	Ok. 1000mb	Przechód	Remont drogi powiatowej przez miejscowość Przechód , ok. 600 000,00zł. Rok realizacji projektu 2025-2028
2	X	-	1635 L	382 m	Przebudowa Al. Jana Pawła II (droga powiatowa nr 1635L) od ronda ul. Kościelna do ronda ul. Wojska Polskiego	sz.k.p.: 2.576.970,49 zł, r.r.: 2020 r., budowa chodnika obustronnie, budowa ścieżki rowerowej obustronnie, modernizacja kanalizacji deszczowej, przebudowa przepustu
3	X	-	KDP 1600L	2500 m	Kolano-Kolonia – Kalinka	Droga powiatowa w złym stanie technicznym
4	X	-	1626 L	4591 m	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1626 L Nowy Orzechów - Lejno - Łomnica od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 820 w m. Nowy Orzechów do granicy powiatu parczewskiego	sz.k.p.: 3.243.177,18 zł, r.r.: 2020 r., przebudowa przepustu
5	X	-	1604 L	443 m	Przebudowa drogi powiatowej nr 1604 L w miejscowości Paszenki (od km19+124,30 do km 19+567)	sz.k.p.: 252.498,59 zł, r.r.: 2020 r.,
6	X	-	KDP 1605L	5300 m	Jabłoń - Gęś	Odcinek drogi powiatowej łączący dwie największe miejscowości Gminy Jabłoń
7	-	X	101254L	2 785 m	Dubica, Horodyszczce	Koszt: 4 885 783,29 zł, realizacja 2020 r., infrastruktura towarzysząca: brak
8	X	-	KDP 1095L	1000 m	Dawidy skrzyżowanie z drogą 1600L – granica Gminy Jabłoń z Gminą Milanów	Odcinek drogi powiatowej łączącej dwie drogi wojewódzkie i dwie gminy część tej drogi została w latach poprzednich zmodernizowana
9	X	-	KDP 1099L	900 m	Jabłoń – Kudry	Droga powiatowa w złym stanie technicznym
10	X	-	KDP 1095L	5000 m	Od drogi 815 do granicy z Gminą Podedwórze	Odcinek drogi powiatowej łączącej dwie drogi wojewódzkie i dwie gminy

Cel operacyjny: 2.2. Poprawa jakości infrastruktury transportowej

Lp.	Zakres prac		Numer drogi	Długość odcinka	Lokalizacja	Opis zadania
	Modernizacja	Budowa				
1	-	-	1085L	-	Skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1085L z drogą krajową	Ustawienie pionowego znaku stop w miejscu silnie kolizyjnym.
2	-	X	Droga wojewódzka 812	-	Dubica	Budowa chodnika w miejscowości Dubica na odcinku przy którym znajduje się zabudowa mieszkaniowa
3	-	-	-	-	Skrzyżowanie dróg krajowej nr 63 z drogą wojewódzką nr 812	Powiększenie ronda do potrzeb i bezpieczeństwa ruchu drogowego
4	-	-	Droga wojewódzka 815	-	Horodyszczce i Wisznice	Budowa ścieżki rowerowej pomiędzy miejscowościami Horodyszczce i Wisznice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 815
5	X	-	1247 L i 1602 L	8,20 km	Milanów, Cichostów, Augustówka (Gmina Siemień)	Koszt ok. – 8,2 mln PLN Rok realizacji – 2020-2027 Infrastruktura towarzysząca - chodnik/ścieżka rowerowa
6	X	-	103748 L	2,35 km	Milanów	Koszt ok. – 3 mln PLN Rok realizacji – 2020-2027 Infrastruktura towarzysząca – chodnik/ścieżka rowerowa
7	-	-	-	-	Przeście dla pieszych w miejscowości Wisznice w ciągu drogi wojewódzkiej 812 (przy budynkach szkoły podstawowej, liceum ogólnokształcącego oraz w centrum miejscowości (przejścia przy budynku Urzędu Gminy Wisznice)	Wymiana warstwy ścieralnej jezdni na powierzchni montażu antypoślizgowej nawierzchni drogowej i na samym przejściu dla pieszych, montaż aktywnego najazdowego punktowego dwustronnego oświetlenia LED, montaż czujników ruchu wraz z uchwytami do regulacji zasięgu aktywacji systemu w obrębie przejścia, montaż lamp ostrzegawczych. Wykonane oznakowania poziomego w formie biało-czerwonych pasów wykonanych w technologii grubowarstwowej chemoutwardzalnej masy, zainstalowane doświetlenie przejścia dla pieszych ledowymi lampami doświetlającymi świecącymi światłem ciągłym po zmroku, wykonanie systemu antypoślizgowego z naturalnego boksytu, zapewniającego skrócenie drogi hamowania.
8	X	-	1095 L 1261 L	560m 1237 m	Przebudowa drogi powiatowej nr 1095 L i 1261 L na odcinku od m. Rudno do m. Radcze	sz.k.p.: 530.000,00 zł, r.r.: 2020 r., przebudowa skrzyżowania
9	X	-	1096 L	11651 m	Przebudowa drogi powiatowej nr 1096 L na odcinku od m. Rusiły do m. Kodeniec	sz.k.p.: 8.664.220,75 zł, r.r.: 2020 - 2021 r., przebudowa przepustów – 8 szt., remont barierki i nawierzchni na mostach – 2 szt.
10	X	-	1601 L	2000 m	Przebudowa drogi powiatowej nr 1601 L (ul. Lipowa w m. Parczew - m. Wierzbówka)	sz.k.p.: 4.789.286,00 zł, r.r.: 2021 – 2023, budowa ścieżki rowerowej,
11	X	-	1604 L	2150 m	Przebudowa drogi powiatowej nr 1604 L wraz	sz.k.p.: 4.377.962,00 zł, r.r.: 2021 – 2023, przebudowa mostu – 1 szt., budowa chodnika jednostronnie

					z mostem w m. Jasionka	
12	-	X	1601 L	800 m	Przebudowa drogi powiatowej nr 1601 L (ul. Kościelna w miejscowości Milanów)	sz.k.p.: 1.658.920,00 zł, r.r.: 2021 – 2023, budowa chodnika
13	-	X	1612 L	1400 m	Przebudowa drogi powiatowej nr 1612 L na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1610 L do RSP w Gródku Szlacheckim	sz.k.p.: 2.846.098,00 zł, r.r.: 2021 – 2023, budowa chodnika, przebudowa przepustów
14	-	X	1610 L	1300 m	Przebudowa drogi powiatowej nr 1610 L na odcinku od torów kolejowych do miejscowości Gródek Szlachecki	sz.k.p.: 2.536.323,00 zł, r.r.: 2021 – 2023, budowa chodnika, przebudowa przepustów

4. Projekty zrealizowane i planowane do realizacji w gminach partnerskich oraz powiecie parczewskim – lokalizacja inwestycji w przestrzeni.





GMINA MILANÓW

LEGENDA

- PROJEKTY PLANOWANE DO REALIZACJI W LATACH 2020 - 2027
- PROJEKTY ZREALIZOWANE W LATACH 2007 - 2020



1 0 1 2 km

POW. 1992



GMINA ROSSOSZ



PUWG 1992

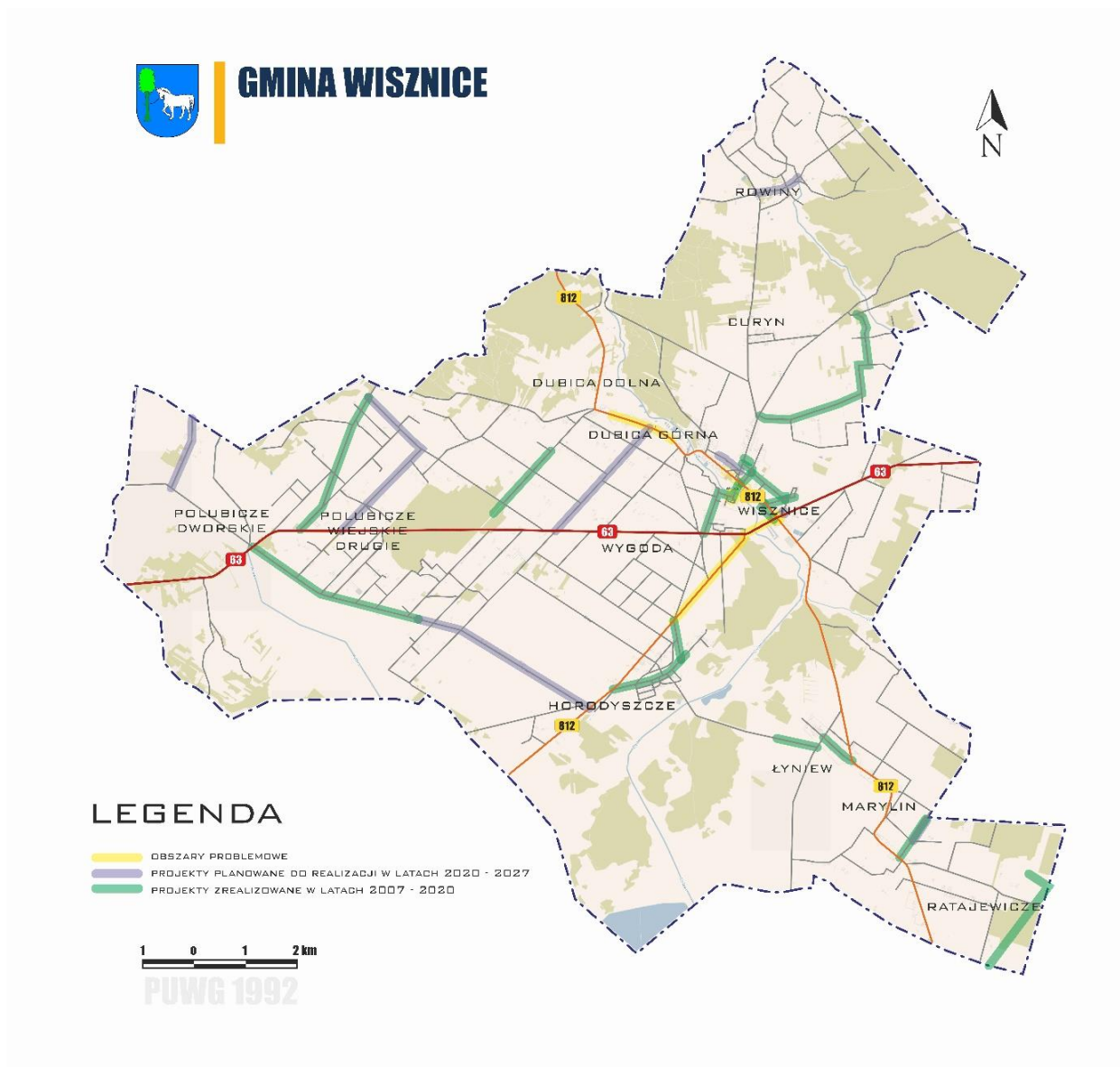
LEGENDA

-  PROJEKTY PLANOWANE DO REALIZACJI W LATACH 2020 - 2027
-  PROJEKTY ZREALIZOWANE W LATACH 2007 - 2020



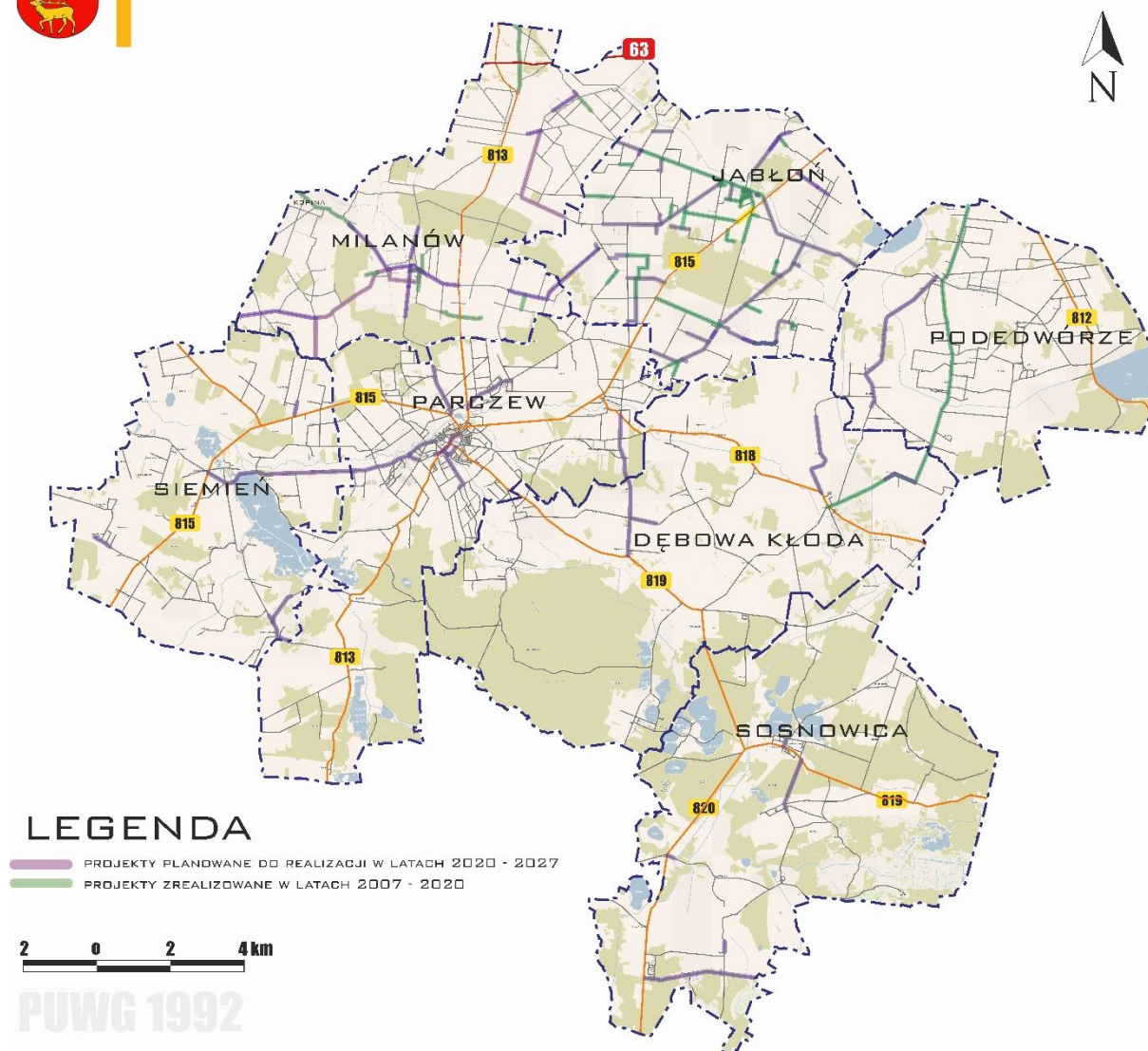
GMINA SOSNÓWKA







POWIAT PARCZEWSKI

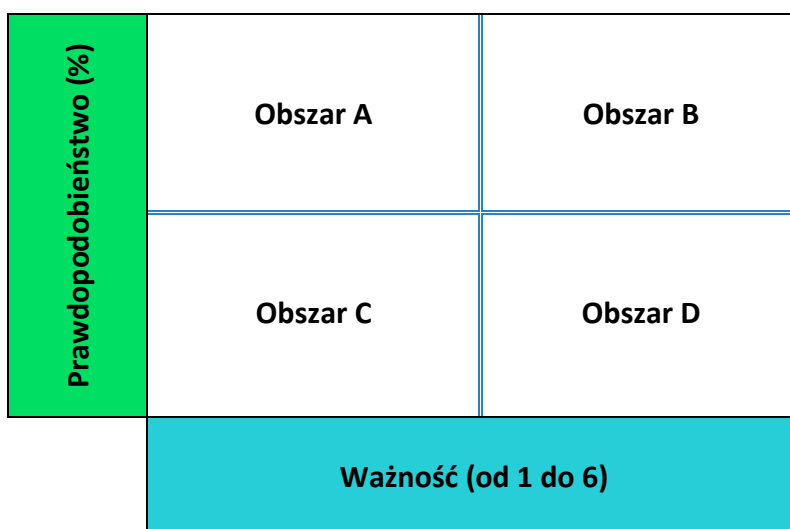


5. Analiza ważności i prawdopodobieństwa działań strategicznych(WiP).

Analiza istotności i prawdopodobieństwa działań strategicznych odnosi się do oceny ważności poszczególnych działań oraz szans na ich realizację w przyjętym 9-cio letnim horyzoncie czasowym (do roku 2029). Ważność została oceniona w skali od 1 do 6, gdzie 1 oznaczało „mało ważne”, natomiast 6 „bardzo ważne”. Działania (projekty proponowane do realizacji w ramach poszczególnych celów operacyjnych) zostały przedstawiono zgodnie z poniższym schematem.

W skali procentowej ocenione zostało prawdopodobieństwo realizacji określonych działań, gdzie 0% to zdarzenie niemożliwe do realizacji, a 100% to zdarzenie pewne.

Schemat obszarów interpretacyjnych analizy WiP:



Linie wewnątrz schematu wyznaczają cztery obszary interpretacji analizy WiP. Obszar A oznacza duże prawdopodobieństwo realizacji, ale małe znaczenie dla rozwoju społeczno – gospodarczego. Obszar B to działania ważne i z dużymi szansami na realizację. Obszar C oznacza działania mniej ważne, ale z niewielkimi szansami na ich wdrożenie. Natomiast obszar D dotyczy działań bardzo ważnych, ale o małej szansie na realizację.

Wyniki analizy WiP dla poszczególnych celów operacyjnych Strategii:

Cel operacyjny: 1.1. Poprawa jakości systemu drogowego

Wysoce prawdopodobne	100 %						
	80 %						
Średnio prawdopodobne	60 %						
	40 %						
Mało prawdopodobne	20 %						
	0 %						
		1	2	3	4	5	6
		Mało ważne		Średnio ważne		Bardzo ważne	

W przypadku Celu operacyjnego 1.1. oceny ważności przedsięwzięć mieściły się w obszarze od „średnio ważne” do „bardzo ważne”, natomiast oceny prawdopodobieństwa w zakresie od „średnio prawdopodobne” do „wysoce prawdopodobne”.

Cel operacyjny: 1.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym

Wysoce prawdopodobne	100 %						
	80 %						
Średnio prawdopodobne	60 %						
	40 %						
Mało prawdopodobne	20 %						
	0 %						
		1	2	3	4	5	6
		Mało ważne		Średnio ważne		Bardzo ważne	

W przypadku Celu operacyjnego 1.2. oceny ważności przedsięwzięć mieściły się w obszarze od „średnio ważne” do „bardzo ważne”, natomiast oceny prawdopodobieństwa w zakresie „średnio prawdopodobne”.

Cel operacyjny: 2.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru

Wysoce prawdopodobne	100 %						
	80 %						
Średnio prawdopodobne	60 %						
	40 %						
Mało prawdopodobne	20 %						
	0 %						
		1	2	3	4	5	6
		Mało ważne		Średnio ważne		Bardzo ważne	

W przypadku Celu operacyjnego 2.1. oceny ważności przedsięwzięć mieściły się w obszarze od „średnio ważne” do „bardzo ważne”, natomiast oceny prawdopodobieństwa w zakresie od „średnio prawdopodobne” do „wysoce prawdopodobne”.

Cel operacyjny: 2.2. Poprawa jakości infrastruktury transportowej

Wysoce prawdopodobne	100 %						
	80 %						
Średnio prawdopodobne	60 %						
	40 %						
Mało prawdopodobne	20 %						
	0 %						
		1	2	3	4	5	6
		Mało ważne		Średnio ważne		Bardzo ważne	

W przypadku Celu operacyjnego 2.2. oceny ważności przedsięwzięć mieściły się w obszarze od „średnio ważne” do „bardzo ważne”, natomiast oceny prawdopodobieństwa w zakresie „średnio prawdopodobne”.

6. System wdrażania i finansowania Strategii - kluczowe instytucje i podmioty zaangażowane w proces realizacji Strategii oraz główne źródła finansowania

Strategia jest perspektywnym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na terenie gmin partnerskich i powiatu parczewskiego. Dlatego też proces jego opracowania, a następnie wdrażania opiera się na konkretnych zasadach. Zasady te mają zapewnić efektywny przebieg inwestycji oraz optymalne wykorzystanie środków i możliwości, tak aby najpełniej zrealizować cele dokumentu, z jednoczesnym poszanowaniem interesów wszystkich stron, na które realizacja tych celów może wywierać wpływ. Zasady, o których mowa podzielono na trzy grupy:

1. Zasady horyzontalne:

- Zasada partnerstwa – wprowadzane zapisy Strategii były przedmiotem konsultacji społecznych z przedstawicielami środowisk samorządowych.
- Zasada wysokiej efektywności zaspokojenia potrzeb społecznych – projektowane rozwiązania, zarówno na etapie opracowania Strategii, jak i wdrożenia jej zapisów w życie, wpłyną na poprawę jakości systemu transportowego oraz zaspokojenie potrzeb społecznych dzięki funkcjonowaniu tego systemu.
- Zasada kompleksowości – wypracowane rozwiązania poprawiają konkurencyjność systemu transportowego w zakresie sieci infrastruktury transportowej jak również organizacji systemu transportu w celu zapewnienia najbardziej efektywnego i odpowiadającego potrzebom mieszkańców sposobu przemieszczania.
- Zasada ciągłości i długookresowości działań – działania przewidywane do realizacji w ramach niniejszej Strategii stanowią kontynuację działań i rozwiązań proponowanych dla poprzednich okresów.
- Zasada zrównoważonego rozwoju – rozwój systemu transportowego obszaru gmin partnerskich nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska. Projektowane działania muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń i nie mogą naruszać równowagi przyrodniczej.
- Zasada zrównoważonego podziału środków – podział środków służących rozbudowie i poprawie jakości infrastruktury transportowej zapewnia optymalny rozwój całego systemu.

2. Zasady opracowywania Strategii:

- Zasada spójności/zgodności – cele i kierunki działania wyznaczone w Strategii będą spójne z innymi działaniami, politykami i celami strategii i planów lokalnych oraz strategii rozwoju województwa lubelskiego, a także innych regionalnych i krajowych dokumentów planistycznych.
- Zasada koordynacji planów rozwoju infrastruktury – założenia Strategii będą skoordynowane z planami instytucji odpowiedzialnych za stan i rozwój poszczególnych elementów systemu transportowego (w tym podmiotami odpowiedzialnymi za linie kolejowe – PKP PLK S.A.; za drogi krajowe – GDDKiA, itp.).

3. Zasady wdrażania Strategii:

- Zasada efektywności inwestycyjnej – za priorytetowe zadania uznane będą inwestycje o najwyższym stopniu efektywności ekonomicznej w odniesieniu do potrzeb mieszkańców obszaru, uwzględniając zasób środków finansowych na realizację inwestycji.

- Zasada montażu finansowego – podczas przygotowania zadań inwestycyjnych uwzględniane będą rozwiązania umożliwiające pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania.
- Zasada dodatkowości – środki finansowe na realizację określonych zadań nie będą w całości pochodziły ze środków zewnętrznych. Podmiot realizujący projekt będzie dysponował określonymi środkami, a dostępne dotacje (np. unijne, samorządowe, krajowe) będą uzupełnieniem tych środków (współfinansowanie).
- Zasada monitorowania i oceny – prowadzony będzie monitoring poziomu rozwoju systemu transportowego poprzez regularne gromadzenie informacji statystycznej, jak również prowadzenie stałych analiz rozwoju tego systemu celem dokonania oceny i ewentualnych korekt w systemie wdrażania Strategii.
- Zasada zapobiegania – działania w ramach Strategii prowadzone będą w taki sposób aby zapobiegać negatywnym oddziaływaniom na środowisko u samego źródła i niedopuszczać do ich powstawania.

Sukces wdrażania Strategii będzie zależny od zapewnienia odpowiednich źródeł finansowania planowanych zadań. Określenie tych źródeł, w kontekście zapewnienia spójności i efektywności realizowanych zadań, jest zadaniem złożonym, ponieważ system transportowy charakteryzuje się wielopoziomowością i hierarchicznością, a za jego rozwój i właściwą organizację odpowiedzialnych jest wiele różnych podmiotów z różnych szczebli zarządzania.

W kontekście niniejszej Strategii transportowej, która zakłada wzrost bezpieczeństwa i spójności sieci drogowej oraz zwiększenie dostępności transportowej strefy przygranicznej Polski, Białorusi i Ukrainy, cele będą realizowane poprzez projekty o charakterze infrastrukturalnym, za realizację których odpowiedzialni są zarządcy dróg. Za kluczowe podmioty i instytucje zaangażowane w proces wdrażania Strategii uznać należy:

- Gminę Jabłoń
- Gminę Milanów
- Gminę Rossosz
- Gminę Sosnówka
- Gminę Wisznice
- Powiat Parczewski (reprezentowany przez Zarząd Dróg powiatowych w Parczewie),

we współpracy z Zarządem Województwa Lubelskiego (reprezentowanym przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie) oraz Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad.

Wielość potencjalnych źródeł, z których mogą być finansowane poszczególne przedsięwzięcia wymaga właściwej organizacji i koordynacji procesu pozyskiwania tych środków – zarówno na poziomie powiatu jak również w każdej z gmin partnerskich. Osiągnięcie celów zawartych w Strategii wymaga zaangażowania różnych instytucji, podmiotów i wydatkowania znacznych środków finansowych. Biorąc pod uwagę uwarunkowania ekonomiczne gmin partnerskich do najważniejszych źródeł pochodzenia kapitału na finansowanie zadań Strategii należeć będą:

a) Środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej

Inwestycje finansowane ze środków Unii Europejskiej wymagają współfinansowania ze środków własnych (w tym przypadku przede wszystkim z budżetów gmin i powiatu). Najbardziej istotna dla rozwoju regionu infrastruktura transportowa będzie rekomendowana do wsparcia z poziomu krajowego i wojewódzkiego (środki z budżetu UE w połączeniu ze środkami samorządu

województwa i środkami krajowymi) oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego 2021 - 2027 (środki z budżetu UE w połączeniu ze środkami wojewódzkimi). Istotnym źródłem finansowania są też programy UE zarządzane na poziomie krajowym (np. Program Współpracy Transgranicznej PL – BA – UA).

b) Środki pochodzące z budżetu krajowego

Ze środków budżetu krajowego finansowaniem objęty może być zarówno rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu krajowym (np. drogi krajowe i wojewódzkie o znaczeniu ponadregionalnym, linie kolejowe) jak również lokalnym (np. *Fundusz Dróg Samorządowych* koordynowany przez Ministerstwo Infrastruktury).

W tej kategorii wymienić można inne fundusze celowe utworzone specjalnie z przeznaczeniem na finansowanie infrastruktury transportowej. Są to w szczególności Krajowy Fundusz Drogowy (KFD), Fundusz Kolejowy (FK), utworzone w Banku Gospodarstwa Krajowego; oraz dotacje celowe lub środki z rezerw celowych poszczególnych ministerstw. W tym kontekście na szczególną uwagę zasługuje mechanizm Porozumień Terytorialnych określony w nowelizowanej ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

c) Środki budżetu Województwa Lubelskiego

Zgodnie z ustawą o samorządzie województwa z budżetu województwa finansowane są zadania o charakterze wojewódzkim w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych. Województwo zajmuje się finansowaniem m.in. rozwoju dróg wojewódzkich, regionalnych przewozów autobusowych, regionalnych przewozów kolejowych. Inwestycje te stanowiąc będą istotne uzupełnienie systemu transportowego gmin partnerskich oraz powiatu.

d) Środki budżetów lokalnych jednostek samorządu terytorialnego (powiat bialski i powiat parczewski, gminy partnerskie) – główne źródło finansowania inwestycji zawartych w Strategii

W budżetach lokalnych JST uwzględnia się środki na inwestycje w budowę, modernizację jak i utrzymanie infrastruktury transportowej o znaczeniu lokalnym (gminnym, powiatowym), stanowiącej uzupełnienie sieci o znaczeniu regionalnym i krajowym. Ponadto z budżetów lokalnych finansowany jest lokalny transport zbiorowy.

e) Środki krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych

Do finansowania zadań wynikających ze Strategii mogą być angażowane środki pozyskiwane m.in. z kredytów lub innych finansowych instrumentów zwrotnych i bezzwrotnych, uzyskanych za pośrednictwem instytucji finansowych takich jak m.in. Europejski Bank Inwestycyjny, czy też Bank Światowy.

f) Środki prywatne

Pewne elementy systemu transportowego mogą być finansowane także ze środków prywatnych, np. z wykorzystaniem formuły partnerstwa publiczno-prywatnego. Jest to rozwiązanie coraz silniej wspierane przez Unię Europejską i może posłużyć do realizacji inwestycji, leżących w interesie publicznym.

Dla zapewnienia skutecznego funkcjonowania lokalnego systemu transportowego istotne jest podejmowanie prób poszukiwania nowych rozwiązań (w tym organizacyjnych) w zakresie zarządzania i finansowania. Ważnym elementem sprawnego wdrażania Strategii powinny być zatem działania zmierzające do podejmowania możliwie szerokiej współpracy pomiędzy samorządami lokalnymi gmin

partnerskich (Jabłoń, Milanów, Rossosz, Sosnówka i Wisznice oraz powiat parczewski i bialski) w zakresie wspólnego finansowania niektórych zadań związanych z rozwojem systemu transportowego celem zapewnienia ciągłości inwestycji. Może to obejmować również kwestie związane z finansowaniem transportu zbiorowego.

7. System monitorowania i ewaluacji realizacji Strategii

Dla skuteczności wdrażania *Strategii rozwoju sieci transportowej gmin partnerskich na lata 2020 - 2029* rekomenduje się powołanie Zespół ds. wdrażania i monitoringu Strategii. Zadaniem zespołu będzie monitorowanie wdrażania założeń strategii, ocena rezultatów wdrażania oraz rekomendowanie niezbędnych działań modyfikujących. Monitoring powinien obejmować przede wszystkim stan realizacji poszczególnych zadań oraz wskaźników przypisanych do celów operacyjnych. Monitorowanie realizacji powinno być podzielone na trzy etapy:

- **Etap I** - monitoring stanu wdrażaniu poszczególnych zadań przewidzianych do realizacji w ramach celów operacyjnych oraz wartości przypisanych im wskaźników.
- **Etap II** - identyfikacja zmian jakie zaistniały podczas wdrażania Strategii oraz rekomendowanie działań zaradczych i aktualizacji Strategii.
- **Etap III** - ocena końcowa stanu realizacji zadań i wartości wskaźników oraz ustalenie przyczyn występujących zmian w procesie realizacji Strategii, a także sformułowanie wniosków dotyczących oceny realizacji celów Strategii i rekomendacji na przyszłość.

Poza bieżącym monitorowaniem, zaleca się aby dokument *Strategii rozwoju sieci transportowej gmin partnerskich na lata 2020 – 2029* poddany został ewaluacji. Proces ten obejmować będzie oszacowanie jakości, wartości i znaczenia Strategii w odniesieniu do zakładanych celów oraz analizę wpływu zrealizowanych projektów na funkcjonowanie systemu transportowego na obszarze gmin partnerskich i powiatu parczewskiego.

W przypadku *Strategii rozwoju sieci transportowej gmin partnerskich na lata 2020 – 2029* rekomenduje się aby ewaluacja została przeprowadzona w dwóch etapach:

- **Ewaluacja mid-term:** w trakcie, po czterech latach (ok. połowy okresu jej realizacji) – oceniane będą realizowane przedsięwzięcia, racjonalność wydatkowania środków finansowych, postęp we wdrażaniu całego dokumentu (osiągnięcie założonych celów poprzez realizację przypisanych im projektów i wskaźników). Na podstawie sporządzonego raportu umożliwione zostanie dokonanie śródkresowej oceny stanu wdrażanej strategii, a także zaproponowanie ewentualnych zmian i skorygowanie jej treści.
- **Ewaluacja ex-post:** po zakończeniu realizacji Strategii – ocena wpływu zrealizowanych przedsięwzięć i celów Strategii na sytuację społeczną i gospodarczą gmin partnerskich i powiatu parczewskiego w kontekście rozwoju systemu transportowego.

Jeśli zaistnieje taka potrzeba Strategia podlega procedurze aktualizacji, która może wynikać ze zmiany uwarunkowań lokalnych, regionalnych, krajowych lub międzynarodowych, pojawienia się nowych problemów i potrzeb lub nowych szans rozwojowych. Przesłanką dla podjęcia aktualizacji Strategii mogą być wnioski z przeprowadzonego monitoringu i ewaluacji.

W oparciu o treść poszczególnych celów strategicznych i operacyjnych oraz misję Strategii, jaką jest zrównoważona, dostępna i bezpieczna sieć drogową na obszarze gmin partnerskich wyznaczono wskaźniki realizacji.

W celu umożliwienia monitoringu i ewaluacji Strategii celom operacyjnym i strategicznym przypisane zostały wskaźniki realizacji, odpowiadające charakterowi planowanych przedsięwzięć i spełniające następujące kryteria:

- mierzalność – wskaźniki są możliwe do zmierzenia na odpowiednio wysokim poziomie dokładności,
- rzetelność – pomiar wskaźników dokonywany będzie w sposób obiektywny, za każdym razem na tych samych zasadach,
- trafność – wskaźniki odzwierciedlać będą rzeczywisty poziom realizacji celów operacyjnych, a więc są dobrane aby odzwierciedlać rzeczywiste wyniki działań,
- dostępność – dane nt. wskaźników będą dostępne dla osób i instytucji dokonujących ewaluacji, ich pozyskanie będzie proste i nie będzie wymagać nadmiernych nakładów finansowych i czasowych.

Stopień osiągnięcia przyjętych celów strategicznych i operacyjnych będzie monitorowany poprzez osiągnięcie przypisanych im wartości wskaźników, których strukturę przedstawiono poniżej.

WSKAŹNIKI PRODUKTU

Cel operacyjny: 1.1. Poprawa jakości systemu drogowego.

Wskaźniki produktu		Wartość w roku 2029
A.	Zmodernizowane drogi	37 km
B.	Wybudowane drogi	19 km

Cel operacyjny: 1.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym.

Wskaźniki produkt		Wartość w roku 2029
C.	Długość wybudowanej infrastruktury zwiększającej bezpieczeństwo	55 km
D.	Ilość zmodernizowanych i wybudowanych obiektów zwiększających bezpieczeństwo	2 szt.

Cel operacyjny: 2.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru.

Wskaźniki produktu		Wartość w roku 2029
E.	Zmodernizowane drogi	21 km
F.	Wybudowane drogi	3 km

Cel operacyjny: 2.2. Poprawa jakości infrastruktury transportowej.

Wskaźniki produkt		Wartość w roku 2029
G.	Długość wybudowanej i zmodernizowanej infrastruktury zwiększającej bezpieczeństwo	32 km
H.	Ilość zmodernizowanych i wybudowanych obiektów zwiększających bezpieczeństwo	5 szt.

WSKAŹNIKI REZULTATU

Cel strategiczny 1 : Wzrost bezpieczeństwa i spójności sieci drogowej.

Wskaźniki rezultatu		Wartość w roku 2030
A.	Sprawny system komunikacji drogowej wewnątrz obszaru, w tym dogodny dojazd do lokalnych centrów gospodarczych	Szybki i bezpieczny dostęp do miejscowości gminnych - skrócenie czasu przejazdu w stosunku do stanu obecnego
B.	Wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Zmniejszenie liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów w stosunku do stanu obecnego
C.	Rozwój turystyki bazujący na ścieżkach rowerowych	Wzrost dochodów gmin z turystyki w stosunku do stanu obecnego
D.	Zaspokojony popyt użytkowników obszaru na wykorzystanie ciągów pieszo - rowerowych	80% użytkowników usatysfakcjonowanych z funkcjonowania ciągów pieszo – rowerowych

Cel strategiczny 2 : Zwiększenie dostępności transportowej strefy przygranicznej Polski, Białorusi i Ukrainy.

Wskaźniki rezultatu		Wartość w roku 2030
E.	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych, mieszkaniowych, rekreacyjnych i turystycznych	Bezpieczny i szybki dostęp do pracy, miejsca zamieszkania i wypoczynku - skrócenie czasu przejazdu w stosunku do stanu obecnego
F.	Sprawny system komunikacji drogowej z otoczeniem obszaru, w tym dogodny dojazd do centrów gospodarczych regionu	Bezpieczny i szybki dostęp do kluczowych węzłów komunikacyjn. - skrócenie czasu przejazdu w stosunku do stanu obecnego
G.	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się po drogach	Zmniejszenie liczby wypadków pojazdów mechanicznych w stosunku do stanu obecnego

Spis rycin

Ryc. 1. Lokalizacja gmin partnerskich w województwie lubelskim Źródło: Opracowanie własne na podstawie geoportal.gov.pl.....	5
Ryc. 2. Struktura użytkowania gruntów w gminach partnerskich Źródło: Opracowanie własne.....	6
Ryc. 3. Tereny zielone gmin partnerskich Źródło: Opracowanie własne.....	7
Ryc. 4. Dynamika zmian liczby ludności w gminach partnerskich Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.....	8
Ryc. 5. Udział ludności wg. ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem na terenach gmin partnerskich Źródło: Opracowanie własne na podstawie DBL GUS.....	9
Ryc. 6. Saldo migracji w gminach partnerskich Źródło: Opracowanie własne na podstawie DBL GUS.....	10
Ryc. 7. Wskaźnik bezrobocia rejestrowanego w gminach partnerskich Źródło: Opracowanie własne na podstawie DBL GUS.....	11
Ryc. 8. Rodzaje działalności wśród osób prowadzących działalność gospodarczą Źródło: Opracowanie własne.....	12
Ryc. 9. Podstawowy układ komunikacyjny gmin partnerskich Źródło: Opracowanie własne.....	15
Ryc. 10. Stopień wyposażenia w infrastrukturę techniczną Źródło: Opracowanie własne.....	16