

**Maciej Bałtowski, Andrzej
Miszczuk**

**Via Intermare w strategii rozwoju
Euroregionu Bug**

Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio K, Politologia 7, 89-110

2000

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

ANNALS
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN – POLONIA

VOL. VII

SECTIO K

2000

Zakład Samorządów i Polityki Lokalnej
Wydziału Politologii UMCS

MACIEJ BAŁTOWSKI, ANDRZEJ MISZCZUK

Via Intermare w strategii rozwoju Euroregionu Bug

Via Intermare in the development strategy for the Bug Euro-Region

WPROWADZENIE

We wrześniu 1995 roku podpisane zostało w Łucku porozumienie powołujące Euroregion Bug (EB), w którego skład po stronie polskiej weszły województwa: chełmskie, lubelskie, tarnobrzeskie i zamojskie, a po stronie ukraińskiej: obwód wołyński. Utworzono Radę Euroregionu, dwa Sekretariaty Krajowe (w Chełmie i w Łucku) a także komisje robocze.

Równolegle do działań administracji rządowej i samorządowej, na zamówienie Porozumienia Regionalnego Wojewodów w Lublinie, Komitet Badań Naukowych uruchomił w 1994 r. grant,¹ którego celem było zgromadzenie i systematyzacja wiedzy o regionie przygranicznym oraz przedstawienie koncepcji i narzędzi wspomaganie rozwoju tego regionu.

Problematyka badań obejmowała obok zagadnień gospodarczych także zagadnienia polityczne, prawne, ekologiczne, zagospodarowania przestrzennego, społeczne, demograficzne i kulturowe.² W ramach projektu powstało kilkadziesiąt opracowań naukowo-badawczych, w zdecydowanej większości opublikowanych w 16 tomach serii wydawniczej „Euroregion Bug”.

¹ PBZ-059-01, *Projekt zagospodarowania przestrzenno-gospodarczego makroregionu województw: białkopodlaskiego, chełmskiego, lubelskiego, tarnobrzeskiego*, kierownik: prof. M. Bałtowski z Politechniki Lubelskiej, sekretarz naukowy – dr Andrzej Miszczuk z UMCS.

² Więcej informacji na ten temat można znaleźć w artykule: M. Bałtowski, A. Miszczuk, *Koncepcja programu badawczego w ramach Euroregionu Bug*, [w:] *Problemy współpracy przygranicznej Polski, Białorusi i Ukrainy*, M. Bałtowski (red.), seria „Euroregion Bug” t. 1, Politechnika Lubelska, Lublin 1994, s. 27–40.

Wśród nich szczególne znaczenie ze względu na walory metodologiczno-aplikacyjne ma *Strategia Euroregionu Bug*, wykonana przez zespół kierowany przez dr. J. Polskiego. Stanowi ona podsumowanie trzyletnich badań i można ją traktować jako swoistego rodzaju syntezę prac wszystkich zespołów badawczych.

Strategia Euroregionu Bug nie jest dokumentem oficjalnie przyjętym, a jedynie koncepcją programową przeznaczoną dla Rady Euroregionu Bug oraz wszystkich zainteresowanych instytucji i organizacji. Obejmuje propozycje działań wspomagających rozwój czterech polskich województw oraz integrację gospodarczą tego obszaru z obwodem wołyńskim. Okazała się ona przydatna dla władz nowego, województwa lubelskiego, które zaczęło funkcjonować 1 stycznia 1999 roku, jako że wiele programów w niej zawartych zostało zaadoptowanych dla potrzeb *Strategii rozwoju województwa lubelskiego*.

ZARYS METODYCZNY STRATEGII ROZWOJU

Zastosowana w *Strategii Euroregionu Bug* metoda opiera się na sześciu zasadniczych etapach.³ Pierwszym etapem jest sformułowanie hipotezy celów. Jest to wybór między dążeniami, preferencjami i aspiracjami a możliwościami wynikającymi z ogólnej oceny znanej rzeczywistości w obszarze działania strategii. W ramach hipotezy został sformułowany cel generalny wyrażający orientację strategii oraz zasadnicze grupy działań, logicznie warunkujące jego osiągnięcie.

Drugim etapem opracowania strategii jest diagnoza, czyli ocena rzeczywistości z punktu widzenia wcześniej postawionej hipotezy celów, uwzględniającej zestaw dziedzin badań rzeczywistości i przyszłych działań strategicznych. Przedmiotem trzeciego etapu strategii jest – opracowana na podstawie wcześniejszych badań – kwalifikacja istotnych zjawisk jako problemów i potencjałów rozwojowych współpracy transgranicznej w ramach EB.

W czwartym etapie tworzona jest scenariuszowa wizja przyszłości euroregionu, ilustrująca możliwy przebieg zdarzeń i procesów w dziedzinach działań strategicznych w oparciu o zależności między nimi, zakładany wpływ uwarunkowań zewnętrznych oraz wewnętrznych (problemów i potencjałów), stanowiących zagrożenia lub szanse realizacji przewidzianych w hipotezie celów. Wizja jest tworzona w formie kilku scenariuszy (minimalnie są to dwa scenariusze, tj. scenariusz szans i zagrożeń), które stanowią element procesu weryfikacji wcześniej postawionej hipotezy celów.

³ Por.: J. Polski, *Zarys metodyczny strategii*, [w:] *Strategia rozwoju Euroregionu Bug*, J. Polski (red.), seria „Euroregion Bug”, Norbertinum, Lublin 1997, s. 44–52.

W piątym etapie istnieją już podstawy do weryfikacji hipotezy celów oraz ich uszczegółowienia w odniesieniu do dziedzin działań strategicznych.

Ostatni – szósty, operacyjny i najobszerniejszy etap strategii obejmuje jej programy działania.

Ze względu na rozmiary opracowania w dalszych rozważaniach ograniczono się do ukazania celu generalnego *Strategii rozwoju Euroregionu Bug*, celów warunkujących, dziedzin współpracy oraz zweryfikowanych – w oparciu o diagnozę, analizę problemów i potencjałów oraz projekcję scenariuszową – celów podstawowych. Ostatnia część opracowania prezentuje wybrane programy działania, jakie umieszczono w *Strategii*, a które bezpośrednio lub pośrednio wiążą się z koncepcją *Via Intermare*.

CELE I DZIEDZINY WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ

Celem generalnym *Strategii* jest tworzenie coraz lepszych warunków rozwoju gospodarczego obszaru Euroregionu Bug. Oznacza to uruchamianie mechanizmu dwustronnych zależności między rozwojem gospodarczym a intensywnością i rozległością współpracy.⁴

Cele warunkujące, stanowiące pierwszy stopień konkretyzacji celu generalnego, pokazują zasadnicze kierunki działania. Zdaniem zespołu opracowującego strategię są one następujące:

- * tworzenie warunków współpracy transgranicznej,
- * powiększanie potencjałów funkcji ponadregionalnych,
- * kształtowanie ładu gospodarczego i przestrzennego.

W wyniku wstępnych prac nad strategią EB przyjęto następujące dziedziny działań wymagających wspomaganie rozwoju:

- 1) środowisko przyrodnicze,
- 2) ośrodki rozwoju współpracy transgranicznej,
- 3) sieć komunikacyjna wraz z przejściami granicznymi,
- 4) infrastruktura ekonomiczna,
- 5) infrastruktura agrobiznesu,
- 6) turystyka,
- 7) nauka i innowacje,
- 8) sfera kontaktów społecznych.

Zaproponowany w *Strategii* zestaw celów wiodących i podstawowych wskazuje szczegółowe kierunki działań na rzecz rozwoju współpracy. Został on ułożony w ośmiu grupach tematycznych odpowiadających wytypowanym dziedzinom działań. W każdej grupie określony jest cel wiodący danej dziedziny

⁴ Por.: J. Polski, *Rozwój Euroregionu Bug – podejście strategiczne*, [w:] *Strategia rozwoju Euroregionu Bug*, J. Polski (red.), seria „Euroregion Bug”, Norbertinum, Lublin 1997, s. 29–43.

oraz cele podstawowe. Ich liczba jest różna w poszczególnych grupach i zależy od szczegółowego zestawu zagadnień lub branż.

W środowisku przyrodniczym działania w ramach współpracy ukierunkowane są na dwa rodzaje efektów, to znaczy na:

- * efekty ekologiczne
- * racjonalną gospodarkę przyrodniczymi zasobami użytkowymi.

Obydwa motywy gospodarowania środowiskiem przyrodniczym znajdują wyraz w następującym zestawieniu celów podstawowych, zapisanych w Polityce Ekologicznej EB:⁵

- 1.1. Wyeliminowanie lub złagodzenie największych zagrożeń środowiska;
- 1.2. Szczególna ochrona terenów źródliskowych, zwłaszcza na Rostoczu i Wyżynie Lubelskiej oraz odtwarzanie systemu retencji wodnej rzek i terenów łąkowo-torfowiskowych;
- 1.3. Ochrona biologicznych i produkcyjnych zasobów gleb;
- 1.4. Ochrona różnorodności biologicznej i krajobrazowej;
- 1.5. Wzrost lesistości Euroregionu i poprawa stanu ekologicznego lasów;
- 1.6. Oszczędność i efektywność gospodarczego wykorzystania przestrzeni, zasobów wodnych, surowców i energii;
- 1.7. Promowanie postępu technicznego w ochronie środowiska oraz rozwój metod czynnej ochrony przyrody;
- 1.8. Rozwój organizacyjny i kadrowy służb ochrony środowiska.

Przed ośrodkami rozwoju współpracy transgranicznej stoją następujące cele wiodące:

- * generowanie korzyści z tytułu współpracy transgranicznej na rzecz regionu,
- * tworzenie sprzyjających warunków przestrzennych i ofert na rzecz rozwoju współpracy transgranicznej.

W ujęciu operacyjnym są to następujące cele podstawowe:

- 2.1. Aglomeracyjne kształtowanie rozwoju Lubelskiego Zespołu Miejskiego, jako wiodącego w regionie ośrodka koncentracji funkcji transgranicznych;
- 2.2. Wspomaganie rozwoju ośrodków wojewódzkich, rozwijających funkcje wyższego rzędu na rzecz współpracy transgranicznej;
- 2.3. Promocja ośrodków o znaczeniu regionalnym i subregionalnym dla upowszechniania współpracy transgranicznej i korzyści z tego tytułu;
- 2.4. Kształtowanie ładu przestrzennego we wszystkich jego aspektach,

W komunikacji *Strategia* opiera się na dwóch celach wiodących, to znaczy:

- * stworzeniu wysoce sprawnej, wewnątrzregionalnej i zewnętrznej sieci komunikacyjnej;
- * zapewnieniu sprawności ruchu i sprawnej obsługi podróżnych.

⁵ Zob. więcej na ten temat: T. J. Chmielewski, *Polityka ekologiczna Euroregionu Bug*, seria „Euroregion Bug”, t. 15, Lublin 1997.

W ujęciu operacyjnym za najważniejsze cele podstawowe należy uznać:

- 3.1. Podniesienie sprawności przejść granicznych i obsługi odpraw celnych;
- 3.2. Rozwój sieci i wzrost sprawności dróg ekspresowych i ewentualnie autostrad;
- 3.3. Budowę lotniska pasażersko-towarowego w aglomeracji lubelskiej oraz rozbudowę sieci specjalistycznych lotnisk w innych ośrodkach EB;
- 3.4. Przystosowanie sieci kolejowej do udrożnienia współpracy transgranicznej;
- 3.5. Rozwój sieci drogowej niższej rangi, w tym dróg regionalnych i lokalnych;
- 3.6. Rozwój kompleksowej infrastruktury obsługującej ruch komunikacyjny, Cele wiodące w dziedzinie **przedsiębiorczości i rozwoju infrastruktury ekonomicznej** obejmują przygotowanie bazy ekonomicznej i innych warunków współpracy rynkowej, w tym rozwoju:

- * infrastruktury przedsiębiorczości jako bazy współpracy;
- * transgranicznego systemu funkcjonowania rynku, warunków organizacyjno-technicznych wymiany, jej kontroli oraz rozliczeń.

W tym zakresie można wyodrębnić następujące strategiczne cele podstawowe:

- 4.1. Rozwój sieci jednostek wspierania przedsiębiorczości;
 - 4.2. Organizowanie nowych form obsługi kapitałowej rozwoju przedsiębiorczości;
 - 4.3. Tworzenie bazy przestrzeni rynkowej, w tym stałej i zmiennej przestrzenie sieci imprez targowych oraz giełd;
 - 4.4. Tworzenie sieci wzajemnych rozliczeń handlowych między stroną polską i ukraińską;
 - 4.5. Usprawnienie systemu celnego;
 - 4.6. Tworzenie stref biznesu w najbardziej dogodnych obszarach przy szlakach komunikacyjnych;
 - 4.7. Tworzenie sieci ośrodków generujących aktywność gospodarki rynkowej. W **rolnictwie** i innych działach **agrobiznesu** jako cele wiodące można postawić:
 - * wzrost koniunktury na produkty rolne – naturalne i przetworzone, pochodzące z obszaru Euroregionu,
 - * ekologizację rolnictwa i wzrost jakości produkcji.
- W strategii współpracy transgranicznej cele podstawowe będą następujące:
- 5.1. Organizowanie sieci targów i giełd rolnych;
 - 5.2. Wspieranie struktur produkcyjnych o specjalnej atrakcyjności rynkowej;
 - 5.3. Tworzenie i wdrażanie systemów marketingowych dla rolnictwa;
 - 5.4. Wspieranie przedsięwzięć restrukturyzacji branżowej produkcji rolnej i jej przetwórstwa;
 - 5.5. Rozwijanie doradztwa produkcyjnego w międzynarodowej orientacji rynkowej;
 - 5.6. Wspomaganie innych funkcji rynkowych na wsi.

W dziedzinie **turystyki** wiodące cele rozwoju współpracy w tej dziedzinie obejmą:

- * przygotowanie i udostępnianie walorów przyrodniczych i innych dla rozwoju turystyki,

- * zorganizowanie bazy obsługi ruchu turystycznego.

Cel wiodący można osiągać poprzez następujące cele podstawowe:

6.1. Zagospodarowanie turystyczne rzeki Bug i innych ważniejszych rzek, w tym Sanu i Wieprza;

6.2. Zagospodarowanie obszarów o najwyższych walorach turystycznych – Rostocza i Polesia;

6.3. Stworzenie systemów obsługi zorientowanych na klientów o różnej zamożności;

6.4. Pobudzanie rozwoju drobnej przedsiębiorczości w tej dziedzinie;

6.5. Przygotowywanie gospodarstw rolnych do obsługi bazy agroturystyki;

6.6. Tworzenie informacyjnych systemów obsługi ruchu turystycznego.

W dziedzinie **nauki i działalności innowacyjnej** istnieje szeroki zakres współpracy transgranicznej w EB, możliwy do ujęcia w dwóch grupach celów wiodących, to znaczy jako:

- * wzrost współtworzenia wiedzy i wymiany naukowej, przede wszystkim w szkolnictwie wyższym,

- * tworzenie systemów badań i wdrożeń (R&D) jako potencjałów przyszłej współpracy.

Cele podstawowe w sferze nauki i innowacji obejmują:

7.1. Wymianę studentów i pracowników naukowo-dydaktycznych między uczelniami polskimi i ukraińskimi w możliwie szerokim wachlarzu dyscyplin naukowych;

7.2. Rozwój nowych dyscyplin szkolnictwa wyższego;

7.3. Tworzenie podstaw rewitalizacji istniejącego i rozwoju nowego zaplecza badawczego;

7.4. Tworzenie systemów infrastruktury ekonomicznej i organizacyjnej dla przedsiębiorczości innowacyjnej;

7.5. Tworzenie regionalnych centrów naukowo-innowacyjnych i ich sieci wdrożeniowej w terenie.

W **sferze społecznej** można jedynie przygotowywać dwie grupy warunków stanowiących jej cele wiodące. Są to:

- * warunki materialne kontaktów transgranicznych, w tym warunki pobytu przyjezdnych;

- * warunki bezpieczeństwa i kompleksowa obsługa przyjezdnych.

Cele podstawowe będą obejmowały:

8.1. Rozwój bazy materialnej kontaktów i działalności społecznej (centrów oraz ośrodkówjazdowych, obiektów działalności oświatowej, kulturalnej i kultury fizycznej);

8.2. Tworzenie systemów informacyjnych o formach i miejscach działalności społecznej stanowiącej potencjał współpracy;

8.3. Rozwój systemów bezpieczeństwa publicznego, szczególnie bezpieczeństwa podróżowania i przebywania cudzoziemców na terenie EB.

W nawiązaniu do celów podstawowych w poszczególnych dziedzinach zostały opracowane następujące programy:

1) grupa programowa **Środowisko przyrodnicze**:

- * Czysty Bug,
- * Transgraniczne obszary chronione (Polesie i Roztocze),
- * Odtwarzanie zasobów biologicznych wybranych ekosystemów, rzecznych, torfowiskowych i łąkowych.

2) grupa programowa **Ośrodki rozwoju współpracy transgranicznej**:

- * Rozwój aglomeracji lubelskiej,
- * Kształtowanie sieci ośrodków aktywizacji współpracy transgranicznej,
- * Marketing ośrodków rozwoju współpracy transgranicznej.

3) grupa programowa **Komunikacja**:

- * Realizacja drogi ekspresowej S-19,
- * Rozbudowa drogi S-17 i przekształcenie jej w drogę ekspresową,
- * Realizacja drogi ekspresowej S-82,
- * Organizacja drogi ekspresowej Frampol – Zosin (granica Państwa),
- * Rozbudowa międzynarodowego przejścia drogowego w Hrebennem,
- * Utworzenie przejścia granicznego Usmierz – Waręż,
- * Budowa lotniska pasażersko-towarowego dla Lublina,
- * Rozbudowa lotniska w Turbi k. Stalowej Woli,
- * Rozbudowa Linii Hutniczo-Siarkowej.

4) grupa programowa **Przedsiębiorczość i infrastruktura ekonomiczna**:

- * Inkubatory przedsiębiorczości,
- * Forum inwestycyjne EB,
- * Centrum Promocji Inwestycji Zagranicznych,
- * Kapitał ryzyka (Venture capital),
- * Centrum Targi Wschodnie,
- * Targi Euroregionu Bug,
- * Rozproszona Specjalna Strefa Ekonomiczna w woj. tarnobrzeskim,
- * Wykorzystanie LHS do aktywizacji gospodarczej woj. zamojskiego,
- * Rozrachunkowa Izba Barterowa,
- * Urząd Celny,
- * Ośrodki Informacji Rynkowej.

5) grupa programowa **Rolnictwo i agrobiznes**:

- * Lubelska Giełda Rolno-Ogrodnicza,
- * System Marketingowy dla Produktów Ogrodniczych w Lublinie,
- * Giełda Towarowa Ziemi Sandomierskiej,
- * Agroforum – Baranów Sandomierski,

- * Zamojska Giełda Rolno-Spożywcza,
- * Rolnictwo Ekologiczne na Obszarze Euroregionu Bug.

6) grupa programowa **Turystyka**:

- * Rozwój agroturystyki,
- * Rozwój luksusowej bazy noclegowej,
- * Zagospodarowanie rzeki Bug dla potrzeb turystyki wodnej,
- * Turystyczne przejścia graniczne,
- * System informacji turystycznej Euroregionu Bug.

7) grupa programowa **Nauka i innowacje**:

- * Rozwój sieci szkolnictwa wyższego EB, na
- * Regionalne centrum innowacyjne – technopol,
- * Wybrane ośrodki innowacyjne EB.

8) grupa programowa **Sfera społeczna**:

- * Wielofunkcyjne centrum kongresowe w Lublinie,
- * Ważniejsze ośrodki konferencyjno-rekreacyjne na obszarze EB.

Zaproponowane w *Strategii* programowe propozycje działań mają charakter otwarty, co oznacza, że mogą być w przyszłości modyfikowane i uzupełniane.

3. KONCEPCJA *VIA INTERMARE* A PROGRAMY DZIAŁANIA W STRATEGII ROZWOJU EUROREGIONU BUG

Koncepcja *Via Intermare* – zaproponowana przez prof. Marcina Rościszewskiego⁶ – opiera się na działaniach zmierzających do ponownego udrożnienia szlaku transportowego: Gdańsk – Warszawa – Lublin – Lwów – Odessa i nadania mu rangi europejskiego korytarza transportowego. Dzięki temu nastąpiłaby aktywizacja wschodniego pogranicza Polski oraz znaczne ożywienie w kontaktach polsko-ukraińskich.⁷ Regionalne i międzynarodowe znaczenia *Via Intermare* ukazują ryc. 1 i 2.

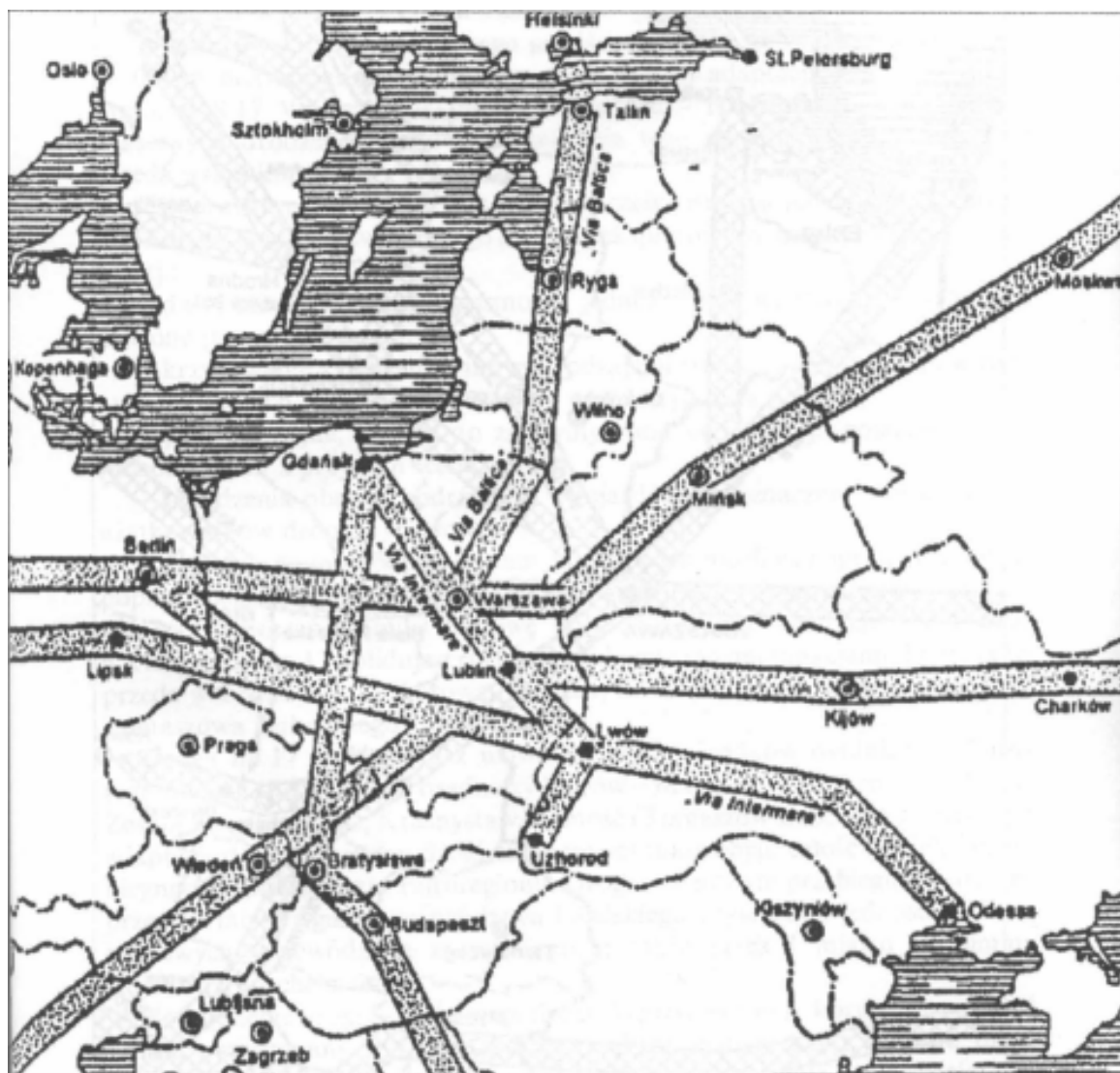
Koncepcja ta znajduje także swój wyraz w *Strategii rozwoju Euroregionu Bug*, o czym świadczą programy w niej zawarte, które można podzielić na trzy grupy:⁸

- * programy związane z bezpośrednią realizacją *Via Intermare*,
- * programy pośrednio związane z tą koncepcją, dla których realizacji jest ona korzystna,
- * programy, których realizację *Via Intermare* może utrudniać.

⁶ Por.: M. Rościszewski, *Polska granica wschodnia*, „Geopolitical Studies IGSO PAS”, vol. 1, 1997.

⁷ M. Rościszewski, *Uwarunkowania geopolityczne Wschodniej Strefy Aktywności Gospodarczej*, [w:] *Wschodnia strefa aktywności gospodarczej*, R. Horodeński, M. Rościszewski (red.), WSE Białystok 1999, s.23–66.

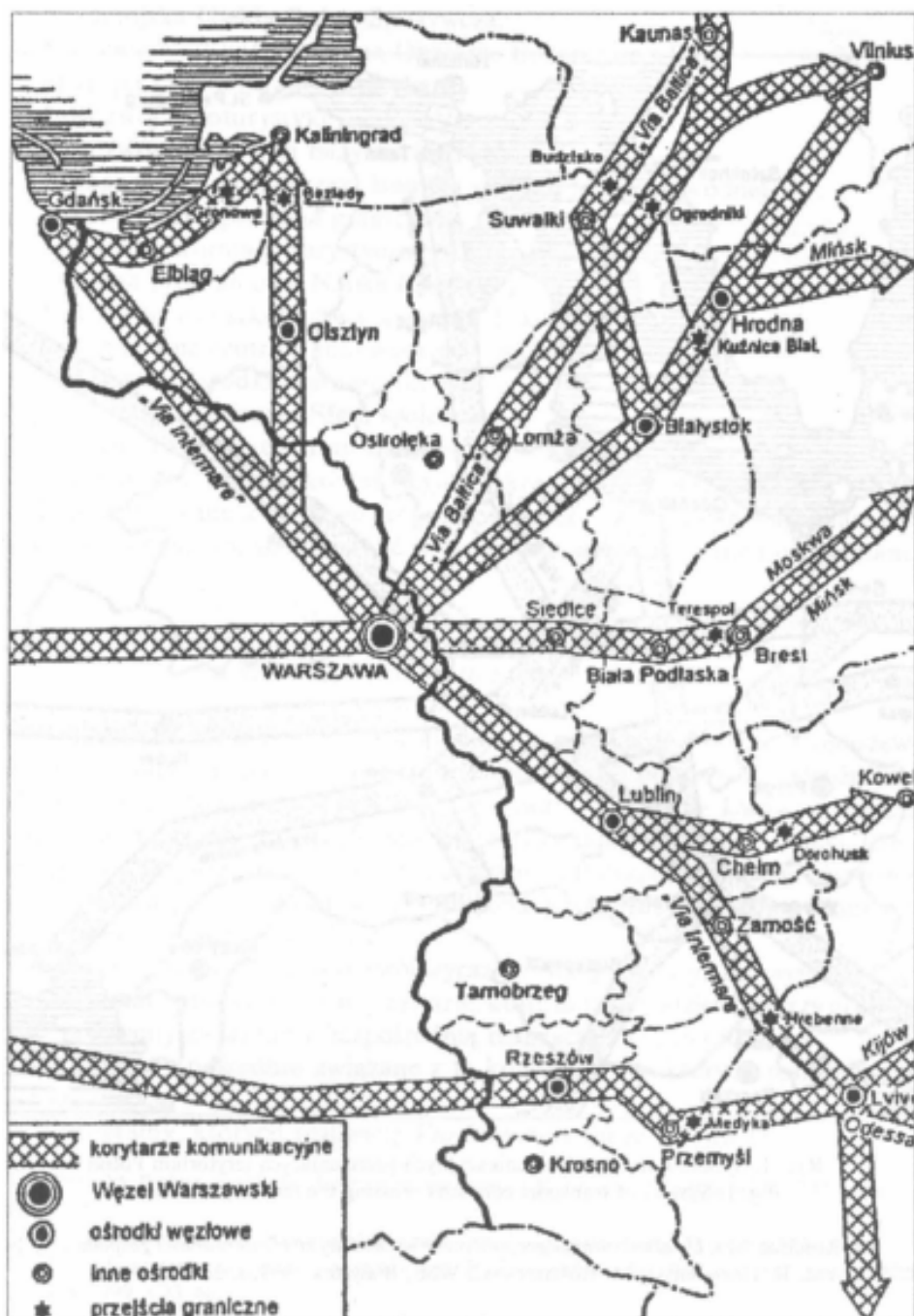
⁸ Por.: E. Bielak, T. J. Chmielewski, W. A. Gorzym-Wilkowski, R. Jur, M. Kowerski, L. Kraczkowski, A. Miszczuk, J. Polski, H. Ponikowski, *Programy strategiczne*, [w:] *Strategia rozwoju Euroregionu Bug*, J. Polski (red.), seria „Euroregion Bug”, Norbertinum, Lublin 1997, s. 114–276.



Ryc. 1. System korytarzy komunikacyjnych przecinających terytorium Polski.

Fig. 1. System of transport corridors crossing the territory of Poland

(M. Rościszewski, *Uwarunkowania geopolityczne wschodniej strefy aktywności gospodarczej*, [w:] *WŚAG*, red. R. Horodeński, M. Rościszewski, WSE, Białystok 1999, s. 23–66.)



Ryc. 2. Korytarze komunikacyjne Wschodniej Strefy Aktywności Gospodarczej.

Fig. 2. Transport corridors in the Eastern Zone of Economic Activity

(M. Rościszewski, *Uwarunkowania geopolityczne wschodniej strefy aktywności gospodarczej*. [w:] *WSAG*, red. R. Horodeński, M. Rościszewski, WSE, Białystok 1999, s. 23–66.)

Do pierwszej grupy można zaliczyć dwa programy, tj.:

- 1) **rozbudowy drogi S-17 i przekształcenia jej w drogę ekspresową,**
- 2) **rozbudowy międzynarodowego przejścia granicznego w Hrebennem.**

Celem pierwszego programu jest rozbudowa i adaptacja istniejącej drogi krajowej S-17 Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebennie do parametrów właściwych drodze ekspresowej. Realizacja tego programu będzie polegała przede wszystkim na:

* poprawie parametrów technicznych części istniejących odcinków drogi nr 17 do poziomu przewidzianego dla dróg ekspresowych drugiej klasy technicznej, tj.:

- dwie, nie mniej niż dwupasmowe, jednokierunkowe jezdnie, trwale rozdzielone pasem dzielącym,
- krzyżowanie z drogami i innymi rodzajami tras komunikacyjnych w różnych poziomach, możliwość wyjazdu i wjazdu tylko na węzłach,
- pasy awaryjne, służące do zatrzymywania się i postoju pojazdów unieruchomionych z przyczyn technicznych,
- urządzenia obsługi podróżnych i pojazdów, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi ekspresowej.

* budowie nowych odcinków tam, gdzie nie jest możliwa poprawa przekroju poprzecznego drogi w obecnym przebiegu do potrzebnych parametrów; w szczególności oznaczać to musi budowę obwodnic w tych centrach osadnictwa, w których droga 17 koliduje z ruchem lokalnym i innymi funkcjami. Dotyczy to przede wszystkim Ryk, Kurowa, Lublina, Świdnika, Piask, Izbicy, Zamościa, Tomaszowa Lubelskiego i Hrebennego.

Droga nr 17 łączy kilka z najważniejszych ośrodków osadniczych Euroregionu Bug (Ryki, zespół osadniczy Kurów – Markuszów – Garbów, Lubelski Zespół Miejski, Piaski, Krasnystaw, Zamość i Tomaszów Lubelski). Program jej adaptacji do parametrów drogi ekspresowej musi objąć całość odcinka drogi biegnącego przez obszar Euroregionu. Droga – w nowym przebiegu – musi biec przez 12 miast i gmin województwa lubelskiego i tyle samo jednostek samorządowych województwa zamojskiego, a także przez 1 miasto i 2 gminy województwa chełmskiego.

Podniesienie drogi S-17 do rangi drogi ekspresowej może korzystnie wpłynąć na ład przestrzenny w skali lokalnej i subregionalnej. Sama budowa drogi stworzy również liczne dodatkowe miejsca pracy i wywoła aktywizację gospodarczą regionu.

Droga ekspresowa S-17 będzie czynnikiem rozwoju gospodarczego poprzez otwarcie międzynarodowe EB i połączenie portów morskich nad Bałtykiem z portami Morza Czarnego. Obszar objęty strategią rozwoju może zyskać ważny korytarz tranzytowy, a przez to pobudzić rozwój całej sfery gospodarki i ośrodków miejskich położonych na tym szlaku. Po stronie ukraińskiej przedłużenie tej drogi będzie łączyło ważne ośrodki miejskie i gospodarcze, w tym Lwów z Odessą.

Droga S-17 ma znaczenie krajowe, stąd też znajduje się ona w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, którą na terenie województwa lubelskiego reprezentuje Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Lublinie. Ta właśnie instytucja jest głównym podmiotem realizacji programu. Jednak sprawna jego realizacja wymagać będzie współdziałania także innych podmiotów z terenu regionu, m.in. samorządów terytorialnych, Rady Euroregionu Bug.

Warunkiem rozpoczęcia realizacji programu będzie stosowna decyzja władz centralnych co do zapewnienia środków na budowę drogi S-17. Pierwsze elementy programu zostały już uruchomione (np. modernizacja wiaduktu nad torami LHS w Sitańcu), inne są przygotowywane (obwodnica Piask). Jednak pełnym rozwiązaniem jest włączenie drogi S-17 do rządowego programu budowy dróg ekspresowych.

Podmioty funkcjonujące na obszarze Euroregionu mogą uczestniczyć w przygotowaniu niniejszego programu przez:

- * działania promocyjne i lobbystyczne,
- * zmiany w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
- * ewentualne wspomagające uczestnictwo w kosztach przygotowania budowy i kosztach inwestycji towarzyszących.

Ze względu na zakres i koszty programu winien on być realizowany etapowo. Strategicznymi elementami programu jest budowa obwodnic ważniejszych miejscowości. Całkiem uzasadnione wydaje się również łączenie finansowych środków budżetu państwa i przedsiębiorstw (z przeznaczeniem środków pozabudżetowych na niektóre elementy programu – np. centra usługowo-handlowe w węzłach drogi wraz z parkingami i zajazdami).

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie ustalenia kierunkowego układu autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. nr 12/96) ciąg drogi krajowej nr 17 Gdańsk – Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne (granica państwa) ustalony został jako droga ekspresowa. Podstawowym uwarunkowaniem determinującym tempo realizacji programu jest wzrost znaczenia drogi S-17 wskutek narastania współpracy polsko-ukraińskiej i tranzytowej, a więc wzrost przewozów towarów osób na tej trasie. A to niewątpliwie wynikać będzie z dynamiki rozwoju gospodarczego Polski i Ukrainy. Ze względu na konkurencyjność podobnych programów w innych częściach Polski (zwłaszcza w ubieganiu się o środki budżetowe) bardzo wskazanym byłoby stworzenie swojego lobbingu na rzecz uruchomienia programu drogi S-17, a następnie przekształcenia jej w autostradę.

Tempo realizacji programu zależeć będzie od tempa rozwoju współpracy polsko-ukraińskiej, w tym od tempa realizacji *Strategii rozwoju Euroregionu Bug*. Nie ma natomiast konkretnych programów (przynajmniej mających dotyczyć obszaru Euroregionu), które bezpośrednio warunkują budowę drogi ekspresowej.

Na zasadzie sprzężenia zwrotnego program rozbudowy drogi ekspresowej S-17 nie tylko jest warunkowany rozwojem współpracy polsko-ukraińskiej

i rozwojem ekonomicznym obszaru Euroregionu, ale również sam będzie sprzyjał rozszerzeniu tej współpracy. Rozbudowa i wzrost znaczenia drogi ekspresowej S-17 jest jednym z najważniejszych czynników rozwojowych, sprzyjając wzrostowi aktywności gospodarczej i przedsiębiorczości w regionie. Jest to instrument wzrostu eksportu i przygranicznej wymiany handlowej oraz rozwoju turystyki.

Jak wspomiano, pewne elementy realizacji programu (zwłaszcza te modernizacyjne) już zostały rozpoczęte. Jednak ze względu na rosnące znaczenie drogi ekspresowej S-17 zasadnicza część programu powinna zostać rozpoczęta w możliwie najkrótszym czasie.

Elementy tego programu znajdują się w szeregu innych strategii i programów m.in. w:

- * Programie rozwoju i restrukturyzacji regionu zamojskiego,
- * Programie rozbudowy przejścia granicznego Hrebenne,
- * Studium zagospodarowania drogi krajowej nr 17 na terenie województwa zamojskiego,

* Strategii rozwoju województwa lubelskiego (w przygotowaniu).

Elementy programu znajdują swoje odzwierciedlenie także w planach zagospodarowania przestrzennego gmin (obecnie aktualizowanych) oraz programach (strategiach) rozwoju niektórych gmin.

Drugi program wprost związany z realizacją *Via Intermare* to program rozbudowy międzynarodowego przejścia granicznego w Hrebennem. Jego zasadniczą funkcją jest powstanie obiektów przejścia granicznego w Hrebennem, umożliwiających maksymalnie sprawną i płynną obsługę osób przekraczających granicę oraz pojazdów osobowych i ciężarowych, przy założonym podwojeniu liczby odprawianych pojazdów (do 4100 na dobę). Program ten powinien objąć:

- * budowę stanowisk odpraw: samochodów osobowych, autobusów i samochodów ciężarowych;
- * podwojenie obszaru przejścia (do 6 ha);
- * rozdzielenie ruchu wjazdowego i wyjazdowego;
- * stworzenie odpowiednich warunków lokalowych (pod względem standardów jakościowych i powierzchniowych) służbom pracującym na przejściu, przede wszystkim poprzez budowę:
 - * budynku administracyjno-biurowego obsługi przejścia (1000 m²);
 - * dwóch pawilonów odpraw szczegółowych i magazynów depozytów o powierzchni 850 m²;
 - * powiązanie rozbudowy przejścia z układem drogowym oraz częścią parkingową dla potrzeb sprawnych odpraw;
 - * wykonanie nawierzchni i uzbrojenie terenu dojazdów i placów manewrowych (34 tys. m²);
 - * wprowadzenie ruchu pieszego przez przejście;
 - * stworzenie korzystniejszych warunków podejmowania działalności komercyjnej związanej z funkcjonowaniem przejścia.

Program będzie zlokalizowany w miejscu obecnego funkcjonowania przejścia granicznego na drodze S-17 w Hrebennem (gm. Lubycza Królewska) w województwie zamojskim.

Przejście Hrebenne – Rawa Ruska położone jest w korytarzu transportowym Morze Bałtyckie – Morze Czarne, na drodze ekspresowej Gdańsk – Warszawa – Lublin – Zamość – Lwów i dalej w kierunku Bałkanów. Zostało otwarte w październiku 1992 roku i w chwili obecnej, spośród czterech polsko-ukraińskich przejść drogowych, zajmuje pierwsze miejsce pod względem liczby odprawianych pojazdów i drugie miejsce pod względem liczby odprawianych osób (za Medyką).⁹

Przejście graniczne w Hrebennem łączy województwo lubelskie z obwodem lwowskim (leży tylko 80 km od Lwowa). W przypadku przystąpienia do Euroregionu Bug obwodu lwowskiego bądź niektórych jego rejonów, przejście byłoby czynnikiem integrującym Euroregion od strony infrastrukturalnej.

Obecnie, jako podstawowy element infrastruktury granicznej Euroregionu, jest to bardzo ważny czynnik aktywizujący gospodarczo duże obszary polskiej części Euroregionu, a zwłaszcza tereny położone wzdłuż drogi S-17. Rozbudowa przejścia w Hrebennem oznaczałaby więc nie tylko realizację celów komunikacyjnych (zwiększenie przejezdności i bezpieczeństwa na drogach dojazdowych), ale również:

- * aktywizowałoby gospodarkę na dużych obszarach polskiej części Euroregionu, tworząc możliwości uzyskiwania dochodów z obsługi ruchu tranzytowego;

- * stymulowałoby rozwój kontaktów gospodarczych i handel międzynarodowy;

- * ułatwiałoby rozwój turystyki – poprzez ułatwianie turystyki tranzytowej.

Wykonawcą programu będzie Skarb Państwa reprezentowany przez wojewodę lubelskiego. Istnieje także możliwość pozyskania innych inwestorów (komercyjnych) w przypadku jednoczesnej budowy, obok przejścia, części komercyjnej (składy celne, magazyny, hotele). Współfinansowanie dotyczyć może infrastruktury technicznej oraz parkingów.

Program nie jest warunkowany szczególnymi wyprzedzającymi działaniami poza uzyskaniem odpowiednich środków, ewentualnym dostosowaniem planu zagospodarowania przestrzennego oraz przygotowaniem projektu.

Przewidywane koszty realizacji oszacowano w cenach 1996 roku na około 85 mln zł. Ze względu na zakres finansowy inwestycji, a także konieczność w miarę sprawnego funkcjonowania przejścia w trakcie budowy, proponuje się etapowanie zadania.

⁹ Więcej na ten temat: Z. Pastuszak, *Przejścia graniczne i ruch graniczny w obszarze Euroregionu Bug*, seria „Euroregion Bug”, t. 7, Lublin 1997.

* I etap obejmie budowę budynku głównego oraz stanowisk odpraw dla samochodów ciężarowych na kierunku wjazdowym.

* II etap obejmie budowę zespołu stanowisk odpraw dla samochodów ciężarowych i osobowych na kierunku wyjazdowym.

Ze względu na znaczny zakres finansowy zadania nie może być ono realizowane wyłącznie z budżetu wojewody. Dlatego też sprawna i szybka realizacja inwestycji uwarunkowana jest wprowadzeniem jej do katalogu inwestycji centralnych bądź też objęciem inną formą finansowania centralnego (np. z rezerwy celowej budżetu państwa bądź z programów pomocowych typu *Crossborder*).

Program rozbudowy przejścia nie jest bezwzględnie uwarunkowany przez inne programy. Natomiast czynnikiem sprzyjającym byłaby wyprzedzająca realizacja programu dostosowania drogi S-17 do parametrów drogi ekspresowej, a zwłaszcza budowa obwodnicy (wraz z wiaduktem) Hrebennego. Korzystna byłaby również równoległa budowa komercyjnej części terminalu w Hrebennem.

Rozbudowa przejścia w Hrebennem sprzyjać winna m.in. realizacji programu aktywizacji gospodarczej Euroregionu Bug oraz programu rozwoju turystyki w Euroregionie.

Do grupy programów pośrednio związanych z koncepcją *Via Intermare*, dla których realizacja tej koncepcji jest korzystna, należą przede wszystkim następujące programy:

1) **rozwoju aglomeracji lubelskiej,**

2) **kształtowania sieci ośrodków aktywizacji współpracy transgranicznej.**

Pierwszy program oparty jest na strategii wykonanej w Instytucie Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej,¹⁰ na zlecenie Wojewody Lubelskiego przy współudziale Komitetu Badań Naukowych. Traktuje się go jako program przedsięwzięć związanych z przekształceniami sieci osadniczo-gospodarczej w kierunku tworzenia wokół Lublina aglomeracji miejskiej. Wiąże się to z potrzebą likwidacji dotkliwie narastających problemów i jednoczesnego wykorzystywania potencjałów, jak też aspiracji Lublina i jego zaplecza. Tworzący się Euroregion Bug pozostaje w ścisłym związku z koniecznością przekształcania Lublina w aglomerację miejską.

Wiodące cele programu to:

* podniesienie Lublina do rangi ośrodka o znaczeniu ponadkrajowym, poprzez koncentrację w jego obrębie funkcji wyższego rzędu o jak najrozleglejszym znaczeniu oraz poprzez poprawę standardów funkcjonowania i wyposażenia miasta, co w przyszłości będzie dotyczyło całej aglomeracji;

* osiągnięcie coraz wyższych zdolności ośrodka centralnego do generowania rozwoju regionalnego, w tym rozwoju Euroregionu Bug, poprzez tworzenie

¹⁰ *Studium rozwoju i zagospodarowania aglomeracji lubelskiej. Założenia. Część B – Koncepcja*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Lublin 1996.

możliwości wielostronnego otwarcia międzynarodowego, promocję miasta i regionu, „przyciąganie” kapitału i informacji oraz wszelkich inicjatyw i działań, stanowiących współczesne osiągnięcia cywilizacyjne. Siły generujące rozwój powinny być transferowane na region, zwłaszcza na ośrodki satelitarne aglomeracji i na inne miasta urastające do rangi ponadregionalnej;

* poprawa sytuacji ekologicznej otoczenia miasta, polegająca głównie na zmniejszeniu groźby deficytu wód podziemnych, które są jedynym źródłem zaopatrzenia całego Lubelskiego Zespołu Miejskiego (LZM), to znaczy Lublina i Świdnika. Poprawa powinna dotyczyć także stanu czystości powietrza i powierzchni terenu;

* poprawa funkcjonalności wewnętrznej, np. usuwanie kolizji między obiektami, urządzeniami infrastruktury technicznej i funkcjami ze sobą sąsiadującymi;

* poprawa standardów życia mieszkańców;

* poprawa efektywności bazy ekonomicznej i ekonomiki miasta;

* przyspieszenie wzrostu i ożywienie rozwoju ośrodków satelitarnych Lublina, z usprawnieniem ich dostępu do wszelkich korzyści lokalnych, jakie będą tworzone w dużym ośrodku – zwłaszcza do usług wyższego rzędu;

* usprawnienie gospodarki terenami i w konsekwencji poprawa ładu przestrzennego w całej aglomeracji.

Ogólny kierunek kształtowania aglomeracyjnej formy rozwoju Lublina ma polegać na policentrycznej koncentracji osadnictwa i działalności gospodarczej, stosownie do skali i sytuacji przestrzennej poszczególnych ośrodków.

W myśl tej idei Euroregion Bug powinien zyskać ośrodek centralny, generujący rozwój nie tylko po polskiej, lecz i po ukraińskiej stronie granicy, otwarty na alokację kapitału i wszelkie pozytywne działania społeczne dużej rangi.

W tym ujęciu można tylko wskazać na przyszłe funkcje poszczególnych ośrodków miejskich i innych ważniejszych stref osadniczo-gospodarczych w obrębie aglomeracji lubelskiej. Do głównych elementów aglomeracji zalicza się:

* Lubelski Zespół Miejski (Lublin – Świdnik) – jako centrum aglomeracji, wymagające wielostronnej restrukturyzacji bazy rewaloryzacji centrum miasta oraz uporządkowania struktury zagospodarowania przestrzennego;

* przebudowę wewnętrznego i zewnętrznego układu komunikacyjnego aglomeracji (w tym także dla potrzeb *Via Intermare*), usprawniającego dostęp do dróg szybkiego ruchu, satelitarnych ośrodków aglomeracji i do przyszłego lotniska;

* promocję wzrostu i rozwoju sześciu ośrodków satelitarnych w obrzeżnym pierścieniu aglomeracji: Lubartowa, Łęcznej (z obszarem górniczym KWK „Bogdanka”), Piask (ze strefą przedsiębiorczości), zespołu osadniczego: Kurów – Markuszów – Garbów, zespołu osadniczo-produkcyjnego Bełżyce – Nie-

drzwica oraz Bychawy. W tych ośrodkach preferowany będzie przyrost budownictwa mieszkaniowego, usług produkcyjnych, handlu hurtowego, a w niektórych przemyśle tworzącego masowe miejsca pracy. Szczególnie preferowanym miastem, odciążającym LZM w uprzemysłowieniu i rozwoju mieszkalnictwa, będzie Lubartów;

* tworzenie *green belt* (zielonej strefy) wokół LZM na terenie gmin wiejskich – bezpośrednio z nim sąsiadujących.

Kształtowanie aglomeracji lubelskiej według przedstawionej koncepcji funkcjonalno-przestrzennej ma decydujące znaczenie dla wszystkich wyodrębnionych dziedzin strategicznych, w tym dla:

* środowiska przyrodniczego – ze względu na poprawę gospodarki wodnej i dekoncentrację wszelkiej emisji zanieczyszczeń;

* funkcjonowania i możliwości urzędzenia sprawnego systemu drogowego;

* przedsiębiorczości – jako bazy ekonomicznej aglomeracji, generującej rozwój regionu oraz dla poprawy ekonomiki całego układu osadniczo-gospodarczego, w tym również rolnictwa i innych działów agrobiznesu;

* turystyki – ze względu na zachowanie i rewaloryzację dziedzictwa kulturowego, stanowiącego w Lublinie funkcję wyższego rzędu oraz wzrost podaży różnorodnych produktów turystycznych;

* nauki i innowacji – ze względu na większą dostępność zasobów materialnych, szczególnie nowych terenów dla rozwoju zaplecza;

* poprawy standardów życia społecznego – ze względu na rozwój wszelkich powiązań i kontaktów społecznych poprzez funkcje wyższego rzędu tej sfery oraz przez ułatwianie dostępu do nich w szerszym układzie osadniczym.

Wiodącą rolę w koordynacji tego długofalowego programu, dotyczącego prawie połowy terytorium obecnego województwa, będzie odgrywał sejmik i wojewoda lubelski. Program (strategia rozwoju i zagospodarowania przestrzennego aglomeracji) będzie stanowił integralną część przygotowywanej strategii województwa lubelskiego, jako wiodące jej przedsięwzięcie.

Perspektywy rozwoju współpracy transgranicznej przewidują niewiele nowych funkcji szczegółowych dla Lublina, jak np. utworzenie urzędu celnego czy izby barterowej. Jednakże wieloaspektowa współpraca transgraniczna może tworzyć koniunkturę dla wielu względnie niezależnych funkcji. Przykładami takich programów są: trasy ekspresowe, lotnisko, centrum kongresowe i centrum naukowo-innowacyjne.

Restrukturyzacja Lublina zmierzająca do osiągnięcia przez miasto coraz wyższej rangi ekonomicznej, społecznej, naukowej i ogólnocywilizacyjnej oraz realizacja przedsięwzięć w zakresie poprawy ładu przestrzennego w aglomeracji będzie oddziaływała aktywizująco na wszystkie konkretne propozycje lokalizacyjne programów o znaczeniu transgranicznym.

Program kształtowania sieci ośrodków aktywizacji współpracy transgranicznych dotyczy miast całego Euroregionu Bug, w tym także tych, które zostaną

zaktywizowane przez *Via Intermare*. W dalszym opisie tego programu ograniczono się do ośrodków położonych wzdłuż *Via Intermare*.

W ogólnym ujęciu dla teraźniejszych i przyszłych ośrodków miejskiej sieci osadniczej można przewidywać następujące funkcje:

- * wzmocnianie rozwoju przestrzeni społecznej i gospodarczej, stanowiącej ogólny potencjał współpracy;
- * wzmocnianie rozwoju poszczególnych dziedzin strategicznych, stanowiących przedmiot bezpośredniej współpracy;
- * tworzenie zaplecza obsługi tranzytu i podróżnych przyjeżdżających do polskiej części Euroregionu.

Przedstawiony wcześniej program, dotyczący rozwoju aglomeracji lubelskiej, stanowi ogniwo wiodące w tym zakresie. Poza Lublinem i Świdnikiem jako centrum, do układu sieci ośrodków aktywizacji współpracy transgranicznej wejdą: Lubartów, Łęczna (z obszarem górniczym), Piaski, zespół osadniczy Kurów – Markuszów – Garbów, zespół osadniczy Bełżyce – Niedzwica oraz Bychawa. Efektywność funkcji Lublina, jako generatora wiodącego, będzie zależała od miejskiego układu osadniczego regionu wspomagającego ten mechanizm.

Układ wspomagający rozwój i aktywizację współpracy transgranicznej oparty będzie na sieci ośrodków wyznaczonych przez historycznie ukształtowane parametry. Poza aglomeracją lubelską funkcje generujące rozwój współpracy będą pełniły:

- * ośrodek ponadregionalny – Zamość i Puławy;
- * wybrane ośrodki regionalne, zwłaszcza Krasnystaw i Tomaszów Lubelski;
- * wybrane ośrodki subregionalne;
- * niektóre ośrodki lokalne;

Program promocji ośrodków osadniczych generujących współpracę transgraniczną ma pierwszoplanowe znaczenie dla rozwoju wszystkich dziedzin wyróżnionych i niewyróżnionych w strategii.

Kształtowanie rozwoju sieci ośrodków osadniczych należy do kompetencji administracji rządowej i samorządowej szczebla wojewódzkiego, formułującej i realizującej politykę przestrzenną.

Z kolei rozwój poszczególnych ośrodków miejskich i ich egzystencja ekonomiczna zależy od polityki poszczególnych samorządów. Na tym szczeblu skuteczność i innowacyjność działań jest zróżnicowana.

Wielokierunkowe oddziaływanie na kształt sieci osadniczej jest procesem historycznie ciągłym i otwartym. Rozpoczęcie realizacji polityki przestrzennej w tym zakresie w kontekście rozwoju współpracy transgranicznej należy do administracji publicznej tego terenu. Warunkiem i znamieniem rozpoczęcia takiej polityki jest jasna polityka przestrzenna państwa. Potrzebne jest też wyraźne stanowisko władz centralnych na temat dalszej reformy administracyjnej, powołującej duże regiony.

Niezbędnym warunkiem aktywności polityki przestrzennej administracji rządowej w odniesieniu do kształtowania sieci osadniczej jest przestrzeganie zasad współpracy partnerskiej z różnymi organizacjami gospodarczymi, mającymi wpływ na zachowania inwestorów. Ponadto musi być respektowana zasada integracji merytorycznej między polityką gospodarczą a przestrzenną w układach wewnątrzregionalnych i lokalnych. Narzędziem administracji rządowej w kształtowaniu układu osadniczego mogą być programy rozwoju infrastruktury technicznej finansowanej z budżetu państwa oraz polityka lokalizacji funkcji publicznych w poszczególnych ośrodkach.

Na możliwości rozwoju i przyszły przestrzenny układ sił ekonomicznych w sieci osadniczej EB, a także na rozwój poszczególnych jej ośrodków największy wpływ będzie miała realizacja programów związanych z aktywizacją rynku, przedsiębiorczości, agrobiznesu oraz z usprawnieniem szlaków komunikacyjnych, w tym zwłaszcza przekształcenie drogi S-17 w drogę ekspresową i rozbudowa przejścia granicznego w Hrebennem. Na bazę ekonomiczną i prestiż niektórych małych ośrodków może mieć istotny wpływ rozwój turystyki i jej obsługi.

Program kształtowania sieci osadniczej będzie miał z kolei wpływ przede wszystkim na wdrażanie programów wspomagających gospodarkę (tzw. otwarcie przestrzenne na rozwój), a ponadto na programy i zadania sfery społecznej.

Niniejszy program znajdzie się w opracowywanych strategiach poszczególnych województw oraz aglomeracji lubelskiej.

Ponadto – nie wchodząc w szczegółowe charakterystyki – można stwierdzić, że realizacja *Via Intermare* będzie w sposób pośredni korzystna dla realizacji takich programów, zawartych w Strategii rozwoju Euroregionu Bug jak:

- * Budowa lotniska pasażersko-towarowego dla Lublina (w Świdniku),
- * Forum inwestycyjne EB,
- * Centrum Promocji Inwestycji Zagranicznych w Zamościu,
- * Kapitał ryzyka w Lublinie,
- * Centrum Targi Wschodnie w Lublinie,
- * Targi Euroregionu Bug,
- * Rozrachunkowa Izba Barterowa,
- * Urząd Celny w Lublinie,
- * Ośrodki Informacji Rynkowej,
- * Lubelska Gielda Rolno-Ogrodnicza,
- * Zamojska Gielda Rolno-Spożywcza,
- * Rozwój luksusowej bazy noclegowej,
- * System informacji turystycznej Euroregionu Bug,
- * Rozwój sieci szkolnictwa wyższego EB,
- * Regionalne centrum innowacyjne – technopol,
- * Wybrane ośrodki innowacyjne EB.
- * Wielofunkcyjne centrum kongresowe w Lublinie,
- * Ważniejsze ośrodki konferencyjno-rekreacyjne na obszarze EB.

W trzeciej grupie programów *Strategii rozwoju Euroregionu Bug*, dla których realizacja koncepcji *Via Intermare* nie jest korzystna, znalazł się jeden program, a mianowicie:

1) **transgraniczny obszar chroniony Roztocze.**

Program ten dotyczy obszaru EB o szczególnym znaczeniu ekologicznym i krajobrazowym, który zostanie rozcięty przez *Via Intermare*. Jego wiodące cele to:

- * ochrona walorów ekologicznych Roztocza jako jednego z dwóch najcenniejszych kompleksów przyrodniczych Euroregionu;
- * wymiana doświadczeń w zakresie metod biernej i czynnej ochrony przyrody, w szczególności zasad kształtowania ekologicznego systemu obszarów chronionych;
- * lepsze naukowe poznanie walorów oraz zasad funkcjonowania przyrody Euroregionu.

W ramach programu na obszarze Roztocza podjęte będą następujące działania:

- * transgraniczna koordynacja polityki ochrony przyrody;
- * podjęcie działań organizacyjnych i prawnych w celu stworzenia Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery „Roztocze”;
- * uzupełnienie krajowych systemów obszarów chronionych na Roztoczu Rawskim;
- * opracowanie planów ochrony parków narodowych i krajobrazowych;
- * organizacja wspólnych programów badawczych i konferencji naukowych na temat przyrody Roztocza;
- * opracowanie i podjęcie pilotażowych programów renaturalizacji ekosystemów i restytucji gatunków;
- * wymiana doświadczeń w zakresie funkcjonowania administracji obszarów chronionych;
- * edukacja ekologiczna społeczeństwa, w tym działalność wydawnicza dotycząca obszarów chronionych Roztocza.

Ochrona jednego z dwóch najcenniejszych ekologicznie obszarów transgranicznych EB da wiele pozytywnych efektów w strategii jego rozwoju. W szczególności dopomoże w realizacji celów działowych w turystyce, ekologizacji rolnictwa oraz w proekologicznych badaniach naukowych i wynikających z nich wdrożeniach innowacyjnych. Pomoże też w rozwoju transgranicznego ruchu społecznego na rzecz ekologizacji obydwóch obszarów.

Podnoszenie kondycji ekologicznej Roztocza rozciąga strefę międzynarodowej integracji transgranicznej na obwód lwowski. Przyszłe realne potrzeby współdziałania, czego przykładem może być obszar Roztocza, mogą wywołać potrzebę przestrzennego rozszerzenia euroregionalnej integracji transgranicznej. Mogą także na tym gruncie wywołać nowe dziedziny współpracy, niezauważane na obecnym etapie tworzenia strategii.

Ochrona walorów obszaru Roztocza jest procesem ciągłym. W trakcie tego procesu można więc wprowadzać usprawnienia, polegające na doskonaleniu instrumentów i dochodzeniu do ujednoczenia systemów ochrony po obydwu stronach granicy.

Podstawową grupą uwarunkowań jest zasobność finansowa obydwu państw w zakresie wydatków budżetowych na ochronę środowiska. Ponadto ważnym uwarunkowaniem będzie stopień i tempo dostosowywania systemów instytucjonalno-prawnych i organizacyjnych Polski i Ukrainy. Ważnym uwarunkowaniem o charakterze zewnętrznym (wobec zakresu działań omawianej strategii) jest także świadomość ekologiczna mieszkańców i innych użytkowników tych terenów.

Bezpośredni wpływ ochrony Roztocza może być najszybciej widoczny w podnoszeniu walorów turystyczno-rekreacyjnych na tych obszarach. Ich uatrakcyjnienie może wspomagać rozwój agroturystyki, rozwój luksusowej bazy noclegowej, rozwój turystycznych przejść granicznych.

Ochrona środowiska na Roztoczu jest uwzględniana w strategii województwa zamojskiego.

UWAGI KOŃCOWE

Kilka najbliższych lat dzieli Polskę od przystąpienia do UE. Lata te z pewnością powinny być wykorzystane na dalsze umacnianie współpracy transgranicznej między Polską a Ukrainą, w tym na integrację wewnętrzną obszaru Euroregionu Bug. Nie może to być nieuwzględnione w warunkach, na jakich Polska przystąpi do Unii. Europa będzie także interesowała się Ukrainą ze względów gospodarczych, widząc tam możliwości zdobycia dużego rynku zbytu, zwłaszcza dla kapitału inwestycyjnego. W tej sytuacji szczególnego znaczenia nabiera rozwój europejskich szlaków komunikacyjnych, w tym przebiegającego przez obszar Euroregionu Bug – *Via Intermare*. Odtworzenie tego historycznego szlaku staje się szansą aktywizacji gospodarczej słabiej rozwiniętych obszarów pogranicza polsko-ukraińskiego.

Docenienie tego aspektu *Via Intermare* znalazło swój wyraz także w *Strategii rozwoju województwa lubelskiego*, m.in. w postaci programu modernizacji drogi S-17 do parametrów drogi ekspresowej. Jednak – jak wynika z dokumentów rządowych – realizacja tego programu nie nastąpi przed 2015 rokiem. Jest to z pewnością wyraz braku należytego doceniania przez elity rządzące współpracy polsko-ukraińskiej, tak w aspekcie międzypaństwowym, jak i regionalnym. Pewną namiastką *Via Intermare* może być natomiast zaawansowany projekt budowy gazociągu Odessa – Gdańsk.

SUMMARY

The *Via Intermare* concept of reopening the transport route of Gdańsk-Warsaw-Lublin-Lviv-Odesa and granting it the rank of a European transport corridor has been expressed in the Strategy for the Bug Euro-Region developed as part of the KBN grant contracted by the Regional Agreement of Province Governors.

Out of the many programs included in the Strategy document some of them concern the *Via Intermare*. These can be divided into three groups:

1) programs directly pertaining to the implementation of the *Via Intermare* (extension of Highway S-17 and transforming it into an express highway, and the development of the international border crossing at Hrebenne),

2) programs indirectly connected with this concept for which it is beneficial (the development of the Lublin urban area, the setting up of a network of centers promoting cross-border cooperation),

3) programs that can be hindered by the implementation of the *Via Intermare* (the cross-border protected landscape area Roztocze).

The restoring of the historical transport route that connected the Baltic Sea and the Black Sea can be a chance of stimulating economic activity in the less developed areas of the Polish-Ukrainian borderland, although it would be necessary to preserve the often exceptional ecological virtues of the region.