UCHWAŁA NR XX/114/2016
RADY POWIATU SOKOŁOWSKIEGO
z dnia 14 listopada 2016 r.

o zmianie uchwały w sprawie przyjęcia do realizacji Planu inwestycyjnego dla subregionu siedleckiego objętego Obszarem Strategicznej Interwencji Problemowym pn. „Utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz rozbudowa i modernizacja powiązanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego"

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt. 6 oraz art. 12 pkt. 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 814, z późn. zm.) Rada Powiatu Sokołowskiego uchwala, co następuje:

§ 1

W uchwale nr XIX/109/2016 Rady Powiatu Sokołowskiego z dnia 26 września 2016 r. w sprawie przyjęcia do realizacji Planu inwestycyjnego dla subregionu siedleckiego objętego Obszarem Strategicznej Interwencji Problemowym pn. „Utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz rozbudowa i modernizacja powiązanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego" załącznik do uchwały otrzymuje brzmienie załącznika do niniejszej uchwały.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Sokołowskiego.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY
RADY POWIATU

JAROSŁAW PUŚCION

Załącznik do uchwały Nr XX/114/2016

Rady Powiatu Sokołowskiego

z dnia 14 listopada 2016 r.

DIAGNOZA PROBLEMÓW SUBREGIONU SIEDLECKIEGO NA POTRZEBY RIT

Subregion siedlecki położony we wschodniej części województwa mazowieckiego tworzy miasto Siedlce, otaczający je powiat siedlecki, powiat węgrowski, sokołowski i łosicki. Liczba ludności ogółem wynosi 312,9 tys., z której ok. 60 % stanowią mieszkańcy wsi, co wiąże się z niską gęstością zaludnienia - 66 osób/km^2 (w województwie mazowieckim 150 osób/km^2). Subregion charakteryzuje się także niskim wskaźnikiem urbanizacji, który wynosi 40,1% (dla województwa mazowieckiego - 64,2%.)

Na terenie subregionu jest 7 miast, w tym 6 z liczbą poniżej 20 tys. mieszkańców. Ośrodki o znaczeniu powiatowym to Łosice, Węgrów i Sokołów Podlaski z liczbą ludności wahającą się od 7 tys. do 20,9 tys. Największym miastem i jednocześnie centrum subregionu są Siedlce (ponad 76 tys. mieszkańców) - czwarte pod względem liczby ludności miasto w województwie mazowieckim. Na przestrzeni wielu lat zaobserwowano niekorzystną tendencję zmniejszania się liczby mieszkańców i pogarszania się ich struktury wiekowej z powodu migracji.

Struktura zatrudnienia mieszkańców subregionu siedleckiego jest również niekorzystna w porównaniu do średniej dla województwa mazowieckiego. W subregionie w sektorze rolnictwa zatrudnionych jest 44%, a w województwie tylko 17%. Spośród powiatów subregionu tylko powiat sokołowski odznacza się stosunkowo wysokim udziałem pracujących w przemyśle i budownictwie. W tym powiecie znajdują się dwa duże zakłady pracy tj. zakłady mięsne Sokołów S.A. (2.000 pracowników) i chłodnia owoców i warzyw w Morszkowie (800 pracowników). Tylko w Siedlcach, centrum subregionu, udział pracujących w sektorze rolniczym jest niewielki, natomiast przeważająca liczba mieszkańców pracuje w sektorze usług. Pozostali pracują w przemyśle i budownictwie.

Stopa bezrobocia w powiatach subregionu waha się od 12,4% (powiat węgrowski) do 9,5% (powiat siedlecki), a dla Siedlec wynosi tylko 8,3%. Średnia dla województwa wynosi 8,7%. Bezrobotni wśród młodzieży do 24 roku życia stanowią ok. 20% ogółu bezrobotnych w subregionie (w województwie tylko 14%). Bezrobotni na wsi stanowią aż 57,5% ogółu bezrobotnych (w województwie ok. 44%.)

Siedlce są centrum edukacyjnym (53 szkoły ponadgimnazjalne) i znaczącym ośrodkiem akademickim – 3 miejsce w województwie pod względem liczby studentów (po Warszawie i Radomiu). Miasto odznacza się dość wysokim udziałem osób z wyższym wykształceniem w wieku produkcyjnym - 26 %. Wskaźnik ten dla subregionu jest niski i wynosi tylko 19% (dla województwa mazowieckiego - 33%).

Subregion siedlecki charakteryzuje niska aktywność gospodarcza mieszkańców, która wynosi tylko 79 podmiotów na 1000 ludności (średnia dla województwa – 139). Tylko miasto Siedlce osiąga wskaźnik 109 na 1000 mieszkańców, taki sam jak pozostałe miasta regionalne i subregionalne na Mazowszu. W strukturze podmiotów gospodarczych przeważają osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.

Powiązania komunikacyjne subregionu siedleckiego z Warszawą i województwem lubelskim są dobre, natomiast z pozostałymi ośrodkami subregionalnymi i regionalnymi Mazowsza oraz z województwem podlaskim słabe. Bariery stanowią m.in. rzeki: Bug i Wisła.

1

Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie subregionu jest niska i wynosi ok. 10 km/100 km^2 (dla porównania średnia w województwie mazowieckim to 18 km/100 km^2).
Układ najważniejszych powiązań komunikacyjnych subregionu tworzą drogi krajowe nr 2, 19, 50, 62 i 63, zapewniające jednocześnie połączenia zewnętrzne. Droga nr 2 jest elementem sieci bazowej TEN-T, a droga nr 19 – sieci kompleksowej.
Przez teren subregionu siedleckiego przebiegają również linie kolejowe o znaczeniu państwowym. Dwie główne, E 20 Warszawa - Terespol i E 75 Warszawa – Białystok, to linie magistralne, wchodzące w skład sieci bazowej TEN-T. Bezpośrednio przez miasto Siedlce przebiega międzynarodowa linia kolejowa E 20 oraz droga krajowa nr 2, będąca polską częścią europejskiego korytarza transportowego Morze Północne - Bałtyk. Położenie subregionu na trasie przebiegu dwóch europejskich korytarzy transportowych KII i KI stanowi jego atut.
Pozostałe miasta powiatowe - Węgrów, Sokołów Podlaski i Łosice - nie mają bezpośredniego dostępu do żadnej z pasażerskich linii kolejowych przebiegających przez subregion. W związku z tym dla mieszkańców powiatów węgrowskiego, sokołowskiego i łosickiego (154.757 osób) najważniejszy jest transport samochodowy, w tym autobusowy. Niestety jakość większości systemów drogowych subregionu siedleckiego jest niska.
W „Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku" subregion siedlecki został wskazany jako obszar strategicznej interwencji, a w „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego" jako obszar problemowy, ze względu na bardzo niski poziom PKB ma mieszkańca, niedoinwestowanie pod względem infrastrukturalnym, słabą dostępność do usług publicznych, niewielki potencjał rozwojowy i znaczne bezrobocie, szczególnie wśród młodzieży. Subregion charakteryzuje się również niewystarczającym zakresem usług skoncentrowanych w obrębie istniejącej sieci miast, niskim poziomem dochodów własnych i inwestycji w pozarolnicze działy gospodarki.
Siedlce są nie tylko dużym i ważnym węzłem komunikacyjnym w subregionie, ale także jego centrum gospodarczym, edukacyjnym, kulturalnym, sportowym i administracyjnym. Mieszkańcy subregionu korzystają z powiatowej i miejskiej infrastruktury komunikacyjnej świadcząc pracę lub zaspokajając swoje potrzeby. Chorzy korzystają ze specjalistycznych usług medycznych w Siedlcach m.in. z leczenia w Mazowieckim Szpitalu Wojewódzkim i Szpitalu Miejskim, a mieszkańcy, z infrastruktury kulturalnej (teatr, sala widowiskowa, kino, amfiteatr, Muzeum Regionalne i Muzeum Diecezjalne) oraz sportowej (stadion piłkarski i lekkoatletyczny, aquapark, hala sportowa), której nie ma na obszarach wiejskich. Wiele osób z terenów wiejskich załatwia bieżące sprawy w licznych instytucjach obsługi ludności zlokalizowanych w miastach oraz po prostu korzysta z placówek handlowych i usługowych.
Lokalizacja Siedlec na głównej trasie komunikacyjnej (linia kolejowa E 20 i droga krajowa nr 2) umożliwia osobom w wieku produkcyjnym korzystanie z warszawskiego rynku pracy, a młodzieży z warszawskiego systemu edukacji, szczególnie na poziomie wyższym. Ruch pasażerski w subregionie odbywa się dwukierunkowo i dwuetapowo. Dwukierunkowo, gdyż mieszkańcy subregionu dojeżdżają do pracy w większych ośrodkach tj. Siedlcach i Warszawie i z powrotem. Do pracy w Warszawie, wg danych z Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 r., codziennie dojeżdżało ponad 1,3 tys. osób. Obecnie liczba ta z pewnością jest większa.
Ruch mieszkańców subregionu odbywa się także dwuetapowo, gdyż ludność z powiatów dojeżdża do pracy i szkół w Siedlcach, część przesiada się i jedzie dalej do Warszawy.

Codziennie do pracy w Siedlcach, wg Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 r., dojeżdżało ponad 3,5 tys. osób środkami komunikacji publicznej (autobusami i busami) oraz prywatnej (samochodami). W szkołach ponadgimnazjalnych uczy się około 6. tys. uczniów z terenów wiejskich. Na dwóch uczelniach studiuje łącznie około 9 tys. studentów i doktorantów, w tym ponad 300 studentów niepełnosprawnych. Liczba studentów i doktorantów spoza Siedlec wynosi ok. 7 tys. na obu uczelniach.

W 2015 r. PKS S.A. przewiozło 265.089 pasażerów, dla których przystankiem docelowym były Siedlce, a MPK Sp. z o.o. w Siedlcach przywiozło do miasta 1.115.054 pasażerów, w tym 504.688 dzieci w wieku szkolnym i 77.018 studentów.

Ruch odbywa się także w przeciwnym kierunku. Mieszkańcy miasta jadą do pracy w zakładach zlokalizowanych na terenie powiatów, jednak natężenie ruchy wyjazdowego z Siedlec jest niższe niż ruchu wjazdowego.

Tranzytowe położenie Siedlec w systemie transportowym województwa mazowieckiego powoduje wzrost natężenia ruchu na głównych ciągach ulicznych, które jednocześnie są drogami wylotowymi z miasta, mającymi ciąg dalszy na terenie powiatów subregionu i tworzącymi spójną sieć transportową. Zły stan niektórych odcinków dróg powiatowych powoduje powstawanie „wąskich gardeł" i jest poważną przeszkodą w codziennych dojazdach do szkół i do pracy mieszkańców subregionu.

Przez miasto przebiegają następujące drogi:

— krajowe nr 2 i 63, które są jednocześnie drogami wjazdowymi na z kierunków: wschód – zachód i północ - południe,

— wojewódzka nr 698 - droga wjazdowa ze wschodu,

— wojewódzka nr 803 - droga wjazdowa z południowego - zachodu.

W związku z takim układem drogowym na ruch miejski nakłada się ruch tranzytowy. Brak kompletnych śródmiejskich tras obwodowych obsługujących ruch wewnętrzny i zewnętrzny w Siedlcach powoduje, że obsługa ruchu tranzytowego, regionalnego i międzynarodowego, w kierunkach północ - południe, północ - wschód i północ - zachód, odbywa się ulicami miejskimi. Ruch samochodowy koncentruje się na głównych ciągach ulicznych o niskiej przepustowości, a jego natężenie jest wysokie i ma tendencję rosnącą. Z uwagi na niedostatek terenu nie ma możliwości poszerzenia istniejących ulic miejskich. Wybudowanie w latach 2010 - 2012 dwóch etapów pierścieniowej wewnętrznej obwodnicy miasta Siedlce, spowodowało odciążenie centrum od ruchu wewnętrznego i tranzytowego na kierunku północ - wschód i północ - północny zachód. **Natomiast od południowo - zachodniej strony miasta brakuje podobnej drogi obwodowej, która w połączeniu z istniejącymi dwoma etapami utworzy znaczną część obwodnicy śródmiejskiej, powiązanej ze wszystkimi ulicami wylotowymi z miasta.**

Dwutorowa, zelektryfikowana, magistralna linia kolejowa E 20 zapewnia dobre połączenie z Warszawą, Mińskiem Mazowieckim i Łukowem.

Stacja kolejowa Siedlce jest stacją tranzytową dla pociągów dalekobieżnych oraz stacją początkową/końcową dla pociągów regionalnych. W związku z tym to główna stacja PKP (węzeł) w subregionie siedleckim zapewniająca dostęp mieszkańcom do transportu kolejowego.

Położenie Siedlec bezpośrednio przy międzynarodowej linii kolejowej E 20 jest atutem, jednakże jej przebieg przez środek miasta, powoduje podzielenie go na dwie części, co

stanowi również barierę komunikacyjną dla mieszkańców miasta i subregionu. Przejazdy pod torami kolejowymi, które są jednocześnie drogami wjazdowymi do miasta tworzą „wąskie gardła" i powodują zatory w ruchu kołowym.

Budynek dworca PKP znajduje się po północnej stronie torów, więc dostęp mieszkańców tej części subregionu do linii kolejowej jest dogodny, natomiast pasażerowie od strony południowej muszą dostać się na dworzec pod wiaduktem „Garwolińskim" lub „Łukowskim", gdzie funkcjonuje tylko jeden pas ruchu w każdą stronę. Przejazdy te stanowią „wąskie gardła" i powodują zatory w ruchu kołowym na drogach, które jednocześnie są drogami wjazdowymi od strony południowej – droga wojewódzka nr 803 i powiatowa nr 3686W. Czasem ruch na tych drogach jest zablokowany ze względu na określoną wysokość obu wiaduktów.

Przy budynku dworca PKP w Siedlcach Kolej Mazowiecka wybudowała płatny parking w systemie „Parkuj i jedź" na 48 stanowisk. Ponadto przed dworcem jest kilkanaście bezpłatnych miejsc parkingowych, które od wczesnych godzin rannych do późnych godzin wieczornych są zajęte. Nawet osoby tylko podwożące pasażerów nie mają miejsca na zatrzymanie się. Od strony południowej torów kolejowych nie ma żadnego parkingu.

Dworzec autobusowy w Siedlcach znajduje się w odległości ok. 500 m na północ od dworca PKP i jest oddzielony ulicami o dużym natężeniu ruchu. Ze względu na położenie w centrum miasta i ograniczenie przestrzenne, istniejący dworzec autobusowy nie obsługuje wszystkich przewoźników funkcjonujących na rynku. Pojazdy przewoźników prywatnych świadczących usługi transportu publicznego parkują na ulicach sąsiadujących z dworcem i blokują ruch. Dostępność obiektów publicznych dla mieszkańców subregionu jest i będzie coraz bardziej ograniczona, gdyż rozbudowa infrastruktury drogowej i parkingowej nie nadąża za szybkim wzrostem liczby pojazdów. Komfort korzystania z samochodu osobowego zachęca do dojazdów bezpośrednio do celu podróży, co powoduje zwiększanie się natężenia ruchu, a w konsekwencji korki. Zbyt wolny ruch samochodów przyczynia się do wzrostu negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne czynników szkodliwych tj. hałasu, zanieczyszczeń powietrza, drgań, itp.

Rozwiązaniem problemów komunikacyjnych w centrum Siedlec, dotyczących mieszkańców miasta i subregionu, jest rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej w sąsiedztwie istniejącego dworca PKP w ciągu ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego w zakresie budowy III etapu wewnętrznej obwodnicy miasta na odcinku od ul. Prezydenta Ryszarda Kaczorowskiego do ul. Składowej oraz budowa tunelu na odcinku od ul. Kilińskiego do ul. Składowej. Powyższa inwestycja umożliwi połączenie północnej i południowej strony miasta (tunel) dojazd do pokolejowych terenów inwestycyjnych, istniejącego dworca PKP, położonego na kolejowej sieci TEN-T oraz planowanego centrum przesiadkowego, które będzie obsługiwało komunikację miejską i dalekobieżną. Centrum przesiadkowe komunikacji autobusowej miejskiej i dalekobieżnej w Siedlcach obejmuje budowę stanowisk autobusowych, dróg dojazdowych i serwisowych oraz parkingu P&R. Lokalizacja centrum po południowej stronie stacji kolejowej spowoduje odciążenie centrum miasta od nasilającego się ruchu samochodowego. Dostępność nowych miejsc parkingowych skłoni pasażerów do łączenia różnych sposobów transportu – prywatnego z publicznym oraz kolejowego z autobusowym, co wpłynie na zmniejszenie emisyjności systemów transportowych.

Powyższe elementy w połączeniu z istniejącym dworcem PKP utworzą Zintegrowany Wielofunkcyjny Węzeł Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach.

Autobusy MPK, PKS oraz prywatni przewoźnicy w pełni zaspokajają potrzeby komunikacyjne mieszkańców subregionu. Natomiast występowanie „wąskich gardeł" w systemie drogowym subregionu (drogi powiatowe) powoduje, że jest on nieefektywny, ma niską jakość i przepustowość. Niedostosowanie do istniejących i stale rosnących potrzeb w tym zakresie oraz brak miejsc parkingowych, stanowi istotną barierę utrudniającą mobilność mieszkańców subregionu. Problemem jest także brak ścieżek rowerowych.

Powiaty subregionu siedleckiego mają charakter typowo rolniczy. Zauważalny w ostatnich latach proces marginalizacji rolnictwa wymusił poszukiwanie przez mieszkańców wsi alternatywnych źródeł dochodu i zatrudnienia. W związku z tym ludność z wiejskich obszarów subregionu dojeżdża do pracy w miastach takich jak Węgrów, Sokołów Podlaski i Łosice, do pracy Siedlcach, a za ich pośrednictwem także w Warszawie. Część mieszkańców zachodniej części subregionu siedleckiego dojeżdża do pracy w Warszawie korzystając bezpośrednio z dostępu do linii kolejowej na zachód od miasta oraz drogi krajowej nr 2.

PKS S.A. w Sokołowie Podlaskim obsługuje pasażerów powiatu sokołowskiego i węgrowskiego, które nie posiadają innego środka zbiorowego transportu publicznego oprócz busów. Budowa centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim (stanowiska autobusowe, 3 parkingi Park & Ride z infrastrukturą towarzyszącą) usprawni zbiorowy transport publiczny, gdyż pozwoli na połączenie transportu prywatnego z publicznym, a powiązanie go ze Zintegrowanym Wielofunkcyjnym Węzłem Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach umożliwi połączenie komunikacji autobusowej z transportem kolejowym. Uzupełnieniem infrastruktury transportowej w powiecie sokołowskim będzie przebudowa nawierzchni dróg powiatowych i gminnych oraz budowa ścieżek rowerowych wraz z parkingami Bike & Ride.

Modernizacja i budowa najbardziej potrzebnych dróg gminnych i powiatowych na terenie miasta Siedlce i powiatów subregionu siedleckiego, utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim jest niezbędne dla usprawnienia komunikacji w subregionie oraz umożliwienia i ułatwienia mobilności jego mieszkańców. Powyższe będzie przeciwdziałać wyludnianiu się subregionu oraz starzeniu się jego mieszkańców. Możliwość sprawnych dojazdów do pracy i do szkoły spowoduje zatrzymanie odpływu młodych i wykształconych mieszkańców subregionu do większych ośrodków miejskich. Realizacja projektu spowoduje wzrost płynności ruchu samochodowego i skłoni pasażerów do łączenia różnych sposobów transportu: prywatnego z publicznym, oraz autobusowego i samochodowego z kolejowym. Przyczyni się również do wzrostu mobilności mieszkańców subregionu, co spowoduje spadek bezrobocia, szczególnie wysokiego wśród młodzieży, oraz będzie przeciwdziałać marginalizacji wschodniej części województwa mazowieckiego.

Przebudowa oraz podniesienie standardu powiatowej infrastruktury drogowej, która stanowi zasadniczy szkielet powiązań drogowych w subregionie, usprawni komunikację nie tylko z miastem, ale również, za pośrednictwem Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach, z dużym rynkiem pracy w Warszawie. Stworzy także możliwość uruchomienia prawidłowej organizacji i sterowania ruchem, zapewni odciążenie głównych

ciągów drogowych w subregionie, jak również, w przypadku konieczności zapewnienia objazdów, stanie się podstawową siecią zapewniającą powiązania wewnątrzregionalne.
Niedostatecznie rozwinięta infrastruktura komunikacyjna w subregionie siedleckim jest przyczyną słabej spójności regionalnej sieci drogowej z siecią TEN-T oraz słabej dostępności wewnętrznej i zewnętrznej województwa mazowieckiego. Powyższe utrudnia rozwój przedsiębiorczości oraz dostępność do terenów inwestycyjnych. Stanowi to barierę społeczno-gospodarczego rozwoju subregionu siedleckiego, co w znaczący sposób ogranicza jego konkurencyjność. Zły stan techniczny dróg, słaba dostępność terenów inwestycyjnych oraz słabe powiązania transportowe z siecią TEN-T mają negatywny wpływ na rozwój gospodarczy oraz na jakość życia społecznego, utrudniając rozwój i aktywizację przedsiębiorczości na terenie subregionu oraz hamując wzrost mobilności jego mieszkańców. Te problemy zostały sformułowane w „Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku", w której podkreślono konieczność uzupełnienia istniejącej infrastruktury komunikacyjnej w ostrołęcko-siedleckim obszarze strategicznej interwencji.
Przebudowa „wąskich gardeł" na drogach powiatowych przyczyni się do poprawy spójności regionalnej sieci drogowej z siecią TEN-T oraz wpłynie na zwiększenie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej województwa mazowieckiego. Bezpośrednio poprawi się dostęp mieszkańców subregionu do miast powiatowych (Węgrów, Sokołów Podlaski i Łosice) i ośrodka subregionalnego w Siedlcach oraz, za pośrednictwem Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach, do centrum gospodarczego Mazowsza – Warszawy. Przebudowa odcinków dróg powiatowych i gminnych umożliwi również dostęp do istniejących terenów inwestycyjnych.

MIASTO SIEDLCE
Skwer Niepodległości 2
08-110 SIEDLCE

PREZYDENT MIASTA
Wojciech Kudelski

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Jarosław Głowacki

3.1. Tytuł Projektu

„Utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz rozbudowa i modernizacja powiązanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego”

3.2. Nazwa Zgłaszającego

Miasto Siedlce

3.3. Miejsce realizacji Projektu

1. Województwo	Mazowieckie
2. Powiat	Miasto Siedlce, Powiat Siedlecki, Powiat Węgrowski, Powiat Łosicki, Powiat Sokołowski
3. Gmina	Miasto Siedlce, Powiat Siedlecki, Powiat Węgrowski, Powiat Łosicki, Powiat Sokołowski
4. Miejscowość	Miasto Siedlce, Powiat Siedlecki, Powiat Węgrowski, Powiat Łosicki, Powiat Sokołowski

3.4. Identyfikacja obszaru realizacji Projektu

Rodzaj obszaru	Wpisać nazwę /zaznaczyć właściwy/
1. Obszar RIT	Subregion Siedlecki
2. Obszar Strategicznej Interwencji SRWM do 2030	Ostrołęcko-Siedlecki obszar strategicznej interwencji
3. Obszar miejski	Miasto Siedlce
4. Obszar wiejski	Powiat Siedlecki, Powiat Węgrowski, Powiat Łosicki, Powiat Sokołowski

3.5. Uzasadnienie, opis i cel Projektu

3.5.1. Opis Projektu – przedmiot Projektu, zakres działań przewidzianych do realizacji, etapy realizacji oraz cele Projektu
Wiązka projektów pn. „Utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz rozbudowa i modernizacja powiązanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego” polega na: 1. rozbudowie infrastruktury komunikacyjnej w ciągu ul. Rotmistrza W. Pileckiego, w sąsiedztwie istniejącego dworca PKP w Siedlcach, 2. budowie centrum przesiadkowego komunikacji autobusowej przy linii kolejowej E 20 położonej w sieci TEN-T, powiązaniu go z północną i południową częścią

7

miasta, oraz usprawnienia systemu komunikacji miejskiej w Siedlcach,

3. modernizacji układu komunikacyjnego w powiatach: siedleckim, węgrowskim i łosickim, który jest przestrzennie powiązany z siecią TEN-T,
4. utworzeniu centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim wraz z rozbudową powiązanego z nim układu komunikacyjnego powiatu sokołowskiego, który jest przestrzennie powiązany z Węzłem w Siedlcach, w zakresie:
    - budowy centrum przesiadkowego komunikacji autobusowej w Sokołowie Podlaskim,
    - budowy ścieżek rowerowych i chodników na terenie miasta Sokołów Podlaski i powiatu sokołowskiego, przebudowy i budowy oświetlenia ulicznego wraz z wymianą opraw oświetleniowych na energooszczędne,
    - przebudowy odcinków dróg na terenie miasta Sokołów Podlaski powiatu sokołowskiego.

W powyższej wiązce projektów **projektem głównym** jest rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej w ciągu ul. Rotmistrza W. Pileckiego w sąsiedztwie istniejącego dworca PKP w Siedlcach. **Projekt główny składa się z dwóch zadań – odcinków dróg położonych w jednym ciągu drogowym**:

- budowy tunelu na odcinku od ul. Kilińskiego do ul. Składowej,
- budowy III etapu śródmiejskiej obwodnicy Siedlec na odcinku od ul. Prezydenta Ryszarda Kaczorowskiego do ul. Składowej; powiązanej bezpośrednio z węzłem kolejowym, położonym w sieci TEN-T, oraz pośrednio z drogą krajową nr 2, położoną w sieci TEN-T.

Budowa tunelu jest kontynuacją zadania rozpoczętego przez PKP PLK S.A. na podstawie porozumienia z 09.10.2007 r. Porozumienie dotyczy zadania i warunków wspólnej realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego związanego z budową tunelu drogowego wraz z ciągiem pieszym pod torami stacji kolejowej Siedlce, łączącego ul. Kilińskiego z ul. Składową w Siedlcach.

Budowa III etapu śródmiejskiej obwodnicy miasta Siedlce również jest kontynuacją projektu pn.: "Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Siedlce", zrealizowanego w latach 2007 – 2012 z wykorzystaniem dotacji z EFRR w ramach RPO WM 2007-2013.

Realizacja powyższych inwestycji w ramach projektu głównego pozwoli na odciążenie centrum miasta oraz usprawnienie dojazdu do centrum przesiadkowego komunikacji autobusowej, położonego w bezpośrednim sąsiedztwie węzła na kolejowej sieci TEN-T jak również do terenów inwestycyjnych na terenach pokolejowych.

Zakres całego projektu jest wynikiem wspólnej pracy i konsultacji na spotkaniach w dniach:

- 17 lutego 2014 r. – spotkanie ze starostami powiatów: siedleckiego, węgrowskiego, łosickiego, sokołowskiego oraz wójtem gminy Siedlce, w wyniku którego wstępnie uzgodniono zakres pierwszej wersji projektu do RIT, który był prezentowany na spotkaniu z Zarządem Województwa Mazowieckiego w dniu 25 lutego 2014 r.;

- 3 marca 2014 r. – spotkanie z wójtami gmin i starostami powiatów tworzących subregion siedlecki, na którym zebrano propozycje projektów do RIT RPO WM 2014 – 2020 oraz uzgodniono spotkania robocze z wójtami w każdym powiecie w celu wypracowania wspólnych założeń do projektu RIT dla RPO WM 2014 - 2020;

- 7 marca 2014 r. – spotkanie z wójtami i starostami wszystkich powiatów tworzących subregion siedlecki, na którym zaakceptowano przez aklamację zakres niniejszego projektu, będącego propozycją do RIT dla RPO WM 2014 – 2020;

- 14 sierpnia 2014 r. – spotkanie z przedstawicielami Zarządu Województwa Mazowieckiego oraz Urzędu Marszałkowskiego, MBPR, Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, starostami powiatów tworzących subregion siedlecki, podczas którego przeanalizowano i uzgodniono zmiany w propozycji do RIT dla RPO WM 2014 -2020;

- 30 marca 2015 r.– spotkania ze starostami wszystkich powiatów tworzących subregion siedlecki, na którym zaakceptowano zakres niniejszego projektu; 10.03.2016 r., 11.04.2016 r. – spotkania robocze.

- 27 maja 2015 r. podpisano umowę partnerską w sprawie współpracy przy opracowywaniu i wdrażaniu Planu inwestycyjnego dla subregionu siedleckiego.

Zakres działań obejmuje:

1. **<u>w mieście Siedlce</u>**

- budowę tunelu pod torami kolejowymi (wykonanie przedłużenia konstrukcji skrzyni tunelu, wykonanej przez PKP PLK S.A., kanalizację teletechniczną i deszczową z przepompownią, ekrany akustyczne, oświetlenie, wyjście na peron z windą, oraz przebudowę kolizji) z infrastrukturą towarzyszącą (drogi dojazdowe, rondo i parking przy budynku dworca PKP), tunel połączy północną i południową część miasta; z racji swojej lokalizacji jest bezpośrednio powiązany z węzłem na kolejowej sieci TEN-T (linia kolejowa E 20) oraz pokolejowymi terenami inwestycyjnymi,
- budowę III etapu śródmiejskiej obwodnicy Siedlec (obejmujący m.in.: wiadukt dwuprzęsłowy z murami oporowymi, ekrany akustyczne, kanał technologiczny, kanalizację deszczową i teletechniczną, oświetlenie, sygnalizację świetlną, przebudowę kolizji); III etap obwodnicy jest elementem pierścieniowej śródmiejskiej obwodnicy Siedlec, połączonej bezpośrednio z węzłem na kolejowej sieci TEN-T (E 20) oraz pokolejowymi terenami inwestycyjnymi;
- budowę centrum przesiadkowego w zakresie stanowisk autobusowych, parkingu P&R z infrastrukturą towarzyszącą (w tym m.in. drogami dojazdowymi i serwisowymi) od południowej strony torów kolejowych oraz dynamicznej informacji przystankowej komunikacji miejskiej; centrum przesiadkowe będzie pełniło rolę dworca komunikacji autobusowej miejskiej i dalekobieżnej; parking będzie położony w bezpośrednim sąsiedztwie węzła na kolejowej sieci TEN-T (E 20);

Powyższe elementy w połączeniu z istniejącym dworcem PKP utworzą Zintegrowany Wielofunkcyjny Węzeł Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach o znaczeniu ponadlokalnym - służący wszystkim mieszkańcom subregionu siedleckiego, a także pasażerom podróżującym przez miasto tranzytowo.

2. **w powiecie siedleckim**

- przebudowę drogi powiatowej nr 3686W na odcinku od granicy miasta do drogi krajowej nr 2, położonej w sieci TEN-T; droga posiada bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi wydzielonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (Grabianów, Białki),
- przebudowę drogi powiatowej nr 3607W na odcinku Broszków – Żuków, łączącej się bezpośrednio z drogą krajową nr 2, położoną w sieci TEN-T; droga posiada bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi wydzielonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (Broszków),
- przebudowę drogi powiatowej nr 3641W na odcinku Zbuczyn – Tchórzew – Izdebki Kosny, łączącej się bezpośrednio z drogą krajową nr 2, położoną w sieci TEN-T; droga posiada bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi w Zbuczynie zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Zbuczyn Poduchowny,
- rozbudowę drogi powiatowej nr 3604W na odcinku Broszków – Żeliszew Podkościelny, łączącej się bezpośrednio z drogą krajową nr 2, położoną w sieci TEN-T; droga posiada bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi wydzielonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (Broszków, Kotuń), jak również ze stacją kolejową w Kotuniu położoną przy linii kolejowej E 20, będącą w sieci TEN-T.

Wszystkie w/w drogi powiatu siedleckiego połączone są bezpośrednio z siecią TEN-T (droga krajowa nr 2), a za jej pośrednictwem z infrastrukturą komunikacyjną, doprowadzającą ruch do Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach;

3. **w powiecie węgrowskim**

- przebudowę ciągu drogowego nr 2247W relacji Kałuszyn (granica powiatu) – Roguszyn – Korytnica - Paplin, łączącego się bezpośrednio z drogą krajową nr 2 Warszawa – Terespol, położonej w sieci TEN-T; koniec tego ciągu stanowi skrzyżowanie z drogą krajową nr 62, która stanowi dojazd do węgrowskiej podstrefy Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN; droga przebiega przez tereny dwóch gmin powiatu węgrowskiego tj. gminy Korytnica i gminy Wierzbno.

Na terenie gminy Korytnica droga posiada bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi przeznaczonymi pod inwestycje gospodarcze – przemysłowe i rzemieślnicze w miejscowości: Korytnica (8 ha); Paplin (5 ha); Roguszyn (5,5 ha) oraz terenami pod inwestycje rekreacyjno – wypoczynkowe w formie indywidualnej oraz w formie ośrodków wypoczynkowych, zlokalizowanymi w pobliżu rzeki Liwiec. Droga stanowi również główny dojazd do Farmy Wiatrowej powstałej na terenie gminy Korytnica (Trawy, Stary Świętochów, Połazie Świętochowskie, Rabiany, Leśniki, Pniewnik, Roguszyn, Wypychy, Żelazów, Czaple i Żabokliki).

Na terenie gminy Wierzbno stanowi bezpośredni dojazd do obszarów inwestycyjnych wskazanych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

10

Gminy Wierzbno oraz do największej pieczarkarni na terenie Polski i jednej z największych w Europie, która zaopatruje sieć supermarketów w Polsce oraz prowadzi eksport do wszystkich krajów Europy. Droga stanowić będzie główny dojazd do nowoprojektowanej farmy wiatrowej na terenie gminy. Ponadto wzdłuż tego ciągu drogowego swoją siedzibę ma wiele firm sektora prywatnego - zakłady przemysłu ciężkiego, które zatrudniają od kilku do kilkudziesięciu osób i stanowią główne źródło utrzymania dla wielu mieszkańców powiatu węgrowskiego. Z uwagi na powyższe na ww. ciągu drogowym panuje wzmożony ruch pojazdów, w tym ciężarowych. Średni dobowy ruch na przedmiotowym ciągu drogowym w 2013 roku wynosił około 1263 pojazdów na dobę. Ilość mieszkańców, którzy będą objęci obsługą projektu, bezpośrednio mieszkających przy ww. ciągu drogowym na terenie powiatu węgrowskiego wynosi 9 569 osób. Obecny stan infrastruktury drogowej na terenie powiatu węgrowskiego, która w znacznej części nie spełnia wymogów dotyczących parametrów technicznych w zakresie szerokości jezdni oraz wymaganej nośności, przy ciągłym wzrastającym natężeniu ruchu samochodowego, w tym braku prawidłowych i bezpiecznych warunków dla ruchu kołowego, stanowi bardzo istotną barierę w jego rozwoju, gdyż ogranicza dostępność terenów inwestycyjnych oraz głównych rynków pracy na poziomie lokalnym i regionalnym, co przedkłada się na poziom bezrobocia. Realizacja inwestycji na odcinku leżącym w ciągu komunikacyjnym stanowiącym połączenie z siecią TEN-T, a za jej pośrednictwem z infrastrukturą komunikacyjną doprowadzającą ruch do Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach wpłynie na poprawę jakości infrastruktury i spójności sieci drogowej z układem dróg krajowych, w szczególności z siecią TEN-T. Projekt przyczyni się do polepszenia parametrów technicznych dróg, zwiększając m.in. ich nośność i przepustowość, wpłynie na zwiększenie mobilności mieszkańców oraz ułatwi dostępu do regionalnych rynków pracy. Przedsięwzięcie to będzie realizowane w sposób kompleksowy, uwzględniając elementy infrastruktury towarzyszącej, przede wszystkim w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu, również niezmotoryzowanych.

4. **<u>w powiecie sokołowskim w ramach projektu pn. „Utworzenie centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim wraz z rozbudową powiązanego z nim układu komunikacyjnego powiatu sokołowskiego”:</u>**

- budowę centrum przesiadkowego przy bazie PKS S.A. w Sokołowie Podlaskim (stanowiska autobusowe wraz z zadaszeniem, przebudowa odwodnienia i oświetlenia, wraz z instalacją tablic informacyjnych dla pasażerów oraz infrastrukturą towarzyszącą; budowę systemu parkingów Park & Ride na terenie miasta Sokołów Podlaski – łącznie 3 szt. oraz Bike & Ride na terenie miasta Sokołów Podlaski i gminy Sabnie oraz Jabłonna Lacka – łącznie 4 szt.); zakup rowerów;
- budowę ścieżek rowerowych w ciągach dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie miasta Sokołów Podlaski i gminy Sabnie, Sokołów Podlaski i Jabłonna Lacka; budowę odwodnienia, przebudowę

11

nawierzchni jezdni i chodników, przebudowę i budowę oświetlenia ulicznego wraz z wymianą opraw oświetleniowych na energooszczędne na terenie miasta Sokołów Podlaski oraz gmin Jabłonna Lacka i Sabnie;

- przebudowę nawierzchni dróg powiatowych i gminnych na terenie miasta Sokołów Podlaski i gmin Sokołów Podlaski, Jabłonna Lacka oraz Sabnie.

Centrum przesiadkowe w Sokołowie Podlaskim posłuży mieszkańcom powiatów sokołowskiego i węgrowskiego, których obsługuje PKS w Sokołowie Podlaskim. Budowa komunikacyjnych ścieżek rowerowych w istniejących pasach drogowych przyczyni się do rozwoju transportu rowerowego jako alternatywy dla rosnącego ruchu samochodowego. W ramach budowy parkingów Bike & Ride planowany jest zakup i utworzenie wypożyczalni rowerów w Sokołowie Podlaskim:

5. **<u>w powiecie łosickim</u>**

- przebudowę drogi powiatowej Nr 2008W Górki - Litewniki - Hołowczyce - Zabuże na odcinku Puczyce - Górki - Hruszniew Kolonia, łączącą się z siecią TEN-T; droga posiada bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi w gminie Platerów i Sarnaki,
- przebudowę drogi powiatowej Nr 2033W Próchenki - gr. woj. (Łuby) - gr. woj. (Krawce) - Mostów - Krzywośnity - Huszlew na odcinku Mostów – Krzywośnity, łączącą się z siecią TEN-T; droga posiada bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi w gminie Huszlew,
- przebudowę drogi powiatowej Nr 2059W ul. Targowa w Łosicach, łączącą się z siecią TEN-T; droga posiada bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi w gminie Łosice,
- przebudowę drogi powiatowej Nr 2050W Łosice - Hadynów - Próchenki - Krzesk - droga nr 2 na odcinku Próchenki - granica powiatu łączącą się z siecią TEN-T; droga posiada bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi w gminie Olszanka.

Wszystkie w/w odcinki dróg powiatu łosickiego leżą w ciągach drogowych łączących się bezpośrednio z siecią TEN-T (drogi krajowe nr 2 i nr 19), a za jej pośrednictwem z infrastrukturą komunikacyjną, doprowadzającą ruch do Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach.

W ramach projektu pn. „Utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz rozbudowa i modernizacja powiązanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego" wykonano i przewidziano do realizacji następujące działania:

- w 2014 r.:

<u>dokumentacja:</u>

- wykonano dokumentację projektową na budowę tunelu z drogami dojazdowymi, rondem i parkingiem przy budynku dworca PKP w Siedlcach i uzyskano decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przez miasto Siedlce,

- zaktualizowano dokumentację projektową dla drogi nr 2247W oraz rozpoczęto opracowanie dokumentacji dla drogi nr 4238W przez powiat węgrowski,

- w 2015 r.:

dokumentacja:

- opracowano dokumentację projektową na budowę III etapu śródmiejskiej obwodnicy Siedlec i uzyskano decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- rozpoczęto opracowywanie dokumentacji projektowej na budowę centrum przesiadkowego w Siedlcach,
- opracowano dokumentację projektową przebudowy drogi powiatowej nr 3686W, 3607W, 3641W i 3604W przez powiat siedlecki,
- zakończono aktualizację dokumentacji projektowej dla drogi nr 2247W oraz wykonano dokumentację na przebudowę drogi nr 4238W przez powiat węgrowski, które otrzymają jednolity numer 2247W na podstawie uchwały Zarządu Województwa Mazowieckiego,
- opracowano dokumentację projektową przebudowy drogi powiatowej nr 2033W, 2050W, 2008W oraz 2059 W przez powiat łosicki,

- w 2016 r.:

dokumentacja :

- zakończenie opracowanie dokumentacji projektowej na budowę centrum przesiadkowego w Siedlcach; planuje się uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę w czerwcu 2016 r.,
- powiat sokołowski - ukończenie aktualizacji dokumentacji projektowej dla przebudowy nawierzchni dróg powiatowych; opracowanie, na podstawie koncepcji, dokumentacji projektowej dotyczącej budowy centrum przesiadkowego, komunikacyjnych ścieżek rowerowych, chodników, kanalizacji deszczowej, parkingów P&R i B&R na terenie miasta Sokołów Podlaski oraz gmin Sabnie i Jabłonna Lacka; opracowanie dokumentacji dotyczącej budowy i przebudowy oświetlenia ulicznego oraz przebudowy nawierzchni jezdni; uzyskanie decyzji wymaganych prawem,
- powiat węgrowski - uzyskanie uchwały o ujednoliceniu numeru dróg z: nr 2247W oraz 4238W, na jeden numer 2247W w kwietniu 2016 r. oraz uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę w czerwcu 2016 r.,
- powiat siedlecki - uzyskano decyzję o zezwoleniu na budowę drogi nr 3686W, 3607W, 3641W; w najbliższym czasie zostanie uzyskane zezwolenie na realizację inwestycji drogowej dla drogi nr 3604W;

- w 2017 r.:

roboty:

- rozpoczęcie budowy III etapu śródmiejskiej obwodnicy Siedlec w ciągu ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego,
- rozpoczęcie budowy tunelu w ciągu ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego w Siedlcach,

15

- rozpoczęcie budowy centrum przesiadkowego w Siedlcach wraz z parkingiem P&R,
- przebudowa dróg powiatowych 3686W i 3607W przez powiat siedlecki
- rozpoczęcie przebudowy drogi nr 3641W i rozbudowy drogi nr 3604W przez powiat siedlecki,
- rozpoczęcie przebudowy drogi powiatowej nr 2247W przez powiat węgrowski,
- rozpoczęcie realizacji rzeczowej projektu pn.: „Utworzenie centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim wraz z rozbudową powiązanego z nim układu komunikacyjnego powiatu sokołowskiego",
- przebudowa drogi powiatowej nr 2008W i 2033W oraz rozpoczęcie przebudowy drogi powiatowej nr 2059W i 2050W przez powiat łosicki,

- w 2018 r.:

roboty:

- zakończenie budowy centrum przesiadkowego w Siedlcach wraz z parkingiem P&R,
- zakończenie budowy III etapu śródmiejskiej obwodnicy Siedlec w ciągu ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego,
- zakończenie budowy tunelu w ciągu ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego w Siedlcach,
- zakończenie przebudowy drogi powiatowej nr 3641W i rozbudowy drogi nr 3604W przez powiat siedlecki,
- zakończenie przebudowy drogi powiatowej nr 2247W przez powiat węgrowski,
- zakończenie rzeczowej realizacji projektu pn.: „Utworzenie centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim wraz z rozbudową powiązanego z nim układu komunikacyjnego powiatu sokołowskiego",
- zakończenie przebudowy drogi powiatowej Nr 2059W i 2050W przez powiat łosicki.

Sytuacja społeczno-gospodarcza subregionu siedleckiego na tle województwa mazowieckiego jest słaba. Subregion o charakterze rolniczym, z niskim poziomem wykształcenia mieszkańców, których prawie połowa pracuje w rolnictwie, w „Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do roku 2030" został zaklasyfikowany jako obszar strategicznej interwencji. Jednakże położenie na trasie przebiegu dwóch europejskich korytarzy transportowych KI i KII stwarza szanse rozwojowe. Przez obszar subregionu prowadzą dwie główne linie kolejowe E 20 i E 75 oraz drogi krajowe nr 2, 19, 50, 62 i 63. Niestety jakość systemów transportowych subregionu jest słaba, a infrastruktura wymaga modernizacji oraz rozbudowy.
Położenie miasta Siedlce, które jest centrum gospodarczym, edukacyjnym, społecznym i administracyjnym subregionu, przy międzynarodowej linii kolejowej E 20 jest atutem, jednakże jej przebieg przez środek miasta, powoduje podzielenie go na dwie części, co stanowi również barierę komunikacyjną. Przejazdy pod torami kolejowymi, które są jednocześnie drogami wjazdowymi do miasta tworzą „wąskie gardła" i powodują zatory w ruchu kołowym.

14

Przez miasto przebiegają dwie drogi krajowe nr 2 oraz nr 63, co powoduje, że na ruch wewnętrzny nakłada się ruch tranzytowy. Brak kompletnego śródmiejskiego systemu dróg obwodowych stanowi poważne utrudnienie w prawidłowym funkcjonowaniu systemu transportowego miasta i subregionu. W związku z tym następuje koncentracja ruchu samochodowego na głównych ciągach ulicznych, których nie można poszerzyć z uwagi na istniejącą zabudowę i brak wolnego terenu. Natężenie ruchu samochodowego jest bardzo duże i ma tendencję rosnącą. **Rozwiązaniem tych problemów jest budowa w mieście Siedlce III etapu śródmiejskiej obwodnicy o kształcie pierścienia oraz budowa tunelu pod torami kolejowymi. Wybudowany odcinek obwodnicy śródmiejskiej spowoduje odciążenie centrum miasta, jednocześnie doprowadzając ruch do węzła na kolejowej sieci TEN-T, pokolejowych terenów inwestycyjnych oraz centrum przesiadkowego w Siedlcach. Tunel także będzie doprowadzał ruch do węzła na kolejowej sieci TEN-T, pokolejowych terenów inwestycyjnych oraz centrum przesiadkowego w Siedlcach jak również będzie alternatywą dla istniejących przejazdów pod torami kolejowymi tzw. wąskich gardeł.**
Dworzec autobusowy PKS, znajdujący się w centrum miasta w pobliżu dworca PKP, nie ma możliwości obsłużenia innych przewoźników. Pojazdy przewoźników prywatnych, świadczących usługi transportu publicznego, parkują na ulicach sąsiadujących z dworcem, blokując ruch w centrum. Brak dostatecznej liczby miejsc parkingowych wokół dworca kolejowego powoduje, że połączenie transportu prywatnego z publicznym jest utrudnione.
Wielu mieszkańców subregionu dojeżdża do pracy w Siedlcach oraz w miastach powiatowych tj. Łosicach, Sokołowie Podlaskim i Węgrowie. Z powodu braku bezpośredniego dostępu do linii kolejowej (pow. łosicki i sokołowski) skazani są na transport kołowy – autobusowy, samochodowy i rowerowy. Niestety „wąskie gardła" na drogach powiatowych subregionu siedleckiego stanowią poważne utrudnienie w codziennych dojazdach do pracy i do szkoły. Brak ścieżek rowerowych również nie sprzyja rozwojowi systemu transportowego. Część mieszkańców zachodniej części subregionu siedleckiego dojeżdża do pracy w Warszawie korzystając bezpośrednio z dostępu do linii kolejowej na zachód od miasta. Mieszkańcy północno-wschodniej części dojeżdżają do Siedlec, zatem stan drogowej infrastruktury powiatowej na terenie subregionu jest dla nich bardzo ważny.
Miasto Siedlce pełni rolę centrum przesiadkowego dla tych mieszkańców subregionu, którzy dojeżdżają do Siedlec, przesiadają się i jadą dalej do Warszawy. Również wielu mieszkańców miasta Siedlce pracuje w stolicy. Codziennie ze stacji kolejowej w Siedlcach w 2011 r. odjeżdżało do Warszawy ok. 1,3 tys. pasażerów. Obecnie liczba ta jest z pewnością większa. W związku z tym rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej w ciągu ul. Rotmistrza W. Pileckiego w sąsiedztwie dworca PKP w Siedlcach jest bardzo ważna dla poprawy systemu komunikacji i transportu w subregionie siedleckim. Kolejnym również istotnym elementem jest budowa centrum przesiadkowego, które zlokalizowane będzie po południowej stronie torów kolejowych, w bezpośrednim sąsiedztwie sieci kolejowej TEN-T. Oba te elementy tworzą Zintegrowany Wielofunkcyjny Węzeł Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach.
W celu usprawnienia systemu transportowego subregionu planuje się także utworzenie centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim przy istniejącej bazie PKS S.A. W skład centrum będą wchodziły parkingi (dwa położone bezpośrednio przy bazie, trzeci w zachodniej części miasta), oraz zadaszone stanowiska autobusowe z infrastrukturą towarzyszącą. Uzupełnieniem infrastruktury transportowej będzie system ścieżek rowerowych oraz parkingów Bike & Ride na obszarze miasta i powiatu.
Centrum w Sokołowie Podlaskim będzie stanowiło dopełnienie dla infrastruktury

komunikacyjnej w subregionie i Węzła w Siedlcach.

Realizacja projektu w całości pozwoli na uzyskanie efektu synergii w sferze społeczno-gospodarczej oraz przyczyni się do usprawnienia powiązań transportowych terenów wiejskich subregionu z ośrodkami miejskimi oraz pomiędzy miastami subregionu siedleckiego. Ułatwi także dostęp do międzynarodowego korytarza transportowego. Drogowa sieć transportowa subregionu w połączeniu z innymi rodzajami transportu jak kolej, stworzy intermodalną sieć połączeń komunikacyjnych.

W Sokołowie Podlaskim planuje się utworzenie centrum przesiadkowego przy istniejącej bazie PKS S.A. W skład centrum będą wchodziły parkingi (dwa położone bezpośrednio przy bazie, trzeci w zachodniej części miasta) oraz zadaszone stanowiska autobusowe z infrastrukturą towarzyszącą. Uzupełnieniem infrastruktury transportowej będzie system komunikacyjnych ścieżek rowerowych oraz parkingów Bike & Ride na obszarze miasta Sokołów Podlaski i powiatu sokołowskiego.
Utworzenie centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim stworzy alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego mieszkańców północnej części subregionu siedleckiego. Dzięki połączeniu z Węzłem Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach, za pośrednictwem infrastruktury komunikacyjnej, przyczyni się do usprawnienia oraz upowszechnienia transportu zbiorowego. Budowa spójnego systemu ścieżek rowerowych przyczyni się do zamiany środka transportu z samochodów osobowych na rowery.

Modernizacja, budowa i rozbudowa najbardziej potrzebnych odcinków dróg gminnych i powiatowych na terenie miasta Siedlce i powiatów subregionu siedleckiego, utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim jest niezbędne dla usprawnienia komunikacji w subregionie. Realizacja projektu spowoduje redukcję ruchu samochodowego i skłoni pasażerów do łączenia różnych sposobów transportu: prywatnego i publicznego, kolejowego, autobusowego, samochodowego i rowerowego. Przyczyni się również do wzrostu mobilności mieszkańców subregionu, co przełoży się na spadek bezrobocia, szczególnie wysokiego wśród młodzieży, oraz będzie przeciwdziałać wyludnianiu się subregionu. Wpłynie także na zwiększenie spójności przestrzennej oraz dostępności wewnętrznej i zewnętrznej subregionu siedleckiego.

Przebudowa dróg będzie miała duże znaczenie dla rozwoju spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych na obszarze subregionu i województwa, która przyczyni się do wzrostu mobilności mieszkańców, usunięcia „wąskich gardeł" systemu transportowego, skuteczniej integrując transport samochodowy i kolejowy subregionu prowadząc do spadku bezrobocia, w tym wysokiego bezrobocia wśród młodzieży.

Projekt składa się z wielu elementów, których realizacja w całości przyczyni się do osiągnięcia wspólnego efektu w postaci stworzenia warunków sprzyjających:

- wzrostowi mobilności mieszkańców subregionu, co przełoży się na spadek bezrobocia, w tym wysokiego bezrobocia wśród młodzieży,
- zatrzymaniu i odwróceniu trendu wyludniania się obszarów subregionu; efektem będzie zatrzymanie mieszkańców w subregionie, którzy dzięki sprawnej sieci komunikacyjnej będą mogli dojeżdżać do pracy poza miejsce zamieszkania bez konieczności przeprowadzania się,
- ograniczaniu niskiej emisji ze względu na ułatwienie dostępu do transportu publicznego, w tym szczególnie transportu kolejowego, co przełoży się na

16

poprawę stanu środowiska, rozwój zrównoważonej, multimodalnej mobilności miejskiej i działań mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.

Wszystkie elementy projektu są ze sobą spójne i wzajemnie się dopełniają. Projekty w zakresie modernizacji, budowy i rozbudowy odcinków dróg na terenie powiatów subregionu siedleckiego są komplementarne do projektu rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej w Siedlcach w sąsiedztwie istniejącego dworca pasażerskiego PKP. Modernizacja, budowa i rozbudowa odcinków dróg na terenie powiatów zlikwiduje „wąskie gardła" w systemie komunikacyjnym subregionu siedleckiego, przyczyni się do poprawy spójności regionalnej sieci drogowej z siecią TEN-T oraz zwiększenia dostępności wewnętrznej i zewnętrznej subregionu siedleckiego i województwa mazowieckiego.

Budowa centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim jest powiązana z utworzeniem Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach, gdyż stanowi ułatwienie komunikacyjne dla mieszkańców północnej części subregionu. Stacja PKP w Siedlcach jest dla mieszkańców powiatu sokołowskiego najbliższym dużym ośrodkiem kolejowym, zapewniającym dostęp do terenu całego kraju i zagranicy. Utworzenie centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim umożliwi zintegrowanie różnych sposobów transportu – prywatnego z publicznym, autobusowego z samochodowym lub rowerowym, a poprzez połączenie z Węzłem w Siedlcach, z transportem kolejowym.

Na wzrost dostępności wewnętrznej i zewnętrznej subregionu siedleckiego i województwa mazowieckiego, znaczący wpływ będzie miała również przebudowa ciągu drogowego nr 2247 relacji Kałuszyn – Roguszyn – Korytnica – Paplin na terenie powiatu węgrowskiego. Ten ciag stanowi najszybsze i najdogodniejsze połączenie tego subregionu z drogą krajową nr 2 Warszawa – Terespol, położonej w sieci TEN – T, a za jej pośrednictwem z infrastrukturą komunikacyjną doprowadzającą ruch do Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach. Przebudowa powyższego ciągu drogowego pozwoli na szybki i bezpieczny dojazd z terenu powiatu węgrowskiego w kierunku wschodnim do miasta subregionalnego Siedlce, gdzie zlokalizowane są zakłady pracy, instytucje publiczne, uczelnie wyższe, kolej. Znaczna część osób posiada w tym mieście zatrudnienie, uczęszcza do szkół, czy też korzysta z transportu kolejowego, który umożliwia im poruszanie się dalej w kierunku wschodnim. Przebudowa drogi umożliwi również łatwiejszą podróż mieszkańców powiatu węgrowskiego jak i przedsiębiorców, w kierunku zachodnim to jest: Mińsk Mazowiecki – Warszawa. Miasto Mińsk Mazowiecki, posiada również transport kolejowy, z którego korzystają mieszkańcy powiatu węgrowskiego, dojeżdżający do Warszawy. Często docierają oni do tej miejscowości własnymi środkami lokomocji, a następnie przesiadają się w pociąg, celem dojazdu do Warszawy, najważniejszego ośrodka centralnego. Przedsięwzięcie przyczyni się do stworzenia szybszych i bezpieczniejszych powiązań pomiędzy ośrodkiem centralnym, a pozostałymi obszarami subregionu oraz ułatwi dostęp do międzynarodowego korytarza transportowego. Odpowiednio ukierunkowana drogowa sieć transportowa subregionu w połączeniu z pokrewnymi gałęziami, jak np. kolej, stworzy intermodalną siatkę połączeń ułatwiających dostęp do danych obszarów, determinującym ich potencjał w zakresie inwestycyjnym, biznesowym, edukacyjnym.

Realizacja przedmiotowego projektu inwestycyjnego w całości pozwoli na uzyskanie efektu synergii w sferze społeczno-gospodarczej.

Celem wiązki projektów jest uzupełnienie istniejącej infrastruktury komunikacyjnej w subregionie siedleckim (przede wszystkim drogi i powiązania z

siecią TEN-T oraz centra przesiadkowe komunikacji autobusowej). Planowane inwestycje są niezbędne dla usprawnienia komunikacji, w tym publicznej, której problemy zostały szczegółowo przedstawione w dołączonej do wniosku diagnozie. Powyższe działania pozwolą na zmniejszenie problemów społecznych, także przedstawionych w diagnozie.

Cel wiązki projektów jest spójny z:

- z celem tematycznym 7 w ramach VII Osi Priorytetowej RPO WM 2014 - 2020 – „Rozwój regionalnego systemu transportowego", który polega na PROMOWANIU ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU I USUWANIU NIEDOBORÓW PRZEPUSTOWOŚCI W DZIAŁANIU NAJWAŻNIEJSZEJ INFRASTRUKTURY SIECIOWEJ. Powyższy cel zostanie osiągnięty poprzez realizację celu szczegółowego PI 7b polegającego na POPRAWIE SPÓJNOŚCI REGIONALNEJ SIECI DROGOWEJ Z SIECIĄ TEN-T ORAZ ZWIĘKSZENIU DOSTĘPNOŚCI WEWNĘTRZNEJ I ZEWNĘTRZNEJ. Spowoduje również wzrost standardu i jakości sieci drogowej subregionu siedleckiego, usprawni i poprawi bezpieczeństwo powiązań pomiędzy ciągami komunikacyjnymi, wpłynie na poprawę dostępu do sieci dróg wojewódzkich i krajowych oraz przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa korzystających z transportu kolejowego i autobusowego.

- z celem tematycznym 4 w ramach IV Osi priorytetowej RPO WM 2014-2020 polegającym na WSPIERANIU PRZEJŚCIA NA GOSPODARKĘ NISKOEMISYJNĄ WE WSZYSTKICH SEKTORACH. Ten cel zostanie osiągnięty poprzez realizację celu szczegółowego PI 4e polegającego na PROMOWANIU STRATEGII NISKOEMISYJNYCH DLA WSZYSTKICH RODZAJÓW TERYTORIÓW, W SZCZEGÓLNOŚCI DLA OBSZARÓW MIEJSKICH, W TYM WSPIERANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MULTIMODALNEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ I DZIAŁAŃ ADAPTACYJNYCH MAJĄCYCH ODDZIAŁYWANIE ŁAGODZĄCE NA ZMIANY KLIMATU.

3.5.2. Planowane do osiągnięcia rezultaty, w tym wskaźniki produktu i rezultatu zgodne ze wskaźnikami dla danego celu szczegółowego *RPO WM 2014-2020.*

**wskaźniki pomiaru celów poza tym, iż muszą być zgodne ze wskaźnikami dla celów szczegółowych RPO muszą być także zgodne ze specyfiką danego projektu Ważnym jest wpływ projektu na otoczenie, w tym OSI, konkurencyjność, zasięg przestrzenny lub funkcjonalny oraz efekty synergiczne itd.*

Wskaźniki produktu:

Liczba wybudowanych obiektów P&R – 4 szt.

Długość wybudowanych lub przebudowanych dróg dla rowerów – 47,65 km

Całkowita długość nowych dróg – 1,96 km

Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg – 65,85 km

Liczba miejsc postojowych w obiektach „parkuj i jedź" - 449 szt.

Wskaźniki rezultatu bezpośredniego:

Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych wybudowanych w obiektach parkuj i jedź

18

STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO DO ROKU 2030 Innowacyjne Mazowsze.

W Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. subregion siedlecki został zaliczony do ostrołęcko-siedleckiego obszaru strategicznej interwencji ze względu na niedoinwestowanie pod względem infrastrukturalnym, słabą dostępność do usług publicznych i wysokie bezrobocie. Na pięć powiatów z najwyższym udziałem bezrobotnych do 25 roku życia w ogólnej liczbie bezrobotnych, aż cztery są w subregionie siedleckim - powiat sokołowski, węgrowski, siedlecki i łosicki.
O zaliczeniu subregionu siedleckiego do OSI – problemowych zdecydował również niewystarczający zakres usług w obrębie istniejącej sieci miast, bardzo niski poziom dochodów własnych oraz niski poziom inwestycji w pozarolniczych działach gospodarki. W związku z tym polityka w stosunku do subregionu siedleckiego powinna być ukierunkowana na podniesienie jakości życia i poprawy warunków prowadzenia działalności gospodarczej m.in. poprzez uzupełnienie istniejącej infrastruktury komunikacyjnej, jak również wzrost dostępu do usług publicznych, podniesienie ich jakości oraz wzrost wykorzystania potencjału sektora rolniczego w gospodarce regionu.
W Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w stosunku do subregionu siedleckiego przewiduje się interwencję z poziomu regionalnego, dlatego też niniejszy projekt jest zgłoszony do Planu inwestycyjnego Regionalnych Inwestycji Terytorialnych. Projekt stanowi interwencję na zdiagnozowane, sformułowane i przedstawione problemy i potrzeby subregionu siedleckiego.
Jednocześnie projekt przyczyni się do osiągnięcia celu rozwojowego polegającego na „Poprawie dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowaniu ładu przestrzennego" w wymiarze konkurencyjności i spójności.

Projekt wpisuje się w następujące kierunki działań:

13. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu – działanie 13.2 dostosowanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji,

14. Spójność wewnątrzregionalna – koncentracja na najbardziej zapóźnionych podregionach – działanie 14.2 polegające na poprawie dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich do ośrodków lokalnych.

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

W planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego siedlecki obszar problemowy został zaliczony do obszarów o najniższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego oraz o najniższym dostępie do dóbr i usług: W związku z tym został uwzględniony przede wszystkim w Polityce poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa mazowieckiego.
„Dla obszarów o najniższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego i o najniższym dostępie do dóbr i usług zasady zagospodarowania przestrzennego powinny być ukierunkowanie na ożywienie gospodarcze obszaru, poprawę warunków życia mieszkańców, zahamowanie nadmiernej migracji ludzi wykształconych

i przedsiębiorczych, podniesienie mobilności mieszkańców oraz zmniejszenie poziomu bezrobocia.
Dla obszarów tych Plan ustala m.in.:
- rozwój istniejących miast, głównie o znaczeniu ponadlokalnym poprzez wspomaganie funkcji miejskich (w tym gospodarczych, stanowiących bazę ekonomiczną miast), które zapewniają nie tylko obsługę danego obszaru w podstawowe usługi publiczne, ale także oferują nowe miejsca pracy;
- przełamywanie barier i ograniczeń rozwoju wynikających ze słabych zewnętrznych i wewnętrznych powiązań komunikacyjnych obszaru."

Wiązka projektów pn. „Utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz rozbudowa i modernizacja powiązanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego" jest zgodny przede wszystkim z:

— Polityką poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa „poprzez system ustanowionych europejskich korytarzy transportowych oraz w oparciu o powiązania krajowe i wewnątrzregionalne." Polityka ta ma na celu zwiększanie dostępności transportowej województwa mazowieckiego, poprawę spójności wewnętrznej i konkurencyjności regionu, integrację różnych systemów transportowych w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju."

oraz z pozostałymi politykami:

— Polityką poprawy struktury przestrzennej i funkcjonalnej województwa, gdyż przewiduje, że „rozwój przestrzenny powinien następować w pasmach utworzonych wzdłuż korytarzy komunikacyjnych oraz w rdzeniu układu, który stanowią (...) węzły transportowe ośrodków regionalnych i subregionalnych".

— Polityką rozwoju przemysłu i wzrostu konkurencyjności wybranych ośrodków osadniczych, gdyż rezultatem tej polityki będzie „wzmocnienie potencjału i wzrost konkurencyjności ośrodków subregionalnych" oraz „wzmocnienie potencjału miast powiatowych".

— Polityką rozwoju i modernizacji obszarów wiejskich poprzez „zrównoważone kształtowanie rolniczej przestrzeni produkcyjnej, jak również wspieranie rozwoju działalności gospodarczej oraz wykorzystanie walorów krajobrazowych i kulturowych obszarów wiejskich."

Polityką kształtowania i ochrony zasobów i walorów przyrodniczych oraz poprawy standardów środowiska poprzez ochronę powietrza przed zanieczyszczeniem w wyniku „zintegrowanego planowania rozwoju zbiorowego systemu komunikacji na terenie miast, (...) oraz budowy ścieżek rowerowych" jak również „ograniczania ruchu tranzytowego w miastach oraz budowę obwodnic drogowych miast m.in. Siedlec."

3.5.3. Planowany termin rozpoczęcia i zakończenia Projektu oraz określenie tzw. kamieni milowych tzn. zdefiniowanego etapu na którym Projekt będzie w 2018 r. oraz ewentualnie w 2023 r.

**ważne jest wskazanie daty rozpoczęcia projektu oraz określenie stopnia jego realizacji w 2018 r. czyli cząstkowej realizacji projektu określającej cząstkowy efekt tzw. kamień milowy. Jest szczególnie ważne przy projektach dużych wieloletnich.*

Rozpoczęcie wiązki projektów – 01.01.2014 r.

Zakończenie wiązki projektów – 30.06.2018 r.

2018 r.:
Liczba wybudowanych obiektów P&R – 4 szt.
Długość wybudowanych lub przebudowanych dróg dla rowerów – 47,65 km
Całkowita długość nowych dróg – 1,96 km
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg – 65,85 km
Liczba miejsc postojowych w obiektach „parkuj i jedź" - 449 szt.

3.6. Planowane koszty w ramach Projektu (w zł).

Planowane koszty	
Ogółem	**Planowane do 2018 r.**
200.083.513,61	200.083.513,62

3.7. Źródła finansowania Projektu (w zł)

Lp.	Źródło finansowania	Procentowy udział źródła w finansowaniu projektu
1	RPO WM 2014 – 2020	80% - 160.066.810,89
2	Wkład własny	20% - 40.016.702,73

1. Opis projektów towarzyszących do *Planu działań RIT*

4.1. Tytuły Projektów

Lp.	
1.	**„Jestem za! Chcę się włączyć!"**
2.	**„ZAWODU MISTRZOWIE - RYNKU PRACY KRÓLOWIE"**
3.	**„Wykształcenie zawodowe szansą na lepszy start"**
4.	**Kreuj swoją przyszłość**
5.	**„Okno na świat" - wyrównywanie dysproporcji edukacyjnych wśród uczniów szkół z terenu powiatu węgrowskiego**
6.	**„Wsparcie rodzinnej pieczy zastępczej w powiecie siedleckim"**

21

*Informacje poniższe powinny być przygotowane dla każdego z projektów towarzyszących.

4.2. Miejsce realizacji Projektu

1. Gmina	Miasto Siedlce
2. Miejscowość	Siedlce

4.3. Identyfikacja obszaru realizacji Projektu

Rodzaj obszaru	Wpisać nazwę /zaznaczyć właściwy/
1. Obszar miejski	Siedlce
2. Obszar wiejski	Powiat Siedlecki, Powiat Węgrowski, Powiat Sokołowski

4.4. Uzasadnienie, opis i cel Projektu

4.4.1. Opis Projektu – przedmiot Projektu, zakres działań przewidzianych do realizacji, etapy realizacji oraz cele

1. „Jestem za! Chcę się włączyć!"

Projekt polega na udzieleniu pojedynczym osobom jak i całym rodzinom z terenu miasta Siedlce, zagrożonym ubóstwem lub wykluczeniem społecznym (po przeprowadzonej diagnozie indywidualnych potrzeb), kompleksowego wsparcia obejmującego zintegrowane usługi społeczne, edukacyjne i zawodowe. W ramach projektu uczestnikom i ich rodzinom zaproponowane zostaną działania (np. warsztaty umiejętności społeczno-zawodowych, rodzinnych, wychowawczych, spotkania klubu samopomocowego, zajęcia z doradztwa zawodowego, kursy podnoszące kompetencje zawodowe), które będą zgodne z przygotowywanymi wytycznymi w zakresie realizacji przedsięwzięć w obszarze włączenia społecznego i zwalczania ubóstwa oraz zapisami dokumentacji konkursowej. Wsparcie skierowane zostanie również do otoczenia osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym oraz, na ile pozwolą zapisy wytycznych, do społeczności lokalnej (np. poradnictwo psychologiczne, prawne, konferencje dla specjalistów pracujących z rodzinami i rodziców). W pierwszej kolejności zastosowane zostaną instrumenty mające na celu aktywizację społeczną uczestników i ich rodzin. Aktywizacja zawodowa będzie stanowiła ostatni element realizacji ścieżki reintegracyjnej. Jednocześnie będą prowadzone przedsięwzięcia skierowane do społeczności lokalnej.

Celem projektu jest rozwinięcie lub wzmocnienie samodzielności życiowej i społecznej uczestników, przywrócenie możliwości lub zdolności uzyskania zatrudnienia lub innej formy aktywności zawodowej oraz zapobieganie procesom ubóstwa, marginalizacji i wykluczenia społecznego.

Beneficjentem projektu jest Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie w Siedlcach.

Wartość projektu: 5.600.000 zł

Wartość dofinansowania: 4.480.000 zł

Projekt wpisuje się w PI 9i aktywne włączenie, w tym z myślą o promowaniu równych

22

szans oraz aktywnego uczestnictwa i zwiększaniu szans na zatrudnienie, Oś Priorytetową IX Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020.

2. **„ZAWODU MISTRZOWIE - RYNKU PRACY KRÓLOWIE"**

Projekt polega na opracowaniu i przeprowadzeniu:

- dodatkowych zajęć dydaktyczno – wyrównawczych ukierunkowanych na zmniejszanie dysproporcji w osiągnięciach uczniów w trakcie procesu kształcenia, zwiększających udział absolwentów szkół w egzaminie potwierdzającym kwalifikacje zawodowe, kształtujących wśród uczniów świadomość potrzeby kształcenia się i osiągania lepszych wyników w obszarze przedmiotów zawodowych, języków obcych, informatyki, matematyki, fizyki, biologii i chemii;

- dodatkowych zajęć (pozalekcyjnych i pozaszkolnych) dających dodatkowe umiejętności, rozwijających zainteresowania oraz zwiększających wiedzę w zakresie języków obcych, informatyki, matematyki, geografii, przedmiotów zawodowych, co pozwoli uzyskać lepsze wyniki w egzaminie potwierdzającym kwalifikacje zawodowe oraz egzaminie maturalnym, a w konsekwencji zwiększy szanse na dostanie się na studia wyższe lub zdobycie lepszej pracy, a także dostarczy na rynek pracy wykwalifikowanych pracowników;

- poradnictwa w zakresie kariery edukacyjnej i zawodowej - profesjonalna pomoc i wsparcie doradcy zawodowego w wymierny sposób zwiększy trafność decyzji zawodowych i edukacyjnych uczniów, minimalizując koszty z niewłaściwych wyborów.

- praktyk i staży jako najlepszych form organizacji zajęć praktycznych dla uczniów; w ramach projektu uczniowie będą uczestniczyć w praktykach u pracodawców a programy rozwojowe szkół zostaną przygotowane we współpracy z przedsiębiorcami;

- wyposażeniu szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe w nowoczesne materiały dydaktyczne: książki, słowniki, literaturę fachową, programy i licencje do celów dydaktycznych, zestawy dydaktyczne zapewniające wysoką jakość kształcenia, podnoszące atrakcyjność zajęć, a przez to zainteresowanie uczniów co w konsekwencji przełoży się na wykształcenie uczniów, których wiedza i kwalifikacje będą w stanie sprostać wymaganiom pracodawców.

Działania przewidziane do realizacji:

1. Doposażenie pracowni zawodowych
2. Zajęcia z kompetencji kluczowych

3. Zajęcia z kompetencji zawodowych
4. Realizacja staży u przedsiębiorców subregionu siedleckiego
5. Doradztwo zawodowe i opieka psychologiczna.

Celem projektu jest zwiększenie zdolności do zatrudnienia uczniów szkół zawodowych subregionu siedleckiego poprzez poprawę jakości i atrakcyjności oferty edukacyjnej.

Projekt wpisuje się w priorytety Strategii Europa 2020 rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji oraz priorytet: rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną, ponieważ podejmowane działania zwiększą potencjał szkół, rozpropagują korzyści płynące z wyboru ścieżki kształcenia zawodowego w kontekście potrzeb rynku pracy oraz wpłyną na podniesienie jakości kształcenia zgodnie z wymogami współczesnej gospodarki. Działania określone w programach rozwojowych przyczynią się do rozwoju kompetencji kluczowych oraz kompetencji zawodowych zgodnie z kierunkiem kształcenia.
Beneficjentem projektu jest Miasto Siedlce.
Wartość projektu: 7.002.600,00zł
Wartość dofinansowania: 5.602.080,00 zł
Projekt wpisuje się w PI 10iv Lepsze dostosowanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmacnianie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami, Oś Priorytetową X Edukacja dla rozwoju regionu, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020.

3. **„Wykształcenie zawodowe szansą na lepszy start w przyszłość"**

Podniesienie umiejętności oraz uzyskanie kwalifikacji zawodowych przez uczniów placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe, poprzez: 1. praktyki zawodowe dla uczniów organizowane u pracodawców lub przedsiębiorców, 2. dodatkowe zajęcia specjalistyczne realizowane we współpracy z podmiotami z otoczenia społeczno-gospodarczego placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe. 3. Tworzenie w szkołach lub placówkach systemu oświaty nowoczesnych warunków pracy i nauki poprzez wyposażenie pracowni i warsztatów szkolnych dla zawodów szkolnictwa zawodowego w sprzęt i materiały dydaktyczne.
Celem projektu jest podnoszenie kształcenia zawodowego oraz wzrost jego efektywności i skuteczności, poprzez odbycie praktyk zawodowych, staży, dodatkowych szkoleń, tak aby odpowiadało na potrzeby przeobrażającego się rynku pracy i wyzwania gospodarki opartej na wiedzy.

Ponadto dostosowanie kształcenia zawodowego do potrzeb rynku pracy poprzez

24

doposażenie szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe w nowoczesny sprzęt (urządzenia/maszyny) i materiały dydaktyczne odpowiadające środowisku pracy u przedsiębiorców/pracodawców.

Cel tematyczny – Doskonalenie zawodowe uczniów.

Grupy docelowe: uczniowie Zespołu Szkół Nr 1 w Sokołowie Podlaskim.

Wsparciem planuje się objąć 480 uczniów. Realizacja procesu rekrutacji będzie przebiegała zgodnie z przepisami oświatowymi i zasadą równych szans, w tym równości płci – zapewniając równy dostęp do uczestnictwa w projekcie kobietom i mężczyznom, jak również poprzez wsparcie uczniów, którzy mają utrudniony dostęp do edukacji. Ponadto realizacja projektu będzie spójna z polityką zrównoważonego rozwoju.

Typ interwencji:

- staże zawodowe obejmujące realizację kształcenia zawodowego praktycznego we współpracy z pracodawcami lub przedsiębiorcami lub wykraczające poza zakres kształcenia zawodowego praktycznego;
- dodatkowe zajęcia specjalistyczne realizowane we współpracy z podmiotami z otoczenia społeczno-gospodarczego szkół lub placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe, umożliwiające uczniom i słuchaczom uzyskiwanie i uzupełnianie wiedzy i umiejętności oraz kwalifikacji zawodowych;
- tworzenie w szkołach lub placówkach systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe warunków odzwierciedlających naturalne warunki pracy właściwe dla nauczanych zawodów – wyłącznie jako element projektu;

Beneficjentem projektu jest Powiat Sokołowski

Wartość projektu: 1 508 022,00 zł

Wartość dofinansowania: 1 206 417,60 zł

Projekt wpisuje się w Oś Priorytetową X Edukacja dla rozwoju regionu, Działania 10.3 Doskonalenie zawodowe, Poddziałania 10.3.1 Doskonalenie zawodowe uczniów Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014 - 2020

4. „Kreuj swoją przyszłość"

Przedmiotem projektu jest podniesienie zdolności uczniów szkół zawodowych do przyszłego zatrudnienia i samozatrudnienia, co tworzy potrzebę modernizacji procesu kształcenia i podniesienia jego jakości, tak aby w przyszłości na rynek pracy weszli absolwenci szkół zawodowych z kompetencjami dostosowanymi do potrzeb rynku pracy, z doświadczeniem zdobytym dzięki stażom czy praktykom przeprowadzonych u pracodawcy. Realizacja projektu w postaci dodatkowych zajęć pozalekcyjnych i pozaszkolnych prowadzonych przez pracowników naukowo – dydaktycznych uczelni wyższych i przedstawicieli wysoko innowacyjnych firm wpłynie na zmniejszenie dysproporcji w osiągnieciach edukacyjnych uczniów i podniesie ich poziom aspiracji zawodowych.

Cel projektu: Wzrost efektywności i skuteczności kształcenia zawodowego, tak aby

odpowiadało na potrzeby przeobrażającego się rynku pracy i wyzwania gospodarki opartej na wiedzy, co bezpośrednio wpłynie na zwiększenie szans w zatrudnianiu przez uczniów placówek oświatowych kształcenia zawodowego.

Cele szczegółowe projektu:

- podnoszenie kwalifikacji zawodowych uczniów i wzmacnianie ich zdolności do zatrudnienia, dzięki zwiększeniu wiedzy zawodowej z elementami wiedzy naukowej na temat najbardziej perspektywicznych technologii i technik oraz praktycznych sposobach ich zastosowania przez przedsiębiorstwa,
- podnoszenie aspiracji zawodowych i edukacyjnych dzieci i młodzieży w zakresie kształcenia zawodowego.
- wdrożenie nowych i innowacyjnych form edukacji poprzez zajęcia pozalekcyjne wykorzystujące multimedialne prezentacje i interaktywne pomoce dydaktyczne.

Grupa docelowa: Wsparciem objęci zostaną uczniowie szkół zawodowych w wieku 15 – 21 lat oraz nauczyciele kształcenia zawodowego i praktycznej nauki zawodu, z terenu powiatu węgrowskiego.

Główne zadania w projekcie:

1. dodatkowe zajęcia specjalistyczne realizowane we współpracy z podmiotami z otoczenia społeczno – gospodarczego szkół lub placówek oświaty prowadzących kształcenie zawodowe, umożliwiające uczniom uzyskiwanie nowej lub uzupełnienie dotychczasowej wiedzy,
2. praktyki zawodowe dla uczniów organizowane u pracodawców lub przedsiębiorców,
3. staże zawodowe dla uczniów zorganizowane u pracodawców lub przedsiębiorców obejmujące realizację kształcenia zawodowego ,
4. doposażenie szkół kształcenia zawodowego w nowoczesny sprzęt i materiały dydaktyczne odpowiadające środowisku pracy u przedsiębiorców/pracodawców

Beneficjentem projektu jest Powiat Węgrowski

Wartość projektu: 800.000 zł

Wartość dofinansowania: 640.000 zł

Projekt wpisuje się w Oś Priorytetową X – Edukacja dla rozwoju regionu, Priorytet Inwestycyjny 10iv Lepsze dostosowanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmacnianie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014 – 2020.

5. **„Okno na świat" - wyrównywanie dysproporcji edukacyjnych wśród uczniów szkół z terenu powiatu węgrowskiego"**

Projekt skierowany jest do uczniów szkół ogólnodostępnych, klas integracyjnych i szkół specjalnych z terenu powiatu węgrowskiego z różnego typu dysfunkcjami i

niepełnosprawnością, wykazujących wolniejsze tempo pracy niż rówieśnicy, nienadążających z opanowaniem materiału nauczania na lekcjach oraz uczniów o niskiej motywacji, wynikającej z zaniedbania środowiskowego, niskiej samooceny czy obniżonej sprawności intelektualnej. Projekt zakłada wyrównywanie dysproporcji edukacyjnych wśród tych, którzy najbardziej tego potrzebują, w tym uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi.

W ramach projektu planuje się przeprowadzenie zajęć terapeutycznych i rehabilitacyjnych oraz wdrożenie wsparcia psychologiczno-pedagogicznego. Powyższy dobór działań projektowych gwarantuje realizację celów projektu.

Cel projektu: Wyrównywanie dysproporcji edukacyjnych w trakcie procesu kształcenia i zapewnienia równego dostępu do edukacji.

Cele szczegółowe projektu:

- tworzenie warunków równych szans uczniom, którzy nie zawsze mają możliwy dostęp do dodatkowych usług edukacyjnych,
- ograniczenia zjawiska wewnętrznej segregacji uczniów,
- przełamywanie barier w dostępie do edukacji.

Grupa docelowa: Wsparciem objęci zostaną uczniowie szkół ponadgimnazjalnych z terenu powiatu węgrowskiego.

Główne zadania w projekcie:

1. Warsztaty dydaktyczno – wyrównawcze: matematyka, ICT, nauki przyrodnicze;
2. Zajęcia językowe;
3. Zajęcia indywidualne dla uczniów o niższych zdolnościach edukacyjnych.

Beneficjentem projektu jest Powiat Węgrowski

Wartość projektu: 400.000 zł

Wartość dofinansowania: 320.000 zł

Projekt wpisuje się w Oś Priorytetową X – Edukacja dla rozwoju regionu, Priorytet inwestycyjny 10i Ograniczenie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnianie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego, z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i pozaformalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014 – 2020.

6. „Wsparcie pieczy zastępczej w Powiecie Siedleckim"

Projekt polega na wsparciu pieczy zastępczej poprzez działania deinstytucjonalizacji usług na rzecz dzieci i młodzieży, prowadzące do odejścia od opieki instytucjonalnej do usług świadczonych w lokalnej społeczności, poprzez tworzenie rodzinnych form pieczy zastępczej na terenie Powiatu Siedleckiego.

Celem projektu jest wsparcie systemu pieczy zastępczej na terenie Powiatu Siedleckiego poprzez tworzenie rodzinnych form pieczy zastępczej, przygotowanie do pełnienia roli rodzin zastępczych oraz doskonalenie funkcjonujących rodzin

zastępczych i podnoszenie jakości ich funkcjonowania.
Cel główny: Ograniczenie umieszczania dzieci w instytucjonalnej pieczy zastępczej.
Cel szczegółowy: Zwiększenie dostępu do usług społecznych, w szczególności usług wsparcia rodziny i pieczy zastępczej.
Cel projektu zostanie osiągnięty poprzez realizację **następujących działań** w ramach celów szczegółowych:

1) Pozyskiwanie kandydatów na rodziny zastępcze niezawodowe, pomocowe i wspierające, poprzez promowanie rodzinnej pieczy zastępczej:
   - rozpowszechnianie informacji w lokalnych mediach, prasie, na stronie internetowej,
   - „dobre praktyki" - funkcjonowanie rodzin zastępczych.
2) Kształcenie kandydatów na rodziny zastępcze niezawodowe; przygotowanie do pełnienia roli rodzin pomocowych i wspierających:
   - zatrudnienie kadry prowadzącej szkolenia,
   - kwalifikacja kandydatów,
   - zorganizowanie szkolenia w formie wyjazdowej.
3) Doskonalenie rodzin zastępczych, funkcjonujących na terenie Powiatu Siedleckiego:
   - zorganizowanie wyjazdowych warsztatów umiejętności wychowawczych dla rodzin zastępczych,
   - prowadzenie grupy wsparcia dla rodzin zastępczych (zajęcia prowadzone przez psychologa, prawnika, specjalistę ds. uzależnień).

Działania określone w pkt. 1 - 3 będą miały częściowo charakter wyjazdowy obejmujący transport, zakwaterowanie, wyżywienie oraz wynagrodzenie specjalistów, opiekunów.
Grupą docelową będą rodziny, osoby - kandydaci na rodziny zastępcze niezawodowe, pomocowe i wspierające, a także sprawujące rodzinną pieczę zastępczą, funkcjonującą na terenie Powiatu Siedleckiego.
Interwencja wpłynie na ograniczenie umieszczania dzieci w instytucjonalnej pieczy zastępczej oraz stworzy wsparcie systemu pieczy zastępczej.
Beneficjentem projektu jest Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Siedlcach.
Wartość projektu : 292 950zł
Wartość dofinansowania: 234.360 zł
Termin realizacji:
Data rozpoczęcia – III kwartał 2017 r.
Data zakończenia - III kwartał 2019 r.
Projekt wpisuje się w Priorytet Inwestycyjny 9 iv - Ułatwienie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym, Oś priorytetową IX – Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem, Działanie 9.2. - Usługi społeczne i usługi opieki zdrowotnej, Poddziałanie 9.2.1. – Zwiększenie dostępności usług społecznych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014 –

2020. Realizacja zadań w ramach RIT, będzie miała duży wpływ na poprawę spójności społecznej poprzez wsparcie systemu pieczy zastępczej.

4.4.2. Uzasadnienie Projektu, w tym wykazanie powiązania z projektem wiodącym oraz wzajemne powiązanie projektów.

1. **„Jestem za! Chcę się włączyć!"**

Obserwowana jest duża liczba osób korzystających ze świadczeń pomocy społecznej w Siedlcach. W 2014 roku świadczeniami objęto 2 309 rodzin (5 256 osób w tych rodzinach), w 2013 roku – 2 552 rodziny (5 906 osób), a w 2012 roku - 2 483 rodziny (5 648 osób). Głównymi powodami przyznawania pomocy społecznej przez MOPR w Siedlcach w 2014 roku były: ubóstwo (1 724 rodzin, 3 894 osoby w rodzinach), bezrobocie (1 361 rodzin, 3 450 osób w rodzinach), długotrwała lub ciężka choroba (1 251 rodzin, 2 610 osób w rodzinach) oraz niepełnosprawność (897 rodzin, 1 840 osób w rodzinach). Statystyki GUS (Bank Danych Lokalnych) wskazują, że na koniec 2013 roku (ostatnie dostępne dane) miasto Siedlce liczyło 76 347 osób. Stopa bezrobocia w Siedlcach na koniec 2014 roku wynosiła 9,3%. W ewidencji osób bezrobotnych zarejestrowanych było 3 314 osób, z czego aż 1 947 osób to osoby długotrwale bezrobotne (58,75% ogółu bezrobotnych), a 266 osób to osoby niepełnosprawne (8,03% ogółu bezrobotnych). Uprawnienia do pobierania zasiłku posiadało wyłącznie 401 osób, co stanowi 12,1% ogółu bezrobotnych. Pozostawanie bez pracy negatywnie wpływa na sferę psychiczną, materialną i społeczną funkcjonowania osób bezrobotnych. Bezrobotne osoby korzystające z pomocy społecznej dodatkowo często mają bardzo niskie bądź zdezaktualizowane kompetencje zawodowe. Konieczne w związku z powyższym jest prowadzenie działań, które będą miały na celu aktywizację społeczno-zawodową mieszkańców Siedlec, co w konsekwencji przyczyni się do eliminacji barier socjalnych, psychologicznych i finansowych, utrudniających branie pełnego udziału w życiu społecznym, w tym zawodowym.

Uczestnicy projektu docierając na zajęcia realizowane w ramach projektu będą korzystać z rozbudowanego układu komunikacyjnego miasta. Po zakończeniu udziału w projekcie, uczestnicy poszukujący pracy poza siedleckim rynkiem pracy, będą mieli usprawniony dojazd dzięki planowanemu Węzłowi Wymiany Pasażerskiej oraz modernizowanej infrastrukturze drogowej w subregionie siedleckim. Realizacja tego projektu wzmocni oddziaływanie inwestycji podstawowych w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej subregionu i wzrostu mobilności jego mieszkańców. To z kolei przełoży się na redukcję bezrobocia.

2. **„ZAWODU MISTRZOWIE - RYNKU PRACY KRÓLOWIE"**

Miasto Siedlce, będące miastem na prawach powiatu, jest organem prowadzącym dla 6 zespołów szkół ponadgimnazjalnych, obejmujących w szczególności 6 techników oraz 5 zasadniczych szkół zawodowych.
W otoczeniu miasta znajduje się powiat siedlecki obejmujący 13 gmin. Należy podkreślić, że do szkół ponadgimnazjalnych z terenu miasta Siedlce uczęszczają

również uczniowie z innych powiatów tj.: łosickiego, sokołowskiego, mińskiego i węgrowskiego, a także powiatu łukowskiego (woj. lubelskie).

Liczba uczniów szkół zawodowych dla młodzieży stanowi 50% ogólnej liczby uczniów szkół ponadgimnazjalnych.

Powiat siedlecki jest rejonem typowo rolniczym i w związku z tym do szkół zawodowych naszego miasta uczęszcza 69% uczniów z terenów wiejskich o dużym zróżnicowaniu nabytej wiedzy i umiejętności. Dysproporcje w tym zakresie powstają już na wcześniejszych etapach edukacji, zwłaszcza w zakresie nauczania języków obcych, informatyki i matematyki. Przyczyną tego stanu rzeczy jest fakt, iż uczniowie pochodzący z terenów wiejskich mają mniejsze możliwości dodatkowego korzystania ze sprzętu komputerowego, internetu czy programów edukacyjnych, a dodatkowo często znajdują się w złej sytuacji materialnej.

Z raportu z badania pracodawców i analizy rynku pracy (dostępna stronie www.spib.pl) pt. "Potrzeby pracodawców rozwój szkolnictwa zawodowego w Siedlcach" opublikowanego w 2011 roku przez Instytut Badań Rynku Konsumpcji i Koniunktur w Warszawie wynika, iż szkolnictwo zawodowe powinno kształcić w „systemie dualnym". Oznacza to, że szkoły powinny nauczać teorii, natomiast praktyki powinny odbywać się u pracodawców. Dla ucznia niewątpliwą korzyścią dualnego systemu nauczania byłaby możliwość podjęcia zatrudnienia u pracodawcy, u którego odbywałby praktyki, a dla pracodawcy fakt, że będzie mógł zatrudnić dobrze przygotowanego pracownika. Uczestnicy badań jakościowych za najważniejsze i prawdopodobnie najbardziej skuteczne czynniki kształtujące wizerunek szkoły na 2 miejscu wymienili współpracę szkół z pracodawcami. Z wymienionego wyżej raportu wynika, że słabe wyposażenie techniczne wielu zasadniczych szkół zawodowych, brak zasilenia finansowego i małe zainteresowanie nauką niektórych zawodów skutkuje niewystarczającym udziałem szkół zawodowych w kreowaniu podaży pracy.

Badania psychologiczne dowodzą, że w wieku 16-18 lat u młodzieży kształtuje się umiejętność samooceny i autoprezentacji, podejmowania decyzji o wyborze dalszej drogi kształcenia czy zawodu. Bardzo często wybór ten podyktowany jest ambicjami rodziców, nie zawsze zgodnymi z predyspozycjami dziecka. Często jest to wybór przypadkowy, co w następstwie prowadzi do strat ekonomicznych, takich jak koszt edukacji i przekwalifikowania. Powoduje również wysokie koszty emocjonalne jak frustracja, niezadowolenie, brak pewności siebie i poczucia własnej wartości.

W ramach realizacji projektu towarzyszącego uczestnicy projektu będą bezpośrednio korzystać z infrastruktury drogowej, Węzła Wymiany Pasażerskiej oraz związanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego dojeżdżając na zajęcia dodatkowe oraz korzystając z poradni zawodowych i psychologicznych. Szczególnie ma to ogromne znaczenie dla uczestników projektu dojeżdżających z terenów wiejskich tj. powiatu siedleckiego, łosickiego, sokołowskiego, mińskiego, węgrowskiego oraz powiatu łukowskiego (woj. lubelskie). W związku z powyższym niniejszy projekt

pogłębi oddziaływanie inwestycji podstawowych poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej subregionu i wzrost mobilności jego mieszkańców, co spowoduje zmniejszenie wysokiego bezrobocia wśród młodzieży. Przyczyni się także do zatrzymania odpływu mieszkańców z subregionu.

3. **„Wykształcenie zawodowe szansą na lepszy start w przyszłość"**

Jedno z podstawowych wyzwań dla polityki edukacyjnej państwa w kontekście dokonujących się przemian społeczno – gospodarczych to wzmocnienie atrakcyjności i podniesienie jakości oferty edukacyjnej szkół i placówek oświatowych prowadzących kształcenie zawodowe służące podniesieniu zdolności uczniów do przyszłego zatrudnienia oraz podniesienie poziomu kształcenia społeczeństwa w sposób odpowiadający warunkom gospodarki opartej na wiedzy.

Wyrównywanie szans edukacyjnych na wszystkich etapach kształcenia i podnoszenie jakości usług edukacyjnych ukierunkowane na dostosowanie kompetencji przyszłych absolwentów do potrzeb rynku pracy, a także przygotowanie uczniów do funkcjonowania na nim sprawią, że poziom wykształcenia kapitału ludzkiego będzie wyższy i dostosowany do dynamicznych wymagań rynku pracy w tym rynku powiatu sokołowskiego. Istotnym problemem szkolnictwa zawodowego w powiecie sokołowskim jest niedostateczny poziom wyposażenia pracowni zawodowych i potrzeba modernizacji już istniejących. Sale, laboratoria i pracownie zawodowe w zawodzie technik mechanik nie spełniają standardów wyposażenia dydaktycznego dla pracowni kształcenia zawodowego, koniecznego do prawidłowego toku procesu nauki jak i uniemożliwiają przeprowadzanie egzaminów potwierdzających kwalifikacje w zawodzie technik mechanik oraz mechanik monter maszyn i urządzeń. Egzaminy w tych zawodach dotychczas musiały odbywać się w ośrodkach poza szkołą. Brak podstawowych urządzeń, wyposażenia, oprogramowania w pewnym stopniu ogranicza rozwój umiejętności niezbędnych na rynku pracy do wykonania zawodu technika mechanika, logistyka, spedytora, informatyka czy technika hotelarstwa. Problemem jest brak pełnego zasobów podręczników oraz oprogramowania niezbędnego do kształcenia w poszczególnych zawodach a zatem prawidłowego funkcjonowania procesu dydaktycznego w szkole. Problemy te rodzą konieczność modernizacji już istniejących pracowni zawodowych w (zawodzie technika: logistyka, spedytora, informatyka, hotelarstwa) i wyposażenia ich w nowoczesny sprzęt dydaktyczny wraz z oprogramowaniem oraz zaopatrzenie uczniów i biblioteki szkolnej w niezbędny księgozbiór. W zawodzie technik mechanik niezbędne jest utworzenie profesjonalnej pracowni zawodowej dającej możliwość przeprowadzania egzaminów potwierdzających kwalifikacje w tym zawodzie w szkoły (przeprowadzenia egzaminów z kwalifikacji: M.20 i M.17.) Konieczne również staje się zapoznanie uczniów z praktycznym aspektem zawodu poprzez wizyty studyjne, praktyki zawodowe i wyjazdy edukacyjne branżowe do określonych firm i przedsiębiorstw. Zaplanowane w ramach projektu działania zapobiegną wykluczeniu edukacyjnemu młodzieży z terenów wiejskich i miejsko – wiejskich, wpłyną na zwiększenie możliwości zatrudnienia i wzmocnią współpracę szkoły z pracodawcami i innymi podmiotami otoczenia

społeczno – gospodarczego. Realizacja projektu wpłynie na podniesienie kwalifikacji zawodowych uczniów oraz bezpośrednio na podniesienie atrakcyjności i jakości szkolnictwa zawodowego – czyli na osiągnięcie celu głównego projektu. Ponadto dla minimum 70% uczestników projektu zapewnione zostaną praktyki zawodowe lub staże zawodowe prowadzone u pracodawców w województwie mazowieckim, które odpowiadają standardom określonym w Polskich Ramach Jakości Staży i Praktyk.
Uczestnicy projektu będą mieli możliwość korzystania z nowopowstałego centrum przesiadkowego oraz ścieżek rowerowych w celu dotarcia do szkoły, na praktyki zawodowe i dodatkowe zajęcia. Zostaną także uświadomieni, że powstała w wyniku realizacji projektu infrastruktura wpłynie na zmniejszenie emisji CO^2 do atmosfery. Edukacja uczniów z zakresu gospodarki niskoemisyjnej oraz popularyzacja i promocja rozwiązań zawartych w projekcie wiodącym wpłynie na większą świadomość oraz zachęci do korzystania z centrum przesiadkowego oraz Bike & ride. Doposażenie warsztatów szkolnych (jedno z działań projektu) w profesjonalna pracownie mechaniczną pozwoli uczestnikom projektu na korzystanie z nowoczesnego sprzętu oraz naukę w warunkach propagujących zmniejszenie emisji CO2 do atmosfery. Zapoznają się z nowoczesnymi technologiami mającymi na celu zmniejszenie emisji dwutlenku węgla. Dodatkowo uczniowie będą mieli możliwość poruszania się po nowej infrastrukturze drogowej na rowerach udostępnionych na parkingach Bike & Ride.

4. **„Kreuj swoją przyszłość"**

Potrzeba realizacji projektu wynika z dwóch kwestii problemowych edukacji zawodowej na terenie Powiatu Węgrowskiego. Pierwszą są mniejsze szanse edukacyjne uczniów w stosunku do dużych gmin miejskich stołecznej metropolii, a drugą są ich mniejsze szanse zawodowe na terenie typowego mazowieckiego powiatu wiejsko-prowincjonalnego. Powiat Węgrowski to typowy powiat wiejsko-miejski Mazowsza, gdzie ok 70% jego mieszkańców zamieszkuje tereny wiejskie. W Powiecie wykształcenie podstawowe, w tym nieukończone, posiada ok 40% mieszkańców, a wyższe zaś tylko ok 4,5%. Te warunki środowiskowe obniżają aspiracje edukacyjne uczniów, czego efektem bezpośrednim jest znikoma ilość uczniów podejmujących studia na kierunkach przyrodniczo-matematycznych i technicznych warszawskich uczelni państwowych. Mają oni zasadniczo ograniczone możliwości kontaktu ze środowiskiem naukowym i nowościami naukowo-technicznymi i technologicznymi, co buduje dystans edukacyjny i zawodowy, a w konsekwencji zmniejsza możliwe osiągnięcia w trakcie procesu kształcenia. Zmniejszone szanse zawodowe uczniów wynikają z charakteru gospodarczego Powiatu, z bardzo silną dominacją w gospodarce rolnictwa o relatywnie niskiej rentowności i niskiej specjalizacji produkcji oraz relatywnie słabo rozwiniętą działalnością przemysłową. Szanse zaś zatrudnienia w obszarze metropolitalnym Warszawy są zmniejszane przez obniżony poziom aspiracji edukacyjnych i zawodowych. Rosnący zaś poziom bezrobocia w związku z możliwą wieloletnią stagnacją i recesją gospodarczą skłania do podnoszenia jakości procesu kształcenia i poszukiwania kompetencji kluczowych przede wszystkim w zakresie nauk przyrodniczo-technicznych, wspartych wiedzą o nowościach naukowo-technicznych i

32

technologicznych. Dzięki realizacji kompleksowego wsparcia w projekcie uczniowie dostosują swoje umiejętności praktyczne do potrzeb rynku pracy. Wzajemne powiązanie potrzeb pracodawców z umiejętnościami potencjalnych pracowników przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia wśród absolwentów szkół zawodowych oraz pozytywnie wpłynie na rozwój społeczno – gospodarczy regionu. Zakup nowoczesnego sprzętu dydaktycznego oraz wsparcie nauczycieli przełoży się na zwiększenie konkurencyjności szkół zawodowych z terenu powiatu węgrowskiego w odniesieniu do szkół położonych w dużych miastach. Adepci szkół gimnazjalnych planując swoją ścieżkę edukacyjno – zawodową poprzez wybór szkoły zawodowej nie będą skazani na zasilenie kręgu osób bezrobotnych, a otrzymają konkretną możliwość pokierowania swoja karierą.

Realizacja projektu zmniejszy dualizm społeczny Mazowsza w relacji stołeczna metropolia i zmarginalizowana prowincja Mazowsza. Przyczyni się także do wzmocnienia oddziaływania inwestycji podstawowych poprzez wzrost dostępności komunikacyjnej subregionu i zwiększenie mobilności jego mieszkańców za pośrednictwem Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz udrożnionego systemu drogowego subregionu siedleckiego. Powyższe spowoduje redukcję bezrobocia wśród młodzieży.

5. „Okno na świat" - wyrównywanie dysproporcji edukacyjnych wśród uczniów szkół z terenu powiatu węgrowskiego"

Realizacja projektu przyczyni się do ograniczenia zjawiska wewnętrznej segregacji uczniów, a tym samym do rozwiązywania problemów izolacji społecznej. Wdrożenie programów terapeutycznych i edukacyjnych zapewni dzieciom z terenów wiejskich równy dostęp do pomocy specjalistycznej i tym samym przyczyni się do eliminacji barier w tym zakresie. Istotnym elementem realizacji projektu będzie bezpośrednie wsparcie uczniów zagrożonych niepowodzeniem szkolnym, pochodzących z rodzin o niskim statusie materialnym i społecznym, nabywanie przez nich kompetencji kluczowych w zakresie planowania, organizowania i oceniania własnego uczenia się, skutecznego komunikowania się w różnych sytuacjach, efektywnego współdziałania w zespole oraz rozwiązywania problemów w sposób twórczy. Wśród uczniów mających problemy edukacyjne bardzo ważnym aspektem jest jak najwcześniejsze zdiagnozowanie ich potrzeb i udzielenie im ukierunkowanego wsparcia. Zaległości edukacyjne z każdym kolejnym krokiem się pogłębiają i rzutują na wyniki w nauce. Ponadto należy zauważyć, że istotnym problemem na terenach gdzie przeważa rozdrobniony przemysł rolniczy i duże bezrobocie, jest niski poziom samooceny i własnej wartości wśród dzieci i młodzieży. Takie osoby czują się wyobcowane i gorsze od swoich rówieśników. Rodziców takich uczniów bardzo często nie stać na opłacenie dodatkowych zajęć dla swoich dzieci czy rozwijanie ich pasji. Poprzez realizację projektu damy uczniom możliwość odkrywania nowych i pogłębiania obecnych zainteresowań. Pokażemy pozytywne wzorce do naśladowania.

Uczestnicy obu projektów towarzyszących będą bezpośrednio korzystali z

infrastruktury drogowej, węzła wymiany pasażerskiej oraz związanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego.

Ponadto dzięki realizacji projektów wzrosną kompetencje młodzieży z terenu powiatu węgrowskiego, co przyczyni się do spadku bezrobocia oraz zmniejszenia emigracji zarobkowej.

Realizacja projektu wpłynie na poprawę spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej regionu w warunkach zrównoważonego rozwoju, dzięki zmniejszeniu dualizmu Mazowsza w relacji stołeczna metropolia a zmarginalizowana prowincja. Przyczyni się także do wzmocnienia oddziaływania inwestycji podstawowych poprzez wzrost dostępności komunikacyjnej subregionu i zwiększenie mobilności jego mieszkańców za pośrednictwem Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz udrożnionego systemu drogowego subregionu siedleckiego. Powyższe spowoduje spadek bezrobocia, szczególnie wśród młodzieży oraz zastopowania tendencji wyludniania się subregionu.

6. **„Wsparcie rodzinnej pieczy zastępczej w powiecie siedleckim"**

Wprowadzona w życie z dniem 1 stycznia 2012 roku ustawa o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej obliguje jednostki samorządu terytorialnego do podejmowania działań mających na celu wspieranie rodzin oraz deinstytucjonalizację usług na rzecz dzieci i młodzieży. Dlatego też niezmiernie ważnym zadaniem Powiatu jest rozwój rodzinnych form pieczy zastępczej.
W powiecie siedleckim funkcjonują 34 rodziny zastępcze sprawujące opiekę i wychowanie nad 48 dzieci, w tym 22 rodziny spokrewnione ustanowione dla 31 dzieci, 10 rodzin niezawodowych ustanowionych dla 13 dzieci oraz 2 rodziny zawodowe ustanowione dla 4 dzieci (w tym 1 rodzina specjalistyczna w której przebywa 2 dzieci).
Na terenie powiatu siedleckiego funkcję rodzin zastępczych pełni 20 małżeństw oraz 14 osób samodzielnie. Spośród rodziców zastępczych najliczniejszą grupę stanowią osoby w przedziale wiekowym 51-60 lat (prawie 30%), kolejną grupę stanowią osoby w wieku 61 – 70 lat (26%), następnie 31 – 40 lat (ponad 20%), 41 – 50 lat (ponad 16,5%), najmniej licznymi grupami są osoby do 30 roku życia oraz powyżej 71 roku życia (po 3,7%).
Spośród dzieci przebywających w rodzinnej pieczy zastępczej 41,6% uczy się w szkołach podstawowych, 31,3% w gimnazjach, 20,9% w szkołach ponadgimnazjalnych, zaś 6,2% z racji wieku nie rozpoczęło jeszcze realizacji obowiązku szkolnego. Najliczniejszą grupę stanowią dzieci w przedziale wiekowym 7 – 14 lat (24 dzieci), zaś najmniej liczną dzieci w wieku 0-6 lat (3 dzieci).
Rodziny zastępcze w pełnieniu swojej roli wymagają wsparcia, mającego na celu poprawę funkcjonowania, zwiększenie umiejętności wychowawczych, poprawę relacji z dziećmi. Cały proces wychowawczy ma na celu przygotowanie dziecka do wejścia w dorosłe, samodzielne życie. Okres dorastania jest trudny dla każdego młodego człowieka, a tym bardziej dla młodzieży wychowywanej w rodzinach zastępczych.

Młodzieży u progu dorosłego życia często brakuje wsparcia dorosłej osoby znaczącej, borykają się z problemami takimi jak: brak mieszkania, brak dostatecznych środków finansowych, brak pracy.
Dzieci i młodzież wychowywana w rodzinach zastępczych jest szczególnie narażona na wykluczenie społeczne, dlatego też należy wesprzeć tę grupę społeczną.
Również rodziny zastępcze w wypełnianiu swojej roli wymagają pomocy i wsparcia, mającego na celu poprawę jakości funkcjonowania.
Wsparcie systemu pieczy zastępczej na terenie Powiatu Siedleckiego poprzez tworzenie rodzinnych form pieczy zastępczej, przygotowanie kandydatów do pełnienia roli rodzin zastępczych oraz doskonalenie funkcjonujących rodzin zastępczych i podnoszenie jakości ich funkcjonowania, przyczyni się do ograniczenia umieszczania dzieci w instytucjonalnej pieczy zastępczej.
Realizacja projektu wzmocni oddziaływanie inwestycji podstawowych, gdyż rodziny zastępcze, dzieci w nich umieszczone oraz pełnoletni wychowankowie, korzystają z powiatowej infrastruktury drogowej, dojeżdżając do pracy lub szkoły, dojeżdżając do Siedlec w celu załatwiania spraw urzędowych, korzystania ze wsparcia różnych instytucji, placówek służby zdrowia, instytucji kulturalnych itp. Będą również korzystać z Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach poszukując zatrudnienia. W związku z tym poprawi się mobilność mieszkańców powiatu siedleckiego, co spowoduje odwrócenie niekorzystnego trendu wyludniania się obszarów miejskich powiatu i subregionu.

4.4.3. Planowane do osiągnięcia rezultaty w tym wskaźniki produktu i rezultatu zgodne ze wskaźnikami dla danego celu szczegółowego *RPO WM 2014-2020.*

1.„Jestem za! Chcę się włączyć!"

Planowanym rezultatem jest wzrost samodzielności, umiejętności i kompetencji społecznych i zawodowych, zwiększenie zdolności do zatrudnienia osób wykluczonych, zagrożonych wykluczeniem społecznym oraz wzrost zatrudnienia.

Wskaźniki produktu:

- Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych wsparciem w programie - 640

Wskaźniki rezultatu:

- Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu - 360
- Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, poszukujących pracy po opuszczeniu programu - 120

2.„ZAWODU MISTRZOWIE - RYNKU PRACY KRÓLOWIE"

Wskaźniki produktu:

1. liczba szkół i placówek objętych wsparciem w zakresie realizacji zadań w obszarze doradztwa edukacyjno – zawodowego - 6
2. liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego doposażonych w programie w sprzęt i materiały dydaktyczne niezbędne do realizacji kształcenia zawodowego - 6
3. liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego uczestniczących w stażach i praktykach u pracodawcy - 270
4. liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu objętych wsparciem w programie – 60

Wskaźniki rezultatu:

5. liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego wykorzystujących doposażenie zakupione dzięki EFS – 6

3.„Wykształcenie zawodowe szansą na lepszy start w przyszłość"

Wskaźniki produktu:

6. liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego uczestniczących w stażach i praktykach u pracodawcy - 142 osoby w tym 82 kobiety, 60 mężczyzn
7. liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego doposażonych w programie w sprzęt i materiały dydaktyczne niezbędne do realizacji kształcenia zawodowego - 1 szt.
8. liczba podmiotów realizujących zadania centrum kształcenia zawodowego i ustawicznego objętych wsparciem w programie - 1 szt.

Wskaźniki rezultatu bezpośredniego:

9. liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego wykorzystujących doposażenie zakupione dzięki EFS - 1 szt.

4.„Kreuj swoją przyszłość"

Wskaźniki produktu:

1. Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego uczestniczących w stażach i praktykach u pracodawcy – 80 osób
2. Liczba szkół i placówek objętych wsparciem w zakresie realizacji zadań w obszarze doradztwa edukacyjno – zawodowego – 3 szkoły
3. Liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej

nauki zawodu objętych wsparciem w programie – 5 osób

Wskaźniki rezultatu:

4. Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem w programie uczestniczących w kształceniu lub pracujących po 6 m-cach po ukończeniu nauki – 50 osób
5. Liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu, którzy uzyskali kwalifikacje lub nabyli kompetencje po opuszczeniu programu – 5 osób
6. Liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego wykorzystujących doposażenie zakupione dzięki EFS – 3 szkoły

5.„Okno na świat" - wyrównywanie dysproporcji edukacyjnych wśród uczniów szkół z terenu powiatu węgrowskiego"

Wskaźniki produktu:

1. Liczba szkół, których pracownie przedmiotowe zostały doposażone w programie – 3 szkoły
2. Liczba uczniów objętych wsparciem w zakresie rozwijania kompetencji kluczowych
   w programie – 15 osób

Wskaźniki rezultatu:

1. Liczba szkół, których pracownie przedmiotowe wykorzystują doposażenie do prowadzenia zajęć edukacyjnych – 3 szkoły
2. Liczba uczniów, którzy nabyli kompetencje kluczowe po opuszczeniu programu – 6 osób

6.„Wsparcie rodzinnej pieczy zastępczej w powiecie siedleckim"

Wskaźniki produktu:

3. liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych usługami społecznymi świadczonymi w interesie ogólnym w programie - 90 osób.

Wskaźniki rezultatu:

4. liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym uczestniczących w kształceniu lub szkoleniu - 90 osób.

4.4.4. Planowany termin rozpoczęcia i zakończenia Projektu oraz określenie tzw. kamieni milowych tzn. zdefiniowanego etapu na którym Projekt będzie w 2018 r. oraz ewentualnie w 2023 r.

1. **„Jestem za! Chcę się włączyć!"**

Rozpoczęcie projektu uzależnione będzie od terminu ogłoszenia naboru wniosków. Przewidywany termin rozpoczęcia to IV kwartał 2015 roku. Zakończenie projektu zależeć będzie od warunków ogłoszonego konkursu - wniosek aplikacyjny zostanie złożony na maksymalny, przewidziany w konkursie, okres (gotowość realizacji do 23 roku).
Planuje się maksymalny możliwy okres realizacji projektu:
Rozpoczęcie – 2016
Zakończenie - 2023

2. **„ZAWODU MISTRZOWIE - RYNKU PRACY KRÓLOWIE"**

Rozpoczęcie - 1 sierpnia 2016
Zakończenie 31 sierpnia 2019

3. **„Wykształcenie zawodowe szansą na lepszy start w przyszłość"**

Rozpoczęcie - 2017
Zakończenie - 2018

4. **„Kreuj swoją przyszłość"**

Rozpoczęcie – 2018
Zakończenie – 2019

5. **„Okno na świat" - wyrównywanie dysproporcji edukacyjnych wśród uczniów szkół z terenu powiatu węgrowskiego**

Rozpoczęcie – 2017
Zakończenie – 2018

6. **„Wsparcie rodzinnej pieczy zastępczej w powiecie siedleckim"**

Rozpoczęcie – III kw. 2017
Zakończenie – III kw. 2019

MIASTO SIEDLCE
Skwer Niepodległości 2
08-110 SIEDLCE

PREZYDENT MIASTA
Wojciech Kudelski

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Jarosław Głowacki

Utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz rozbudowa i modernizacja powiązanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego						
Partnerzy	element projektu	koszt w zł	kwota dotacji w zł (80%K.K.)	PI	wskaźniki	ilość jednostek
MIASTO SIEDLCE	Budowa centrum przesiadkowego w Siedlcach	15 090 000,00	12 072 000,00	4e	liczba wybudowanych obiektów P&R w szt.	1
					liczba miejsc postojowych wybudowanych w obiektach "parkuj i jedź" w szt.	299
					długość wybudowanych lub przebudowanych dróg dla rowerów w km	0,13
	Rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej w ciągu ul. Rotmistrza Witolda Pileckiegow Siedlcach (obwodnica na odcinku od ul. Prezydenta Ryszarda Kaczorowskiego do ul. Składowej oraz tunel na odcinku od ul. Kilińskiego do ul. Składowej)	65 526 583,00	52 421 266,40	7b	długość nowych dróg w km	1,96
					długość przebudowanych dróg w km	0,87
POWIAT SIEDLECKI	Przebudowa drogi powiatowej nr 3686W granica miasta Siedlce - droga krajowa nr 2	4 070 438,64	3 256 350,91	7b	długość przebudowanych dróg w km	1,38
	Przebudowa drogi powiatowej nr 3607W Broszków - Żuków	5 169 812,05	4 135 849,64	7b	długość przebudowanych dróg w km	5,17
	Przebudowa drogi powiatowej nr 3641W Zbuczyn Tchórzew - Izdebki Kosny	9 633 958,94	7 707 167,15	7b	długość przebudowanych dróg w km	10,87
	Rozbudowa drogi powiatowej nr 3604W Broszków - Żeliszew Podkościelny	8 720 999,99	6 976 799,99	7b	długość przebudowanych dróg w km	7,69
POWIAT WĘGROWSKI	Przebudowa ciągu drogowego nr 2247W relacji Kałuszyn – Roguszyn – Korytnica - Paplin	20 374 224,00	16 299 379,20	7b	długość przebudowanych dróg w km	28,13
POWIAT ŁOSICKI	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2008W Górki - Litewniki - Hołowczyce - Zabuże na odcinku Puczyce - Górki - Hruszniew Kolonia	3 514 000,00	2 811 200,00	7b	długość przebudowanych dróg w km	3,33
	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2033W Próchenki - gr. woj. (Łuby) - gr. woj. (Krawce) - Mostów - Krzywośnity - Huszlew na odcinku Mostów - Krzywośnity	5 718 856,00	4 575 084,80	7b	długość przebudowanych dróg w km	4,09
	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2059W ul. Targowa w Łosicach	4 125 527,00	3 300 421,60	7b	długość przebudowanych dróg w km	0,99
	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2050W Łosice - Hadynów - Próchenki - Krzesk - droga nr 2 na odcinku Próchenki - granica powiatu	3 139 114,00	2 511 291,20	7b	długość przebudowanych dróg w km	3,33
POWIAT SOKOŁOWSKI	Utworzenie centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim wraz z rozbudową powiązanego z nim układu komunikacyjnego powiatu sokołowskiego	55 000 000,00	44 000 000,00	4e	liczba wybudowanych parkingów P&R	3
					liczba miejsc postojowych wybudowanych w obiektach "parkuj i jedź" w szt.	150
					długość wybudowanych lub przebudowanych dróg dla rowerów w km	47,52
SUMA		**200 083 513,62**	**160 066 810,89**			

MIASTO SIEDLCE
Skwer Niepodległości 2
08-110 SIEDLCE

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Jarosław Głowacki

PREZYDENT MIAS
Wojciech Kudelski

Harmonogram realizacji projektu w ramach Planu inwestycyjnego dla subregionu siedleckiego objetego OSI problemowym

Utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz rozbudowa i modernizacja powiązanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego

Lp.		Projekt/etap projektu	Priorytet inwestycyjny	Czas opracowania dokumentacji	Czas realizacji (rok rozpoczęcia i zakończenia)	Szacowana wartość dofinansowania z UE w PLN	Wartość zabezpieczenie środków* w PLN
1	MIASTO SIEDLCE	Budowa centrum przesiadkowego w Siedlcach	4e	I kw. 2015 - II kw. 2016	III kw. 2017 - II kw. 2018	12 072 000,00	3 018 000,00
2		Rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej w ciągu ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego w Siedlcach (obwodnica na odcinku od ul. Prezydenta Ryszarda Kaczorowskiego do ul. Składowej oraz tunel na odcinku od ul. Kilińskiego do ul. Składowej)	7b	opracowana	I kw. 2017 - II kw. 2018	52 421 266,40	13 105 316,60
3	POWIAT SIEDLECKI	Przebudowa drogi powiatowej nr 3686W granica miasta Siedlce - droga krajowa nr 2	7b	opracowana	I kw. 2017 - IV kw. 2017	3 256 350,91	814 087,73
4		Przebudowa drogi powiatowej nr 3607W Broszków - Żuków	7b	opracowana	I kw. 2017 - IV kw. 2017	4 135 849,64	1 033 962,41
5		Przebudowa drogi powiatowej nr 3641W Zbuczyn Tchórzew - Izdebki Kosny	7b	opracowana	III kw. 2017 - II kw. 2018	7 707 167,15	1 926 791,79
6		Rozbudowa drogi powiatowej nr 3604W Broszków - Żeliszew Podkościelny	7b	opracowana	III kw. 2017 - II kw. 2018	6 976 799,99	1 744 200,00
7	POWIAT WĘGROWSKI	Przebudowa ciągu drogowego nr 2247W relacji Kałuszyn – Roguszyn – Korytnica - Paplin	7b	opracowana	I kw. 2017 - II kw. 2018	16 299 379,20	4 074 844,80
8	POWIAT ŁOSICKI	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2008W Górki - Litewniki - Hołowczyce - Zabuże na odcinku Puczyce - Górki - Hruszniew Kolonia	7b	opracowana	I kw. 2017 - IV kw. 2017	2 811 200,00	702 800,00
9		Przebudowa drogi powiatowej Nr 2033W Próchenki - gr. woj. (Łuby) - gr. woj. (Krawce) - Mostów - Krzywośnity - Huszlew na odcinku Mostów - Krzywośnity	7b	opracowana	I kw. 2017 - IV kw. 2017	4 575 084,80	1 143 771,20
10		Przebudowa drogi powiatowej Nr 2059W ul. Targowa w Łosicach	7b	opracowana	III kw. 2017 - II kw. 2018	3 300 421,60	825 105,40
11		Przebudowa drogi powiatowej Nr 2050W Łosice - Hadynów - Próchenki - Krzesk - droga nr 2 na odcinku Próchenki - granica powiatu	7b	opracowana	III kw. 2017 - II kw. 2018	2 511 291,20	627 822,80
2	POWIAT SOKOŁOWSKI	Utworzenie centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaskim wraz z rozbudową powiązanego z nim układu komunikacyjnego powiatu sokołowskiego	4e	I kw. 2014 - III kw. 2016	I kw. 2017 - II kw. 2018	44 000 000,00	11 000 000,00
SUMA						**160 066 810,89**	**40 016 702,73**

* Za zabezpieczenie środków uznaje się wpisanie środków przewidzianych na wkład własny do Wieloletniej Prognozy Finansowej jst.

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Jarosław Główacki

MIASTO SIEDLCE
Skwer Niepodległości 2
08-110 SIEDLCE

PREZYDENT MIASTA
Wojciech Kudelski

Harmonogram realizacji projektu w ramach Planu inwestycyjnego dla subregionu siedleckiego objetego OSI problemowym

Utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz rozbudowa i modernizacja powiązanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego

		2014				2015				2016				2017				2018			
	Działanie	I kw	II kw	III kw	IV kw	I kw	II kw	III kw	IV kw	I kw	II kw	III kw	IV kw	I kw	II kw	III kw	IV kw	I kw	II kw	III kw	IV kw
MIASTO SIEDLCE	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej w ciągu ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego w Siedlcach".																				
	Realizacja projektu "Rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej w ciągu ul. Rotmistrza Witolda Pileckiegow Siedlcach"																				
	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Budowa centrum przesiadkowego w Siedlcach"																				
	Realizacja projektu "Budowa centrum przesiadkowego w Siedlcach"																				
POWIAT SIEDLECKI	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Przebudowa drogi powiatowej nr 3686W granica																				
	Realizacja projektu "Przebudowa drogi powiatowej nr 3686W granica miasta Siedlce - droga krajowa nr 2"																				
	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Przebudowa drogi powiatowej nr 3607W Broszków - Żuków"																				
	Realizacja projektu "Przebudowa drogi powiatowej nr 3607W Broszków - Żuków"																				
	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Przebudowa drogi powiatowej nr 3641W Zbuczyn Tchórzew - Izdebki Kosny"																				

	Realizacja projektu "Przebudowa drogi powiatowej nr 3641W Zbuczyn Tchórzew - Izdebki Kosny"																					
	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Rozbudowa drogi powiatowej nr 3604W Broszków - Żeliszew Podkościelny"																					
	Realizacja projektu "Rozbudowa drogi powiatowej nr 3604W Broszków - Żeliszew Podkościelny"																					
POWIAT WĘGROWSKI	Opracowanie dokumentacji przebudowy ciągu drogowego nr 2247W relacji Kałuszyn – Roguszyn – Korytnica - Paplin																					
	Realizacja inwestycji przebudowy ciągu drogowego nr 2247W relacji Kałuszyn – Roguszyn – Korytnica - Paplin																					
POWIAT ŁO	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Przebudowa drogi powiatowej Nr 2008W Górki - Litewniki - Hołowczyce - Zabuże na odcinku Puczyce - Górki - Hruszniew Kolonia"																					
	Realizacja projektu "Przebudowa drogi powiatowej Nr 2008W Górki - Litewniki - Hołowczyce - Zabuże na odcinku Puczyce - Górki - Hruszniew Kolonia"																					
	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Przebudowa drogi powiatowej Nr 2033W Próchenki - gr. woj. (Łuby) - gr. woj. (Krawce) - Mostów - Krzywośnity - Huszlew na odcinku Mostów - Krzywośnity"																					
	Realizacja projektu "Przebudowa drogi powiatowej Nr 2033W Próchenki - gr. woj. (Łuby) - gr. woj. (Krawce) - Mostów - Krzywośnity - Huszlew na odcinku Mostów - Krzywośnity"																					

SICKI	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Przebudowa drogi powiatowej Nr 2059W ul. Targowa w Łosicach"																				
	Realizacja projektu "Przebudowa drogi powiatowej Nr 2059W ul. Targowa w Łosicach"																				
	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Przebudowa drogi powiatowej Nr 2050W Łosice - Hadynów - Próchenki - Krzesk - droga nr 2 na odcinku Próchenki - granica powiatu"																				
	Realizacja projektu "Przebudowa drogi powiatowej Nr 2050W Łosice - Hadynów - Próchenki - Krzesk - droga nr 2 na odcinku Próchenki - granica powiatu"																				
POWIAT SOKOŁOWSKI	Opracowanie dokumentacji dla projektu "Utworzenie centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaksim wraz z rozbudową powiązanego z nim układu komunikacynego powiatu siedleckiego"																				
	Realizacja projektu "Utworzenie centrum przesiadkowego w Sokołowie Podlaksim wraz z rozbudową powiązanego z nim układu komunikacynego powiatu siedleckiego"																				

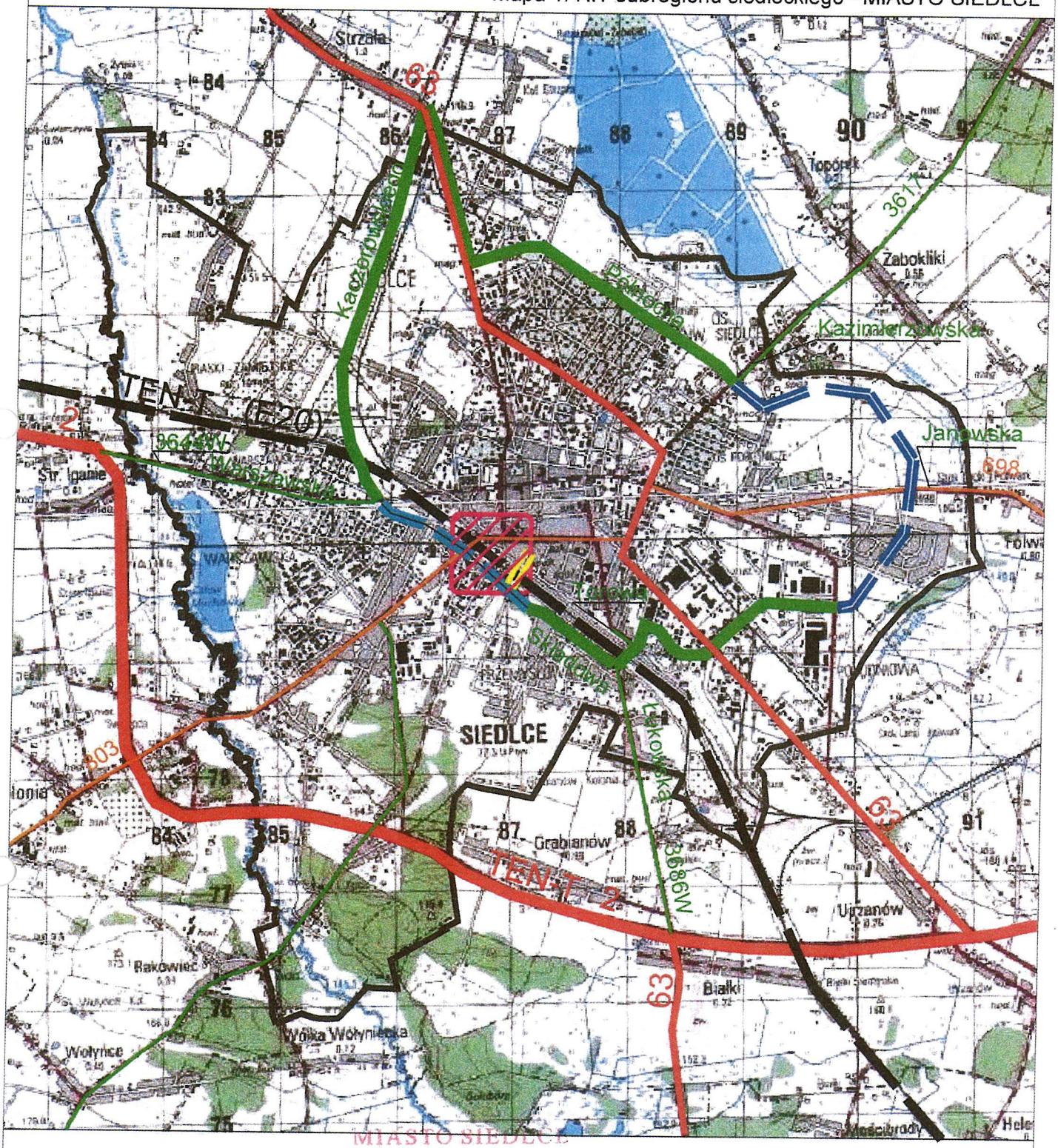
MIASTO SIEDLCE
Skwer Niepodległości 2
08-110 SIEDLCE

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Jarosław Głowacki

PREZYDENT MIASTA
Wojciech Kudelski

43

Mapa 1. RIT subregionu siedleckiego - MIASTO SIEDLCE

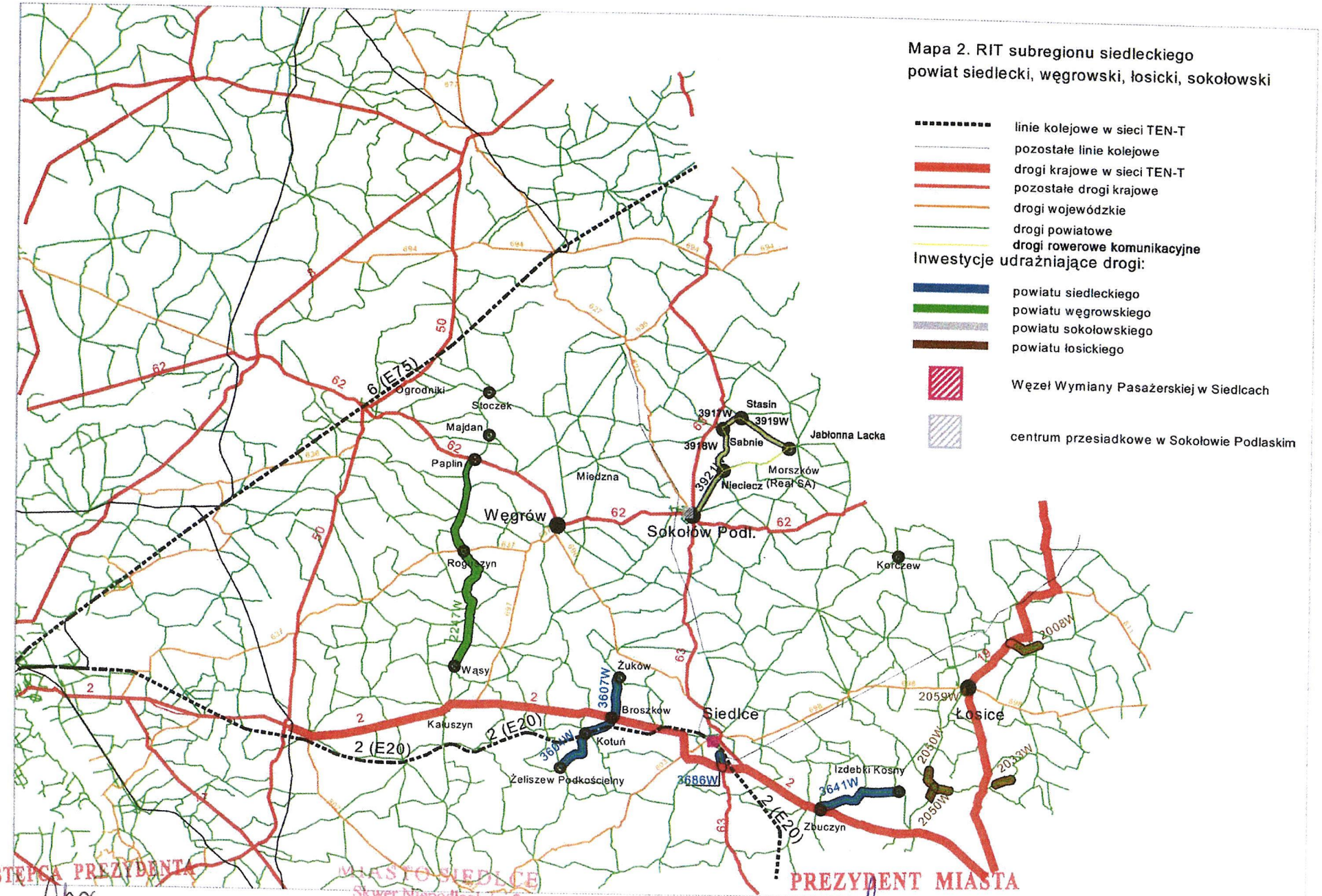


- linia kolejowa w sieci TEN-T
- droga krajowa w sieci TEN-T
- pozostałe drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- istniejąca śródmiejska obwodnica miasta Siedlce
- pozostałe wybrane ulice miejskie i drogi powiatowe
- granica miasta Siedlce
- Węzeł Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach
- projektowany tunel
- projektowany 3 etap śródmiejskiej obwodnicy miasta Siedlce
- projektowany 4 etap śródmiejskiej obwodnicy miasta Siedlce (nieobjęty Planem inwestycyjnym dla subregionu siedleckiego)

MIASTO SIEDLCE
Skwer Niepodległości 2
08-110 SIEDLCE

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Jarosław Głowacki

PREZYDENT MIASTA
Wojciech Kudelski

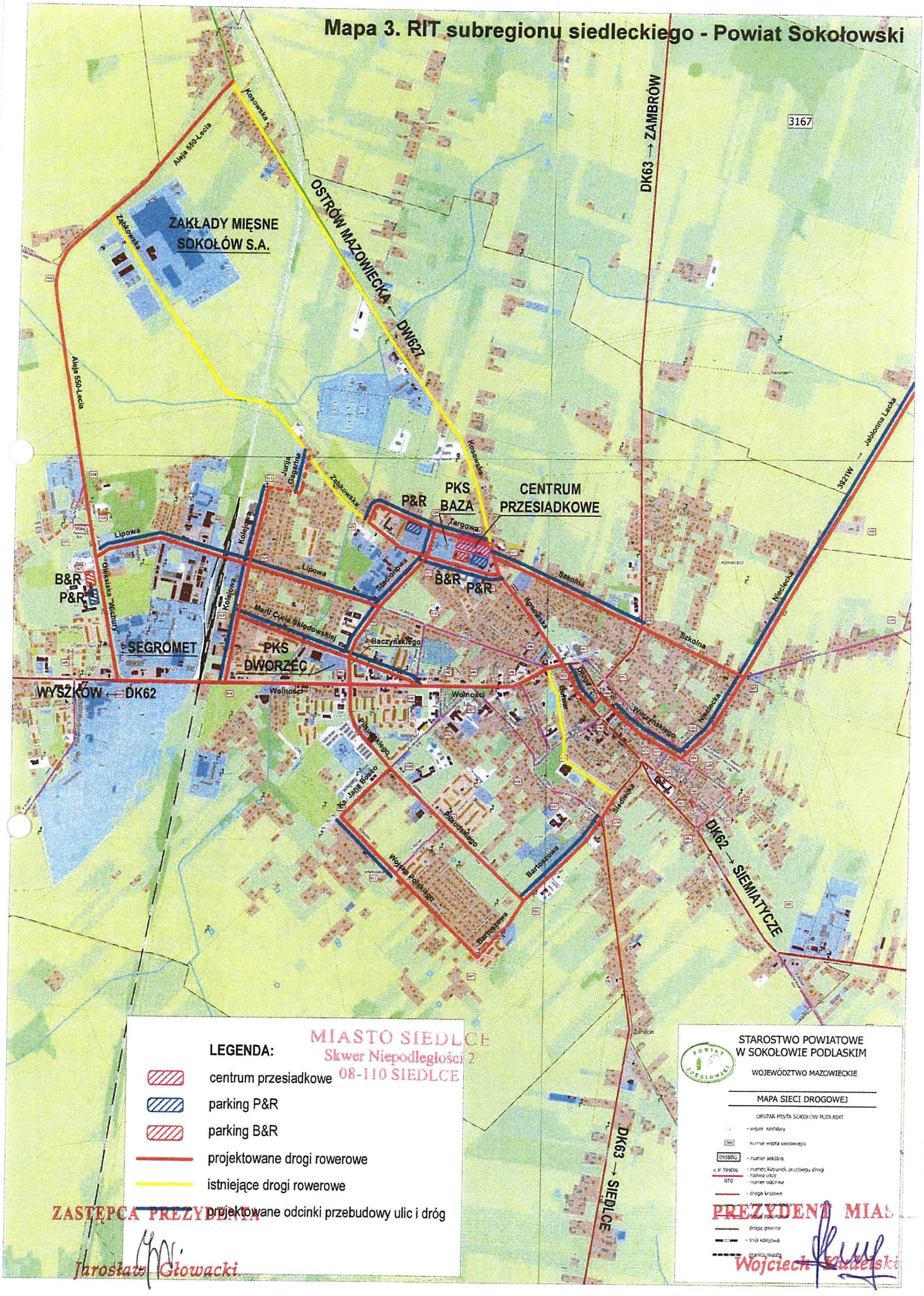


ZASTĘPCA PREZYDENTA
Jarosław Głowacki

MIASTO SIEDLCE
Skwer Niepodległości 2
08-110 SIEDLCE

PREZYDENT MIASTA
Wojciech Kudelski

Mapa 3. RIT subregionu siedleckiego - Powiat Sokołowski



LEGENDA:

- centrum przesiadkowe
- parking P&R
- parking B&R
- projektowane drogi rowerowe
- istniejące drogi rowerowe
- projektowane odcinki przebudowy ulic i dróg

MIASTO SIEDLCE
Skwer Niepodległości 2
08-110 SIEDLCE

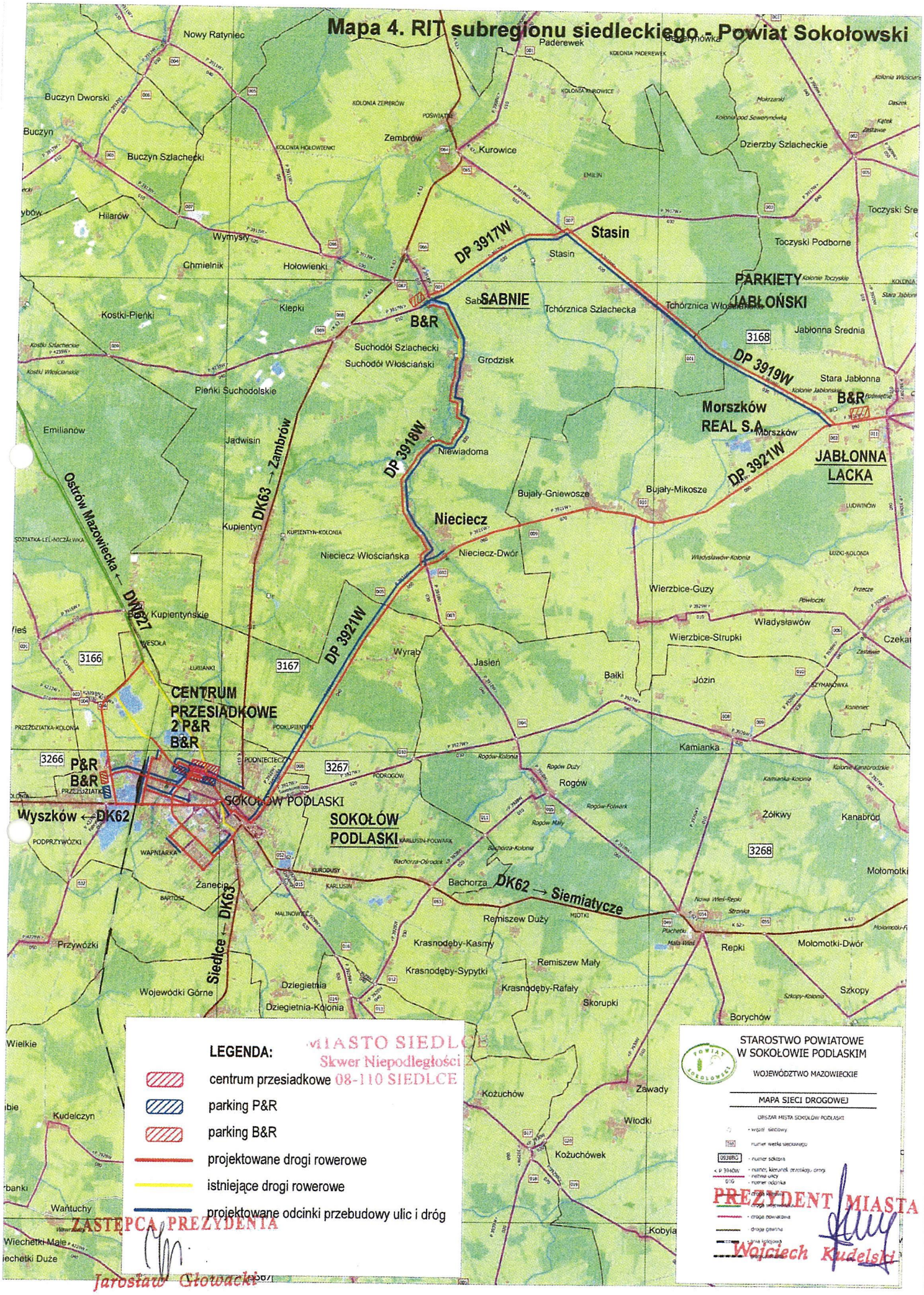
STAROSTWO POWIATOWE
W SOKOŁOWIE PODLASKIM
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

MAPA SIECI DROGOWEJ

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Jarosław Głowacki

PREZYDENT MIAS...
Wojciech Kudelski

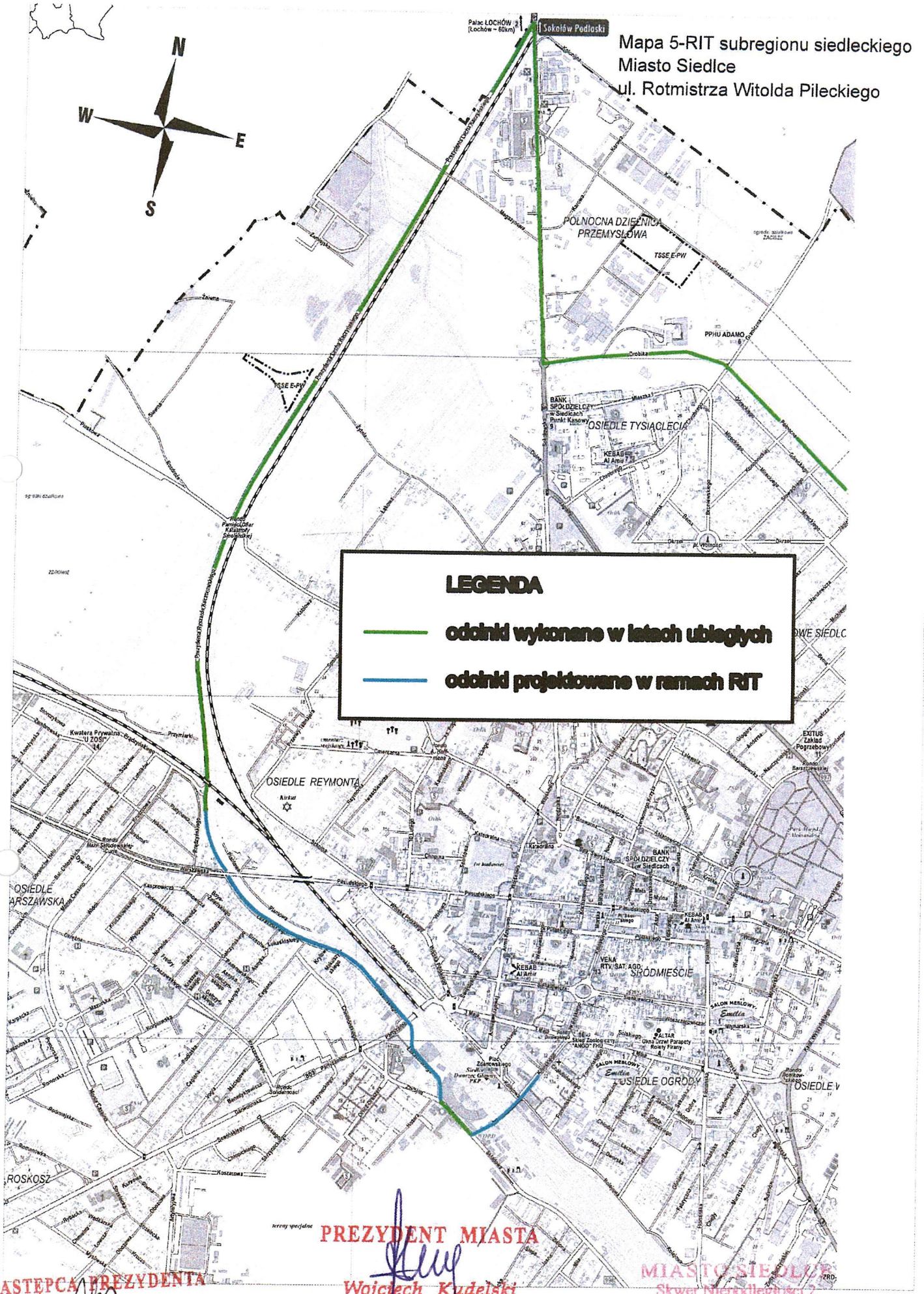
Mapa 4. RIT subregionu siedleckiego - Powiat Sokołowski



MIASTO SIEDLCE
Skwer Niepodległości 2
08-110 SIEDLCE

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Jarosław Głowacki

PREZYDENT MIASTA
Wojciech Kudelski



PREZYDENT MIASTA
Wojciech Kudelski

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Jarosław Głowacki

MIASTO SIEDLCE
Skwer Niepodległości 2
08-110 SIEDLCE

POWIAT SOKOŁOWSKI
08-300 Sokołów Podlaski, ul. Wolności 2
woj. mazowieckie

Sokołów Podlaski, 8 listopada 2016 roku

DP.7011.13.2015
IRP.041.9.2016

Pan Wojciech Kudelski
Prezydent Miasta Siedlce
Skwer Niepodległości 2
08-110 Siedlce

W związku z wystąpieniem Powiatu Sokołowskiego (pismo Nr DP.7011.13.2015 IRP.041.9.2016 z dnia 24 października 2016 r.), pismem Prezydenta Miasta Siedlce Nr 040.53.2013 z dnia 07 listopada 2016 r. oraz pismem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego nr RF-EFRR.430.27.34.2016.PS z dnia 7 listopada 2016 r. bardzo proszę o zmianę i rozesłanie do Partnerów zaktualizowanego Planu Inwestycyjnego dla subregionu siedleckiego objętego OSI problemowym pn. „ Utworzenie Zintegrowanego Wielofunkcyjnego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Siedlcach oraz rozbudowa i modernizacja powiązanego z nim układu komunikacyjnego miasta i subregionu siedleckiego" w celu podjęcia stosownych uchwał.

WICESTAROSTA
Marta Bosnowska

PRZEWODNICZĄCY
RADY POWIATU
Jarosław Puścion

Sprawę prowadzi:
Daniel Szewczak Kierownik Wydziału Dróg Publicznych
Tel. 25 781 74 57, 797 992 468
daniel.szewczak@powiat-sokolowski.pl