

OCENA
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Warszawa, wrzesień 2006

**Opracowano w Mazowieckim Biurze Planowania Przestrzennego i Rozwoju
Regionalnego**

**Dyrektor Biura
prof. dr hab. Zbigniew Strzelecki**

Autorzy opracowania

Bartłomiej Kolipiński (kierujący zespołem)
Maria Puk (koordynator opracowania)
Kazimiera Denkiewicz
Agnieszka Prusakiewicz
Tomasz Sałański

Współpraca:

Sfera przyrodnicza:

Anna Słonecka, Andrzej Dombrowski, Elżbieta Goryszewska, Elżbieta Jaglak, Zofia Tyszkiewicz,
Elżbieta Ulanicka

Sfera społeczna:

Alicja Pejta-Jaworska, Grażyna Szubska, Elżbieta Dominiak, Grażyna Gapińska, Barbara Kopańska,
Iwona Szymańska

Sfera gospodarcza i osadnictwo:

Stefan Białczak, Małgorzata Rogowiec, Barbara Dymna, Krystyna Mazur, Teresa Oklińska

Rolnictwo i obszary wiejskie:

Bronisław Trzaska, Jadwiga Zadrożna

Infrastruktura techniczna:

Urszula Gadomska, Grzegorz Krawczyk, Alicja Szeliga, Bogumiła Sobczyk, Zbigniew Cieszkowski

Opracowanie graficzne:

Danuta Aleksandrowicz, Teresa Bujakowska, Jolanta Kołakowska, Andrzej Luśniewski, Elżbieta Pikus

Spis treści:

I.	Uwagi wstępne	5
1.	Wprowadzenie	5
2.	Podstawy prawne oraz założenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego	6
II.	Przegląd zmian w zagospodarowaniu przestrzennym województwa mazowieckiego – wyniki	11
1.	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	11
2.	Przemiany demograficzne	13
3.	Bezrobocie	14
4.	Infrastruktura społeczna	15
5.	Osadnictwo	16
6.	Środowisko przyrodnicze	17
7.	Wartości kulturowe	19
8.	Turystyka	19
9.	Systemy infrastruktury technicznej	20
III.	Ocena realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym	27
1.	Ponadlokalne inwestycje celu publicznego w świetle uregulowań prawnych	27
2.	Ocena realizacji ponadlokalnych inwestycji celu publicznego	28
2.1.	Infrastruktura społeczna	28
2.2.	Dziedzictwo kulturowe	29
2.3.	Ochrona środowiska	30
2.4.	Systemy transportowe	32
2.5.	Systemy energetyczne	35
3.	Wykaz inwestycji celu publicznego o funkcjach ponadlokalnych zrealizowanych (realizowanych) po uchwaleniu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego	36
3.1.	Infrastruktura społeczna	36
3.2.	Dziedzictwo kulturowe	37
3.3.	Środowiska przyrodnicze	37
3.4.	Systemy transportowe	38
4.	Systemy energetyczne	44
IV.	Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego	47
A.	Zagospodarowanie przestrzenne województwa mazowieckiego – analiza	47
1.	Uwarunkowania zewnętrzne	47
1.1.	Podstawowe uwarunkowania i megatrendy rozwojowe	47
1.2.	Położenie i powiązania regionu z przestrzenią europejską	48
1.3.	Województwo na tle kraju	50
1.4.	Powiązania województwa mazowieckiego z województwami sąsiednimi	51
2.	Uwarunkowania wewnętrzne	52
2.1.	Środowisko przyrodnicze	52
2.2.	Przemiany demograficzne	63
2.3.	Osadnictwo	66
2.4.	Rozwój gospodarczy	70
2.5.	Bezrobocie i inne zjawiska społeczne	78

2.6. Infrastruktura społeczna	79
2.7. Wartości kulturowe	81
2.8. Systemy infrastruktury technicznej	83
B. Ocena Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego	90
1. Realizacja polityk przestrzennych Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego	90
2. Uwarunkowania realizacyjne <i>Planu</i>	110
2.1. Prawne instrumenty realizacji <i>Planu</i>	110
2.2. Inne sposoby realizacji <i>Planu</i>	112
2.3. Konflikty i kolizje przestrzenne	113
3. Ocena aktualności <i>Planu</i> – wnioski	114
3.1. Zmiany w przestrzeni województwa	114
3.2. Aktualność <i>Planu</i> w świetle Strategii	116
3.3. Prawne aspekty oceny <i>Planu</i>	118
Załączniki graficzne	121

I. Uwagi wstępne

1. Wprowadzenie

Mijają dwa lata od uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego. Dokument ten, stanowiąc wykładnię polityki przestrzennej Samorządu Województwa, wyznaczył cele i kierunki rozwoju regionu w układzie przestrzennym. Jest drugim, po *Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego* podstawowym dokumentem określającym długofalową koncepcję rozwoju Mazowsza.

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80 poz. 717 z późn. zmianami – dalej: ustawa) obliuguje zarząd województwa do przeprowadzenia, co najmniej raz w czasie kadencji Sejmiku oceny planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Niniejsze opracowanie jest spełnieniem tego wymogu w odniesieniu do województwa mazowieckiego.

Dwuletni okres obowiązywania *Planu* jest czasem stosunkowo krótkim z punktu widzenia możliwości dokonania zasadniczych przekształceń przestrzeni regionu. Dlatego też analiza zmian zachodzących w przestrzeni województwa od momentu jego powstania oraz w okresie obowiązywania *Planu* pozwala jedynie na określenie wstępnych tendencji rozwoju społeczno-gospodarczego regionu oraz przekształceń jego struktury przestrzennej.

Przystępując do oceny *Planu* należy jednak brać pod uwagę, że w czasie dotychczasowego jego obowiązywania nastąpiły zmiany regulacji prawnych w zakresie gospodarki przestrzennej; weszła w życie ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozszerzająca zakres przedmiotowy planów województw oraz ustalająca nowe uwarunkowania formalno-prawne jego funkcjonowania. Zaszło również wiele zmian dotyczących zasad polityki regionalnej kraju i województwa. Samorząd Województwa przyjął aktualizację „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego”, w końcowej fazie znajduje się „Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego”. Jednocześnie powstają na poziomie rządowym oraz organów i instytucji zarządzających poszczególnymi elementami zagospodarowania nowe dokumenty programowe, strategiczne, opracowania o charakterze prognostyczno-analitycznym, stanowiące uwarunkowania dla zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego.

„Ocenę Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego” odnosi się do sfery społeczno-gospodarczej i struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa. Została wykonana na podstawie analizy pochodzących z różnych źródeł informacji dotyczących realizacji zadań zawartych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego. Wykorzystano również aktualne dane statystyczne, zawarte w Bazie Danych Regionalnych i Bazie Danych Lokalnych, rocznikach, biuletynach statystycznych, raportach i opracowaniach studialnych organów i instytucji zarządzających poszczególnymi elementami zagospodarowania.

Ocena Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego została wykonana jako jedno opracowanie składające się – zgodnie z wymogami ustawy – z trzech części (zeszytów):

- Š wyników przeglądu zmian w zagospodarowaniu przestrzennym,
- Š oceny realizacji inwestycji celu publicznego o charakterze ponadlokalnym,
- Š raportu o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego.

Na podstawie dokonanej interpretacji stosownych zapisów ustawy przyjęto, że:

- a) Istotą *Przeglądu zmian w zagospodarowaniu przestrzennym województwa mazowieckiego* jest określenie cech przestrzeni i zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, jakie dokonują się w województwie mazowieckim od 1999 r. Przegląd zmian ma na celu określenie

kierunków zmian, tworzenia nowych tendencji lub ich brak. *Przegląd* wykonywany jest w układzie obowiązującego *Planu* z uwzględnieniem uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych odniesionych do art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. *Przegląd* jest syntetycznym opisem przestrzeni, rejestrem działań oraz krótkim ich opisem, wskazującym na skutki i kierunki zachodzących zmian.

- b) *Ocena realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym* dotyczy przedsięwzięć, które zostały uchwalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub Sejmik Województwa, a które zostały zawarte w *Planie*. Ta część opracowania składa się z wykazu zrealizowanych lub będących w trakcie realizacji inwestycji celu publicznego o charakterze ponadlokalnym zawartych w przedmiotowych dokumentach oraz ocenie ich wpływu na rozwój społeczno-gospodarczy i przestrzenny województwa.
- c) *Raport o stanie zagospodarowania województwa* składa się z dwóch części zawierających: analizę zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego oraz ocenę Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego. Analiza zagospodarowania przestrzennego dotyczy uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych i opracowana została stosownie do układu *Planu Województwa Mazowieckiego*. Ocena *Planu* zawiera realizację polityk przestrzennych, uwarunkowania realizacyjne oraz ocenę aktualności *Planu* w zakresie: zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, aktualności *Planu* w świetle Strategii Rozwoju Województwa oraz obowiązujących przepisów prawnych, stanowiąc wnioski dotyczące aktualizacji *Planu*.

W opracowaniu przyjęto następujące czasowe układy odniesienia:

- dla analiz w *przeglądzie zmian w zagospodarowaniu przestrzennym* od czasu powstania województwa mazowieckiego tj. od 1999 r. do roku 2004; w niektórych zakresach tematycznych (gdzie znajdują się bardziej aktualne dane) tendencje zmian obejmują również rok 2005. Materiały te są elementem stałego monitoringu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego;
- dla analiz dotyczących *oceny realizacji inwestycji celu publicznego* przyjęto czasookres – po uchwaleniu *Planu*;
- w *Raporcie o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa* uwzględniono obie perspektywy.

Cały dokument składa się z części tekstowej i graficznej, przedstawionej w formie map wektorowych (wykonanych w programie MapInfo) oraz tablic, wykresów i kartogramów.

Zgodnie z wymogami ustawy niniejsze opracowanie Zarząd Województwa jest zobowiązany przedłożyć Sejmikowi jako informację.

2. Podstawy prawne oraz założenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

Obowiązujący obecnie *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego* uchwalony został przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 7 czerwca 2004 r. Podstawą prawną sporządzania *Planu* była ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa oraz ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym. Taki tryb procedowania był zgodny ze stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury (Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast) sformułowanym w odpowiedzi na zapytanie Marszałka Województwa Mazowieckiego w sprawie interpretacji przepisów art. 85 i 87 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. W świetle interpretacji Ministerstwa Infrastruk-

tury projekt planu powinien być procedowany według przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym, ponieważ procedura jego sporządzenia znalazła się na etapie, który pozwalał na stwierdzenie, że „plan został faktycznie sporządzony”.

W *Planie* uwzględniony został pełny zakres zapisów ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym oraz wprowadzono dodatkowe aspekty zagospodarowania przestrzennego wynikające już z nowej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003 r. Nr 80 poz.717 z późn. zmianami).

Plan wyrażając politykę przestrzenną województwa, pełni jednocześnie funkcję koordynacyjną, polegającą na koordynowaniu ponadlokalnych programów przedsięwzięć publicznych i oddziałuje na zachowania innych podmiotów gospodarki przestrzennej. Funkcja ta jest realizowana głównie poprzez składanie wniosków do studiów gmin i planów miejscowych, opiniowanie i uwzględnianie tych dokumentów, a także uzgadnianie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. *Plan* posiada również, choć w ograniczonym zakresie, funkcję regulacyjną, wyznaczając ustalenia wiążące dla jednostek podporządkowanych Samorządowi Województwa Mazowieckiego w zakresie realizacji działań i zadań określonych w *Planie*.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego funkcjonuje wspólnie z wieloma innymi ustawami szczegółowymi z zakresu gospodarki przestrzennej oraz dokumentami planowania i programowania regionalnego. Plan sporządzany był w formule zintegrowanego planowania rozwoju, co wyrażało się w jego ścisłych związkach w ujęciu przedmiotowym i funkcjonalnym ze *Strategią Rozwoju Województwa* z 2001 r. i *Wojewódzkim Programem Rozwoju Regionalnego* na lata 2001-2006.

Przyjęto, że misją *Planu* jest *stwarzanie warunków do osiągnięcia spójności terytorialnej oraz trwałego zrównoważonego rozwoju województwa mazowieckiego, poprawy warunków życia jego mieszkańców, stałego zwiększania efektywności procesów gospodarczych*.

Misja ta będzie realizowana poprzez następujące cele:

- § zapewnienie większej spójności przestrzeni województwa i stwarzanie warunków do wyrównywania dysproporcji rozwojowych,
 - § zapewnienie zrównoważonego i harmonijnego rozwoju województwa poprzez zachowanie właściwych relacji pomiędzy poszczególnymi systemami i elementami zagospodarowania przestrzennego,
 - § zwiększenie konkurencyjności regionu i poprawa warunków życia mieszkańców regionu.
- Plan* uwzględniał zewnętrzne i wewnętrzne uwarunkowania rozwoju województwa, będące podstawą delimitacji obszarów problemowych województwa, do których zaliczono:
- § obszar aglomeracji warszawskiej – o najwyższej koncentracji różnorodnych funkcji, gdzie podstawowym problemem jest budowanie ładu przestrzennego poprzez tworzenie harmonijnych struktur, uwzględniających wszelkie wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz estetyczne,
 - § obszar największych wpływów aglomeracji warszawskiej, położony w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji, posiadający szanse dalszego rozwoju,
 - § obszary o niskiej zdolności wykorzystania endogenicznych czynników rozwoju; są to położone na krańcach województwa obszary: ostrołęcki, mławsko-żuromiński, nadbużański, plocki i radomski, na których wystąpiło kumulowanie się negatywnych zjawisk w dotychczasowym rozwoju i małe możliwości samodzielnego ich przezwyciężenia.

Uwzględniając zróżnicowane cechy przestrzeni oraz przyjęte cele *Planu* określono *polityki przestrzenne*, obejmujące zespół działań zmierzających do przekształcenia struktury społeczno-gospodarczej i funkcjonalno-przestrzennej województwa, transponujące ustalenia „Strategii” z 2001 r. na układ *Planu*. Polityki te adresowano do:

- Š obszaru całego województwa, związane z realizacją ustawowych celów wojewódzkiej polityki przestrzennej – tj.:
- wspomaganie wybranych ośrodków osadniczych,
 - rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury technicznej,
 - poprawa warunków funkcjonowania środowiska przyrodniczego,
 - ochrona i wykorzystanie wartości kulturowych,
 - przeciwdziałanie największym zagrożeniom.
- Š wyodrębnionych obszarów problemowych, które dotyczą:
- poprawy efektywności struktur przestrzennych w odniesieniu do aglomeracji warszawskiej i obszaru metropolitalnego Warszawy,
 - wspierania dotychczasowych kierunków rozwoju w obszarze największych wpływów aglomeracji warszawskiej,
 - wspomagania rozwoju społeczno-gospodarczego na pozostałych obszarach.
- Powyżej wymienione cele *Planu* i polityki przestrzenne stanowią podstawę analiz do oceny aktualności Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.

**PRZEGLĄD ZMIAN
W ZAGOSPODAROWANIU
PRZESTRZENNYM
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO
- wyniki**

II. Przegląd zmian w zagospodarowaniu przestrzennym województwa mazowieckiego – wyniki

1. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Województwo mazowieckie od momentu powstania charakteryzuje się **niezmiennie najwyższym w kraju potencjałem gospodarczym, naukowym, ludnościowym, a także poziomem życia ludności**. Tutaj:

- § wytwarzane jest 1/5 wartości Produktu Krajowego Brutto (PKB); 150 % średniej krajowej PKB/1 mieszkańca;
- § zlokalizowany jest ponad 2 milionowy rynek pracy;
- § skoncentrowana jest 1/3 potencjału naukowo-badawczego kraju;
- § zamieszkuje ponad 5 mln ludności, co stanowi 13,3% ogółu ludności kraju;
- § przeciętne wynagrodzenie miesięczne jest wyższe o ok. 30 % od średniej krajowej.

Potencjał społeczno-gospodarczy Mazowsza ulega zwiększeniu. Świadczy o tym przede wszystkim wzrastający w ciągu 5 lat syntetyczny wskaźnik rozwoju społeczno-gospodarczego (Produkt Krajowy Brutto), którego udział wzrósł z 19,6% do 20,6% wartości krajowej.

Przestrzeń Mazowsza ulega równocześnie coraz silniejszej polaryzacji, co się wyraża bardzo dużymi rozpiętościami rozwoju społeczno-gospodarczego pomiędzy poszczególnymi podregionami (NUTS-3). Produkt krajowy brutto w Polsce według podregionów NUTS-3 oraz dysproporcje pomiędzy podregionami województwa mazowieckiego prezentuje mapa 1.

Charakteryzującą się najwyższym w kraju poziomem PKB *per capita* Warszawa z każdym rokiem powiększa dystans dzielący ją od pozostałych podregionów Mazowsza. W 2004 r. PKB na 1 mieszkańca w Warszawie był ponad 4-krotnie wyższy niż w regionie radomskim i siedlecko-ostrołęckim oraz 3-krotnie wyższy niż w regionie ciechanowsko-płockim. W 1999 r. proporcje te wynosiły odpowiednio: 3,5 i 2,5.

Potencjał województwa mazowieckiego wynika więc przede wszystkim z funkcji jakie pełni metropolia warszawska, będąca centrum życia społeczno-politycznego, głównym ośrodkiem edukacji, nauki i kultury, miejscem szybko rozwijających się usług. Ogniskują się tutaj krajowe procesy transformacji oraz procesy mające zasięg światowy (globalizacja, cywilizacja informacyjna, metropolizacja). W stolicy zajmującej tylko 1% powierzchni województwa, mieszka co trzeci mieszkaniec Mazowsza. Statystyczny Warszawiak wytwarza 190% średniej wartości PKB regionu (w 1999 r. – 175%).

Województwo mazowieckie posiada relatywnie nowoczesną strukturę gospodarki charakteryzującą się znacznie wyższym niż w kraju poziomem i korzystniejszą strukturą wartości dodanej brutto (WDB). Decydujące znaczenie mają usługi rynkowe, których udział wzrósł w analizowanym okresie z 55,8% do 61% (w kraju odpowiednio z 47% do 50,5%). Jednocześnie zaznacza się niższy udział pozostałych sektorów w relacji region – kraj (w 2004 roku odpowiednio: rolnictwo – 2,5 i 2,9; przemysł – 18,8 i 24,5; budownictwo – 4,7 i 5,7; usługi pozarynkowe – 13,0 i 16,4).

Strukturę gospodarki, rentę położenia i korzyści aglomeracji wykorzystują inwestorzy. Dlatego też występuje tu największa w skali kraju koncentracja podmiotów gospodarczych, a dynamika przyrostu liczby podmiotów na Mazowszu jest w analizowanym okresie większa niż średnio w kraju. Największa liczba podmiotów funkcjonuje w sektorze usług rynkowych (70%) oraz w przemyśle i budownictwie (20%). W rolnictwie prowadzi działal-

ność jedynie 1,9% podmiotów gospodarczych, co świadczy o nadal bardzo niskiej przedsiębiorczości i aktywności gospodarczej mieszkańców wsi.

W strukturze przestrzennej utrzymują się tendencje koncentracji przedsiębiorstw w dużych miastach i ich strefach podmiejskich, przy czym 70% przedsiębiorstw jest zlokalizowanych w Warszawie i podregionie warszawskim (mapa 2). Najniższą atrakcyjność inwestycyjną wykazuje od lat podregion ostrołęcko-siedlecki, w którym ze względu na typowo rolniczy charakter dokonuje się niewiele inwestycji (w 1999 r. – 4,5%, w 2004 roku 4,6% inwestycji przeprowadzanych w województwie).

Wśród podmiotów gospodarczych przeważają przedsiębiorstwa małe i średnie (MSP) zatrudniające 56% ogółu pracujących w gospodarce województwa (w kraju – 66%).

Województwo mazowieckie charakteryzuje się największą w kraju aktywnością inwestorów zagranicznych, mierzoną liczbą podmiotów i wartością zainwestowanego kapitału. Skoncentrowane jest tu 35% ogólnej liczby podmiotów zagranicznych, przy czym ponad 80% z nich zlokalizowanych jest w Warszawie.

Przemysł województwa cechuje duże zróżnicowanie branżowe, co czyni go mniej zależnym od wahań koniunkturalnych na rynkach krajowych i światowych.

Produkcję przemysłową województwa charakteryzuje **dominacja przetwórstwa**, które obejmuje $\frac{4}{5}$ wartości produkcji sprzedanej przemysłu. Istotną rolę oprócz przemysłu rolno-spożywczego (ze względu na obszar i wielkość produkcji rolnej) odgrywa przemysł petrochemiczny. Do znaczących pod względem wielkości produkcji przemysłowej należą również: przemysł energetyczny, chemiczny, elektromaszynowy oraz produkcja sprzętu transportowego.

Województwo mazowieckie zajmuje pierwsze miejsce w kraju pod względem wielkości produkcji sprzedanej przemysłu. W 2005 roku stanowiła ona 21,6% wielkości krajowej produkcji i była wyższa w porównaniu z rokiem 1999 o 2,7 punktu procentowego. Ponad połowa produkcji sprzedanej województwa jest wynikiem działalności podmiotów gospodarczych zlokalizowanych w Warszawie.

W ciągu analizowanego okresu w regionie postępuje szybki rozwój nowoczesnych, innowacyjnych branż, tj. usług finansowo-ubezpieczeniowych, telekomunikacyjnych, poligraficzno-wydawniczych, informatycznych oraz przemysłu farmaceutycznego, elektronicznego, precyzyjnego i optycznego, produkcji sprzętu RTV.

Rolnictwo Mazowsza wykorzystując 13,0% krajowych zasobów użytków rolnych wytwarza 14,7% globalnej produkcji rolniczej.

W 2005 roku w województwie funkcjonowało 270,6 tys. gospodarstw rolnych, których liczba w latach 1999–2005 zmniejszyła się o 18%, przy istotnych przeobrażeniach strukturalnych. Spadek odnotowano w najmniejszych grupach obszarowych 5-10 ha (o ok. 23%), 1–5 ha (o 20,7%) i 10–20 ha (o ok. 13,4%), podobną skalę tego zjawiska zauważa się w kraju. Korzystną tendencją w kształtowaniu struktury agrarnej jest **wzrost o 54% (w kraju o 34,5%) liczby gospodarstw w największej grupie obszarowej, powyżej 20 ha użytków rolnych**.

Przeciętna wielkość gospodarstwa rolnego w 2005 r. (7,8 ha) zwiększyła się od 1999 r. o 1,1 ha użytków rolnych (w kraju o 2,1 ha). **Struktura obszarowa w województwie**, pomimo wzrostu przeciętnej powierzchni jednego gospodarstwa, **jest niezbyt korzystna: blisko połowa ma powierzchnię mniejszą niż 5 ha** (w kraju ok. 58%), a 78% (w kraju ok. 80%) mniejszą niż 10 ha. Duże zasoby użytków rolnych, w połączeniu z ich rozdrobnieniem skutkują stosunkowo liczną grupą osób pracujących w sektorze I, szacowaną na 320,8 tys. osób w roku 2004. Odpowiada to 15,8% ogółu pracujących w województwie, w kraju odsetek ten jest nieco większy (17,3%). W większości powiatów ziemskich Mazowsza co najmniej połowa pracujących przypada na sektor rolniczy. W zdecydowanej większości występuje na terenach

położonych peryferyjnie w stosunku do Warszawy, zwłaszcza w podregionach ostrołęcko-siedleckim, radomskim i w ciechanowsko-płockim. Największa dominacja pracujących w rolnictwie, ponad 3,5-krotnie przekraczająca średnią wojewódzką, ma miejsce w powiatach: ostrołęckim, siedleckim, lipskim, zwoleńskim i łosickim.

Liczba ludności wiejskiej od 1999 r. nie zmieniła się i stanowi ponad 35,3% populacji województwa. Następuje jednak wyludnianie obszarów peryferyjnych i koncentracja ludności w obszarze metropolitalnym Warszawy. Niesprzyjający procesom adaptacyjnym i restrukturyzacyjnym jest również poziom wykształcenia ludności wiejskiej. Szczególną barierą może okazać się wykształcenie osób w gospodarstwach rolnych, z których blisko połowa ukończyła co najwyżej szkołę podstawową, w tym ponad 6% nie osiągnęło nawet tego poziomu.

Porównanie wskaźników udziału rolnictwa w wartości dodanej i udziału w liczbie pracujących wskazuje na niską efektywność sektora rolnictwa i konieczność zmian w tej dziedzinie gospodarki. **Pociąga to za sobą konieczność restrukturyzacji obszarów wiejskich i potrzebę tworzenia warunków do działalności pozarolniczej na tych obszarach.**

2. Przemiany demograficzne

Najszybsze i najbardziej widoczne procesy przekształceń gospodarczych znajdują swoje odzwierciedlenie w zachowaniach przestrzennych ludności zamieszkującej poszczególne obszary regionu, będące reakcją na dokonujące się zmiany.

Od momentu powstania województwa liczba ludności wzrosła o 87,7 tys. osób, tj. o 1,7% i w 2005 r. wynosiła 5157,8 tys. mieszkańców. Był to wzrost wyższy niż przeciętny w kraju (1,3%).

W przekroju podregionów Mazowsza wystąpiły dwie główne tendencje w zmianach liczby ludności, będące przejawami polaryzacji przestrzeni (mapa 3) – tj.:

- Š najwyższy przyrost ludności, który miał miejsce w podregionie warszawskim wynosił 6,6%, a w Warszawie – 4,2%;
- Š w pozostałych podregionach wystąpił spadek liczby ludności – od 2,7% w podregionie siedlecko-ostrołęckim (oprócz miasta Siedlce) do 3,1% w podregionie radomskim (oprócz powiatu radomskiego).

Biorąc pod uwagę przemiany demograficzne w układzie gmin stwierdzić można:

- Š wyraźny przyrost liczby ludności w otoczeniu ośrodków subregionalnych,
- Š spadek ubytku ludności w ośrodkach subregionalnych (z wyjątkiem Siedlec).

Zjawisko to jest symptomem osłabiania pozycji ośrodków subregionalnych, relatywnie tracących swój potencjał społeczno-gospodarczy, ale jest również wynikiem ogólnych tendencji związanych z popytem na „własny dom z ogródkiem”, w którym zamieszkanie jest atrakcyjniejsze niż możliwości oferowane przez miasta.

Największe przyrosty liczby ludności (powyżej 10%) miały miejsce w miastach Obszaru Metropolitalnego Warszawy: Żąbkach, Markach, Piasecznie, Józefowie, Ożarowie Mazowieckim, Serocku, Łomiankach, Halinowie i Radzyminie. Jest to związane z rentą położenia wokół Warszawy. Ubytki liczby ludności odnotowano przede wszystkim w miastach obszarów położonych peryferyjnie w przestrzeni regionu, uznanych w *Planie* jako *obszary problemowe*. Zjawisko gęstości zaludnienia przedstawia mapa 4.

Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej i związanym z tym otwarciem granic problemem województwa, podobnie jak innych regionów kraju, staje się wzmożony odpływ ludności za granicę.

Rozmieszczenie liczby ludności w regionie jest ujemnie skorelowane z przyrostem naturalnym. Rozwój demograficzny na terenie silnie zurbanizowanego, wielofunkcyjnego Obszaru Metropolitalnego Warszawy charakteryzuje przewaga przyrostu migracyjnego nad przyrostem naturalnym, a dla obszarów pozametropolitalnych (wiejskich) wyższy jest przy-

rost naturalny. Niekorzystną tendencją jest jednak spadek liczby urodzeń i ludności w wieku przedprodukcyjnym – szczególnie duży w obszarze metropolitalnym oraz w powiatach grodzkich.

W latach 1999–2005 w strukturze wieku ludności, generalnie następowały niekorzystne zmiany polegające przede wszystkim na zwiększaniu się liczby ludności w wieku poprodukcyjnym. Rozkład przestrzenny tego zjawiska petryfikuje jeszcze bardziej niekorzystną strukturę demograficzną regionu. Rozmieszczenie ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym świadczy również o polaryzacji przestrzeni regionu. Starzejąca się część populacji województwa znajduje się w obszarach peryferyjnych województwa – szczególnie w obszarze nadbużańskim i radomskim.

Zauważalną nową tendencją jest wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym w ośrodkach subregionalnych: Siedlcach, Płocku, Ostrołęce i Radomiu, które zaczynają przeżywać regres demograficzny, potwierdzający tezę o zmniejszaniu się ich potencjału społeczno-gospodarczego.

Najmłodszy demograficznie to Obszar Metropolitalny Warszawy (poza samą Warszawą) oraz kilka powiatów z obszaru największych wpływów aglomeracji warszawskiej: miński, grójecki, kozienicki, gdzie pomimo spadku liczby urodzeń wzrost ten rekompensowany jest napływem migracyjnym.

3. Bezrobocie

Zagadnienia bezrobocia w województwie mazowieckim są z reguły przedstawiane jako przebiegające relatywnie korzystnie w stosunku do innych regionów kraju – głównie ze względu na charakter gospodarki i potencjał społeczno-gospodarczy województwa. Decyduje o tym przede wszystkim stopa bezrobocia, która na Mazowszu jest zawsze niższa niż średnia w kraju. W 2005 r. wyniosła 13,8% i była niższa od krajowej – 17,6%. W stosunku do roku 1999 wzrosła tylko o 4,3%, zaś w kraju o 8,1% (mapa 5).

Biorąc jednak pod uwagę faktyczną liczbę bezrobotnych – w grudniu 2005 r. na Mazowszu bez pracy pozostawało 332,5 tys. osób i była to najwyższa liczba bezrobotnych w kraju. Co ósmy bezrobotny jest mieszkańcem Mazowsza. **W porównaniu z 1999 r. liczba bezrobotnych wzrosła w regionie o 33,4%, przy 18% w skali kraju.** Zmiany liczby bezrobotnych w analizowanym okresie ilustruje mapa 6.

Analiza dynamiki stopy bezrobocia w latach 1999–2005 wskazuje na jej zróżnicowanie w układzie: obszar metropolitalny Warszawy – peryferia. W grudniu 1999 r. i 2005 r. najniższa stopa bezrobocia wystąpiła w Warszawie oraz w silnie urbanizujących się powiatach podwarszawskich: pruszkowskim, piaseczyńskim, warszawskim zachodnim. Najwyższa stopa bezrobocia występuje w obszarach problemowych:

- Š w *radomskim*: w powiecie szydłowieckim, radomskim, przysuskim i mieście Radomiu,
 - Š w *płockim*: w powiatach: płockim, gostyńskim, sierpeckim,
 - Š *mławsko-żuromińskim*: w powiecie żuromińskim
- i wzrosła w analizowanym okresie z 27,7% do 39,8%.

Zwiększyła się również liczba powiatów – tj. zasięg przestrzenny obszarów o najwyższej stopie bezrobocia – położonych w obszarach peryferyjnych (problemowych) województwa. Wskaźniki najwyższej stopy bezrobocia zaczynają również dotyczyć obszarów położonych w stosunkowo niewielkiej odległości od metropolii.

Można, zatem mówić o pogłębianiu zjawiska bezrobocia, petryfikowaniu niekorzystnych struktur społeczno-gospodarczych w przestrzeniach obszarów problemowych oraz o powstawaniu nowego zjawiska, tj. szybkiego i znaczącego wzrostu liczby bezrobotnych i stopy bezrobocia w obszarach *najwi kszych wpływów aglomeracji warszawskiej*, dotych-

czas mało konfliktowych, o złożonej strukturze zagospodarowania i relatywnie korzystnym rozwoju społeczno-gospodarczym.

Nadal utrzymuje się niekorzystna struktura bezrobotnych wyrażająca się wysokim udziałem: kobiet – ponad 50%, osób bez prawa do zasiłku – 86,8% i młodzieży do 25 lat – 20,9%.

Poziom bezrobocia jako relacja liczby bezrobotnych do liczby ludności w wieku produkcyjnym wskazuje na relatywnie dobre wykorzystanie zasobów pracy przez gospodarkę metropolii i obszaru metropolitalnego Warszawy. W 2005 roku w regionie wynosił 10,4% (mapa 7). Najwyższy poziom bezrobocia (ponad 32%) miał miejsce w gminach położonych w obszarach problemowych, a najmniejszy był w Warszawie i obszarze metropolitalnym Warszawy. Wysoki poziom bezrobocia zachowuje te same tendencje przestrzenne i obejmuje przede wszystkim obszary południowej i północnej części województwa.

4. Infrastruktura społeczna

Poziom wyposażenia Mazowsza w urządzenia i instytucje infrastruktury społecznej nadal jest mocno zróżnicowany, głównie ze względu na koncentrację placówek skupionych od wielu lat w miastach, a także ich stan techniczny i zakres świadczonych usług. Zdecydowana koncentracja infrastruktury społecznej występuje w Warszawie (mapa 8). Relatywnie dobrze w skali województwa wyposażone są ośrodki subregionalne. Dysproporcje w dostępie do placówek infrastruktury społecznej dotyczą relacji miasto-wieś.

W zakresie infrastruktury społecznej największe zmiany w regionie odnotowano w szkolnictwie wyższym i oświacie.

Na przestrzeni sześciu lat przybyło 31 nowych uczelni. W roku akademickim 2004/2005 funkcjonowało w województwie 100 uczelni wyższych, w tym 76 w Warszawie.

W ostatnich latach kontynuowany był proces rozwoju uczelni wyższych w ośrodkach subregionalnych, w których wzrosła liczba studentów średnio o 2%.

Istotnym dylematem polityki rozwoju potencjału akademickiego i naukowego na Mazowszu jest pytanie: czy proces ten koncentrować czy dekoncentrować? Jest to więc dylemat dotyczący w istocie wyboru między dostępnością do wiedzy, a jakością badań i efektywnością procesów dydaktycznych. Przyjmując założenie, że nauka jest podstawowym czynnikiem rozwoju regionu oraz mając na uwadze przyjętą w *Planie* politykę dotyczącą wspomagania subregionalnych ośrodków osadniczych, rozwój funkcji akademicko-badawczo-innowacyjnych powinien następować dalej w ośrodkach subregionalnych. Niewskazane byłoby tworzenie szkół wyższych w każdym powiecie, ale nie można wyłącznie koncentrować funkcji naukowych w Warszawie. Wprowadzane są więc działania przynoszące poprawę dostępności do szkolnictwa wyższego na obszarach pozametropolitalnych

W zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego zdecydowana koncentracja szkół występuje w Warszawie i podregionie warszawskim oraz w ośrodkach subregionalnych. Zmienia się struktura kształcenia ponadgimnazjalnego – wzrasta udział uczących się w liceach ogólnokształcących przy zdecydowanym spadku uczących się w szkołach zawodowych.

W zakresie opieki zdrowotnej zmiany dotyczą głównie szpitalnictwa. Nowe szpitale powstały w powiecie grójeckim, garwolińskim, mińskim, otwockim, wołomińskim, ale nie wpłynęło to znacząco na poprawę obsługi ludności w zakresie ilościowym. Uruchomienie nowych placówek specjalistycznych w Radomiu – Józefowie, Ostrołęce, Pułtusku, Grodzisku Mazowieckim, Garwolinie, Płońsku przyczyniło się do poprawy jakości świadczonych usług zdrowotnych: zwiększenia ilości badań profilaktycznych, dostępności do specjalistycznych usług medycznych i rozszerzenia możliwości diagnostycznych.

Warszawa nadal charakteryzuje się koncentracją szpitali, w tym wieloprofilowych oraz poradni specjalistycznych. Najgorsza pod tym względem sytuacja utrzymuje się w powiatach zwoleńskim, i radomskim.

Biorąc z kolei pod uwagę liczbę ludności na 1 placówkę ambulatoryjnej opieki zdrowotnej najgorsza sytuacja utrzymuje się w północnej i środkowej części województwa.

Zachodzące procesy starzenia się ludności powodują wzrost zapotrzebowania na placówki opieki społecznej; w ciągu analizowanego okresu ich ilość wzrosła o połowę. W domy i zakłady pomocy społecznej najlepiej wyposażona jest Warszawa i powiaty z nią sąsiadujące.

Na obszarze prawie całego województwa mazowieckiego w analizowanym przedziale czasowym miał miejsce wzrost nakładów budżetów gmin na opiekę społeczną w przeliczeniu na 1 mieszkańca (mapa 9). Świadczy to o postępującym procesie ubożenia mieszkańców. Nadal z opieki społecznej najczęściej korzystają mieszkańcy obszarów problemowych: radomskiego oraz północnego Mazowsza, które charakteryzują się też wysoką stopą bezrobocia.

Generalnie rozkład przestrzenny wielkości nakładów na pomoc społeczną pokrywa się z wysokim poziomem bezrobocia.

5. Osadnictwo

Aktualnie sieć osadniczą województwa mazowieckiego tworzą:

- ośrodek metropolitalny Warszawa,
- 5 ośrodków równoważenia rozwoju: Radom, Płock, Siedlce, Ostrołęka i Ciechanów,
- 85 miast,
- 8 720 miejscowości wiejskich.

Struktura administracyjna województwa składa się z:

- 42 powiatów, w tym 37 ziemskich,
- 314 gmin, w tym 7 319 sołectw.

Sieć osadnicza Mazowsza ma charakter policentryczny – charakteryzuje ją kilkustopniowy układ hierarchiczny oraz stosunkowo równomierne, koncentryczne rozmieszczenie w przestrzeni ośrodków osadniczych.

W latach 1999–2005 wyraźnie widoczne są procesy przekształceń sieci osadniczej i organizacji struktury przestrzennej regionu, będące również skutkiem zmian społeczno-gospodarczych. Największe zmiany dotyczą wiejskiej sieci osadniczej, zmieniającej się w obszary suburbanizacji, prowadząc do zacierania się granic między miastem i wsią, czy wręcz wchłaniania przez miasta obszarów wiejskich. Zjawisko to szczególnie zaznacza się w gminach położonych w obszarze metropolitalnym Warszawy oraz wokół ośrodków subregionalnych i wiąże się z niekorzystnym z punktu widzenia ładu przestrzennego procesami żywiołowej urbanizacji. Wskaźnik urbanizacji w województwie mazowieckim przedstawia mapa 10.

Duża dynamika zmian sieci osadniczej ma miejsce na obszarach położonych w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych (drogowych i kolejowych) oraz na obszarach atrakcyjnych przyrodniczo i turystycznie.

Zmiana osnowy transportowej procesów urbanizacyjnych z sieci połączeń kolejowych na połączenia drogowe przekształca pasmowy układ struktury organizacyjnej Mazowsza w układ pasmowo-węzłowy, w którym dominującą rolę pełni metropolia warszawska.

O przekształceniach struktury osadniczej decyduje obecny stan regulacji prawnych w zakresie gospodarki przestrzennej oraz nieuporządkowana sytuacja planistyczna. Prowadzi to w efekcie do lokalizacji zabudowy w myśl zasady: „każdy może budować, co chce, gdzie chce”. W wielu przypadkach prowadzi to do rozlewania się zabudowy mieszkaniowej w sposób niekontrolowany, powodujący wzrost kosztów infrastruktury, pogorszenie

warunków komunikacyjnych, negatywny wpływ na środowisko poprzez presję zabudowy mieszkaniowej na tereny prawnie chronione.

Powoduje to również chaos przestrzenny, a zabudowa zaczyna również intensywnie wkraczać w obszary strefowe regionu, stanowiące w normalnych warunkach przestrzeń położoną pomiędzy ogniwami układu osadniczego – terenami infrastruktury technicznej i terenami otwartymi.

Tempo rozwoju sieci osadniczej odzwierciedla duża intensywność budownictwa mieszkaniowego. W latach 1999–2005 w województwie mazowieckim oddano do użytku 175,5 tys. mieszkań, czyli 4,9 mieszkania średniorocznie na 1000 ludności, podczas gdy w Polsce – 2,8. Porównanie wskaźników w latach 1999–2005 wykazało korzystne tendencje w ruchu budowlanym na Mazowszu. Wzmożoną aktywność budownictwa odnotowano w Obszarze Metropolitalnym Warszawy. Jest ona wypadkową wielu procesów zachodzących w jego zasięgu: napływu migracyjnego ludności głównie z Warszawy, ale też z innych części regionu i kraju, znacznie wyższych dochodów ludności niż w pozostałej części województwa oraz przekształcaniu centrum Warszawy na dzielnice typowo handlowo-administracyjno-usługowe. Zapoczątkowany w latach dziewięćdziesiątych proces silnej presji urbanistycznej sprzyja rozwojowi miejscowości podwarszawskich pełniących funkcje „sypialni” stolicy, z charakterystycznym zjawiskiem „drugich domów”, z których mieszkańcy dojeżdżają do metropolii. Wynikiem tego jest duży ruch budowlany w tych ośrodkach. Podobne procesy zaobserwowano w strefach podmiejskich ośrodków subregionalnych: Płocka, Ostrołęki, Radomia, ale skala tych zjawisk jest znacznie mniejsza i ogranicza się do kilku gmin wokół ośrodka miejskiego.

Można stwierdzić, że największy ruch budowlany w latach 1999–2005 zaznaczył się w Warszawie i w gminach należących do podregionu warszawskiego, w powiatach grodzkich oraz w gminach położonych w ich sąsiedztwie.

6. Środowisko przyrodnicze

Województwo mazowieckie zajmuje znaczącą pozycję w systemie przyrodniczym kraju i kontynentu, głównie z uwagi na ukształtowany system powiązań ekologicznych, w których najważniejszą rolę pełnią doliny rzeczne Wisły, Bugu, Narwi i Pilicy. Wisła i Bug stanowią jednocześnie paneuropejskie korytarze ekologiczne, będące miejscem ochrony bioróżnorodności. Wraz z Narwią tworzą największy węzeł wodny w kraju. Ponad 40% powierzchni województwa należy do obszaru funkcjonalnego Zielone Płuca Polski, stanowiącego jednocześnie część tzw. Zielonych Płuc Europy. 30% powierzchni województwa ze względu na istniejące walory przyrodnicze jest objęta ochroną prawną.

W analizowanym okresie zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym objęły dwie sfery środowiska przyrodniczego: ochronę walorów przyrodniczych oraz standardy środowiska.

Ochrona walorów przyrodniczych następowała przede wszystkim poprzez wzmacnianie systemu obszarów objętych ochroną prawną tj. (mapa 11):

- Š powiększenie obszarów parków krajobrazowych: Kozienickiego i Nadbużańskiego i ustanowienie trzynastu nowych rezerwatów przyrody, w wyniku czego ich liczba przyrody wzrosła z 164 do 177;
- Š tworzenie europejskiej sieci obszarów Natura 2000 (mapa 12), obejmujące: utworzenie 9 obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSO), oraz wskazanie listy projektowanych specjalnych obszarów ochrony siedlisk (SOO);
- Š uchwalenie planu ochrony – dla Mazowieckiego Parku Krajobrazowego i Nadbużańskiego, określającego zasady zagospodarowania i gospodarowania w obszarze parku; w trakcie opracowania są plany ochrony dla 3 parków krajobrazowych i Kampinoskiego Parku Narodowego;

- § zwiększenie powierzchni leśnej (o około 4,5 tys. ha w latach 2000–2004);
- § rozpoczęcie opracowania przez Samorząd Województwa *Programu zwiększania lesistości*.

Poprawa standardów rodowiska polegała przede wszystkim na tworzeniu i porządkowaniu gospodarki wodno-ściekowej, ograniczeniu deficytu wód podziemnych, tworzeniu i porządkowaniu gospodarki odpadami.

W analizowanym okresie występuje utrzymywanie się niezadawalającego stanu wód powierzchniowych (brak wód I i II klasy czystości), pomimo zmniejszania się ładunku zanieczyszczeń odprowadzanych ze źródeł komunalnych i przemysłowych. Nadal największym problemem jest nierozwiązana gospodarka ściekowa Warszawy i aglomeracji warszawskiej, gdzie ok. 50% nieoczyszczonych ścieków trafia do Wisły.

Mimo to w dziedzinie gospodarki wodno-ściekowej dokonują się największe zmiany:

- § wybudowano ok. 10,8 tys. km sieci wodociągowej i 2,7 tys. km sieci kanalizacyjnej;
- § oddano do eksploatacji 101 komunalnych oczyszczalni ścieków,
- § wskaźnik mieszkańców korzystających z komunalnych oczyszczalni ścieków wzrósł z 40,6% do 47,4%.

Problemem jest nie nadążanie rozwoju sieci kanalizacyjnej za rozwojem sieci wodociągowej, co powoduje odprowadzanie do środowiska ścieków surowych, których liczba z każdym rokiem rośnie. Przegląd zmian w zakresie gospodarki wodno-ściekowej prezentuje mapa 13.

W zakresie ograniczania deficytu wód powierzchniowych działania dotyczyły przede wszystkim zwiększania retencji wód powierzchniowych poprzez budowę zbiorników wodnych: „Wykrot” na rzece Rozoga, zbiornik „Sterdyń”, jaz „Hamernia” zbiornika na rzece Zagózdzonka, zbiornika retencyjnego „Niewiadoma”. Ponadto wykonano prace przygotowawcze zmierzające do budowy zbiorników wodnych: na rzece Wkrze w gminie Strzegowo oraz na rzece Łasica w gminie Brochów.

W badanym okresie **zwiększyła się ilość powstających odpadów komunalnych** (z 260,3 do 313 kg/mieszkańca/rok). Największa ogólna masa odpadów zebranych powstaje w Warszawie oraz w powiatach aglomeracji warszawskiej: pruszkowskim, warszawskim zachodnim, piaseczyńskim, wołomińskim oraz w Radomiu i Płocku. Podstawowym sposobem unieszkodliwiania odpadów komunalnych jest składowanie bez wstępnej obróbki. Taki sposób zagospodarowania dotyczy ok. 90% zebranych odpadów. Również zbyt mała liczba obiektów i instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów w stosunku do masy odpadów wytworzonych skutkuje obniżaniem wskaźnika unieszkodliwiania odpadów poza składowaniem. Mapa 14 pokazuje inwestycje zrealizowane w latach 2002–2004 w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi.

Obszar województwa charakteryzuje się niezmiennie dużym zróżnicowaniem pod względem ilości wytworzonych odpadów sektora gospodarczego, co jest związane z działalnością przemysłową oraz ze sposobem zagospodarowania terenu. Największe ilości **odpadów przemysłowych** wytworzono na obszarze miast: Warszawy, Ostrołęki, Płocka oraz powiatów: kozienickiego i legionowskiego.

Na terenie całego województwa mazowieckiego wzrosła ilość powstających odpadów z sektora gospodarczego. Zmieniła się także struktura zagospodarowania odpadów przemysłowych: zmniejszył się udział formy wykorzystania, a wzrosły formy unieszkodliwiania poza składowaniem.

Większość działań w zakresie gospodarki odpadami dotyczyła: likwidacji i rekultywacji niewłaściwie urządzonych i eksploatowanych składowisk, rozbudowy i modernizacji istniejących składowisk, budowy i rozbudowy instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów.

Natomiast najważniejszego problemu w zakresie gospodarki odpadami tj. likwidacji poszczególnych mogilników i magazynów zawierających przeterminowane środki ochrony roślin nie udało się rozwiązać, nie zlikwidowano żadnego z tych obiektów.

7. Wartości kulturowe

Liczba zabytków ogółem tj.: obiektów ruchomych i nieruchomych oraz zabytków archeologicznych wpisanych do wojewódzkiego rejestru zabytków w latach 1999–2004 zmniejszyła się o 5,6%. Przyczyną nagłego zmniejszenia liczby zabytków jest przede wszystkim porządkowanie rejestru i wykreślenie obiektów w trybie administracyjnym (fizycznie nieistniejących lub przeniesionych do skansenów).

Pomimo zmniejszenia liczby zabytków województwo mazowieckie znajduje się wg danych za 2004 r. na czwartym miejscu w Polsce pod względem liczby zabytków.

Na podstawie „Raportu o stanie zachowania zabytków nieruchomych – grudzień 2004 r.” – opracowanego przez Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków, można stwierdzić, że podobnie jak w kraju największą grupę zabytków stanowią obiekty mieszkalne (20%), na drugim miejscu są zabytki sakralne (17%). Więcej niż w innych regionach kraju mamy pałaców i dworów oraz zabytkowych parków.

Aktualnie ok. 25% zabytków stanowi własność prywatną. Dotyczy to głównie zasobów mieszkaniowych, ale również dworów, pałaców, założeń zieleni. Dużą grupę właścicieli tworzą kościoły i związki wyznaniowe, w których posiadaniu znajduje się ok. 21% obiektów (głównie sakralnych i cmentarzy). Pomimo tendencji do prywatyzacji obiektów zabytkowych jeszcze ok. 22% zabytków jest własnością komunalną, a ok. 15% własnością Skarbu Państwa. Niski jest stopień zachowania i opieki nad zabytkami, gdzie 50% wymaga napraw i remontów. Najbardziej zagrożoną grupą zabytków w naszym województwie są dwory, pałace i zabytkowe parki, czyli zabytki ważne w krajobrazie regionu, będące obrazem historycznej struktury społecznej. Szczególnej ochrony ze względu na postępującą eliminację budowli wymaga architektura drewniana, która jest ważnym elementem pejzażu kulturowego. Zagadnienia związane z ochroną wartości kulturowych ilustruje mapa 15.

Dane dotyczące stanu zachowania zabytków świadczą o małej skuteczności dotychczasowych form ochrony konserwatorskiej w nowych warunkach ekonomicznych. Nadmierna presja urbanizacji, możliwości kształtowania zabudowy w sposób obcy dla tradycji, klimatu i tożsamości miejsc stanowi zagrożenie miast i wsi historycznych. Istotne zagrożenie przestrzeni kulturowej województwa stanowi niekontrolowane inwestowanie na obszarach historycznych wynikające z braku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (mapa 16).

8. Turystyka

Obszary z walorami wypoczynkowymi zajmują ok. 30% powierzchni województwa. Dominują tereny o niskiej i średniej atrakcyjności – głównie leśne i nadrzeczne, najbardziej odpowiednie dla agroturystyki i rekreacji weekendowej. Obszary najcenniejsze zajmują zaledwie ok. 5% i występują tylko w kilkunastu gminach, głównie na Pojezierzu Gostynińskim oraz nad Jeziorem Zegrzyńskim, Bugiem, Narwią i Pilicą.

Województwo mazowieckie odgrywa jednak znaczącą rolę w polskiej turystyce, osiągając czołowe lokaty w rankingu wojewódzkim. Mazowsze niezmiennie od lat zajmuje pierwsze miejsce w krajowej turystyce przyjazdowej pod względem podróży urlopowo-wakacyjnych i podróży turystycznych. Najmocniejszą pozycję ma województwo w przyjazdach turystów zagranicznych (ponad 20% wielkości krajowej).

W objętych analizą latach dokonywał się powolny, ale stały rozwój funkcji turystyczno-wypoczynkowej województwa mazowieckiego. Turyści zagraniczni korzystający z obiektów noclegowych na Mazowszu stanowili w 1999 r. 18,4%, a w roku 2005 – 18,5% ogółu turystów zagranicznych. Wzrastała liczba miejsc noclegowych zbiorowego zakwaterowania przy wzroście liczby obiektów o wyższym standardzie.

W ostatnich latach coraz bardziej popularną formą wypoczynku staje się agroturystyka, która szczególnie rozwija się w subregionie siedleckim, w gminach nadbużańskich. Następuje również rozwój turystyki kwalifikowanej i turystyki rowerowej.

Turystyka, integrując w sobie szereg dziedzin gospodarki i wykorzystując walory środowiska przyrodniczego i kulturowego, staje się ważnym elementem rozwojowym województwa. Jest to szczególnie istotne dla obszarów problemowych, które nie mając własnego dużego potencjału społeczno-gospodarczego powinny wykorzystywać dane im walory środowiska przyrodniczego i kulturowego. Zagospodarowanie turystyczne na tle walorów przyrodniczych i kulturowych prezentuje mapa 17.

9. Systemy infrastruktury technicznej

Transport

Przemiany społeczno-gospodarcze jakie następują w ostatnich kilkunastu latach spowodowały bardzo szybki rozwój motoryzacji. Od 1999 r. nastąpił wzrost liczby samochodów osobowych o 22,5% i ciężarowych o ok. 50%. Załamanie gałęzi przemysłu uzależnionych od surowców masowych (przewożonych koleją), przekształcenia na rynku pracy i edukacji, w znacznym stopniu zmieniły strukturę, kierunki i skalę zapotrzebowania na transport. Wieloletnie zaległości inwestycyjne, niedostateczne nakłady finansowe, a także kilkuletni proces prywatyzacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, doprowadziły do znacznego pogorszenia stanu infrastruktury kolejowej (sieci i taboru) oraz jakości świadczonych usług. Znaczna część przewozów pasażerskich i towarowych została przeniesiona z kolei na praktycznie bardzo niewiele zmienioną sieć dróg. System transportowy Mazowsza przedstawia mapa 18.

Sieć drogową na obszarze województwa w 2004 r. tworzyło 28,8 tys. km dróg o nawierzchni twardej. W stosunku do 1999 r. jej długość wzrosła o ok. 2% w związku z budową nowych odcinków dróg – przede wszystkim obwodnic na terenach zurbanizowanych. Jednocześnie długość dróg krajowych i gminnych nieznacznie zmalała na rzecz dróg wojewódzkich i powiatowych, co było spowodowane przekwalifikowaniem kategorii dróg. Sieć drogową ma charakter koncentryczny, generujący ruch do metropolii warszawskiej. Relatywnie słabo rozwinięty jest układ obwodnicowy, jednak i tu dokonują się zmiany, przede wszystkim na „dużej obwodnicy Warszawy”, a szczególnie na odcinku zachodnim drogi krajowej nr 50 relacji Sochaczew – Grójec.

W województwie mazowieckim brak jest ciągle autostrad i dróg ekspresowych istotnych w połączeniach międzyregionalnych, krajowych i międzynarodowych. Niewystarczająca hierarchizacja i niska jakość istniejącej sieci drogową powodują, że jest ona niedostosowana do rozmiarów dynamicznie wzrastającego ruchu, zwłaszcza ciężarowego i nie odpowiada standardom europejskim. Sytuację pogarsza zbyt duża dostępność do dróg krajowych, co jest przyczyną kolizji i konfliktów pomiędzy funkcją obsługi ruchu, a obsługą otoczenia ruchu. Najbardziej obciążone ruchem są drogi międzynarodowe oraz odcinki wlotowe do miast, zwłaszcza Warszawy (ponad 50 000 poj./dobę na drodze nr 7 – odcinek Raszyn – Janki i przejście przez Raszyn, nr 8 – Warszawa-Marki, nr 79 – Warszawa – Mysiadło).

Sie kolejow województwa mazowieckiego tworzą w większości linie objęte umowami europejskimi. Warszawa ma połączenia kolejowe ze wszystkimi większymi miastami w kraju i Europie. W województwie mazowieckim w latach 1999–2005 zmniejszyła się długość eksploatowanych linii normalnotorowych o 72 km. Niska jakość infrastruktury i wynikające stąd ograniczenia przepustowości stwarzają problemy jej funkcjonowania, zarówno w obrębie węzła warszawskiego (niskie prędkości m.in. do Modlina, Tuszcz, Otwocka), jak i w obszarze województwa – na liniach jednotorowych Otwock – Pilawa i Warka – Radom. W powiązaniach regionalnych istotnym problemem pozostaje kwestia połączeń kolejowych Płocka.

Pozycję i rolę **transportu lotniczego** na Mazowszu wyznacza funkcjonowanie w Warszawie, największego w kraju, *Portu Lotniczego im. F. Chopina*. Skupia on ok. 61,4% ruchu pasażerskiego lotniczego w Polsce (88% międzynarodowego i 12% krajowego). W roku 2005 obsłużył ponad 7,0 mln osób, co w stosunku do roku 1999 dało wzrost o ponad 76,9%. Jest to wynikiem przystąpienia Polski do Unii Europejskiej oraz liberalizacji przepisów regulujących transport lotniczy. Przyjęcie polityki „otwartego nieba” spowodowało pojawienie się na warszawskim lotnisku 13 nowych przewoźników, z których 8 zalicza się do grupy tzw. „niskokosztowych” stanowiący poważną konkurencję dla linii tradycyjnych jak i czarterów. Port lotniczy w Warszawie ze względu na potrzeby gospodarcze, komunikacyjne i turystyczne Polski, będzie rozwijany do osiągnięcia pułapu limitowanego przepustowością dróg startowych planowaną na 10 mln – 12,5 mln pasażerów rocznie. Dla jej osiągnięcia rozpoczęta została (w 2004 roku) budowa Terminala II o docelowej przepustowości 6,5 mln pasażerów/rok. Problemem jest brak sprawnego powiązania lotniska z miejskim i pozamiejskim układem transportowym (drogowym, kolejowym, komunikacją publiczną). Ograniczona przepustowość i możliwości rozwojowe oraz jego uciążliwość dla terenów otaczającej zabudowy mieszkaniowej, przy stale rosnącym ruchu (w ciągu ostatniego dziesięciolecia – 2,5 krotnie), a także przewidywane prognozy wzrostu i koncentracji ruchu lotniczego w Warszawie (150 – 200% do 2020 roku) zdecydowały o podjęciu prac studialnych dotyczących nowego centralnego lotniska dla Polski.

W drogowej **komunikacji publicznej** w latach 1999–2004 nie zwiększyła się znacząco ani liczba regionalnych linii regularnych ani długość tras. Nastąpił spadek przewiezionych pasażerów, na co miał wpływ wzrost liczby samochodów osobowych. W ostatnich latach znaczącą rolę w samochodowych przewozach regionalnych odgrywają przewoźnicy prywatni, których liczba i zasięg systematycznie rośnie. Ważnym problemem dla zakładanego zrównoważonego rozwoju transportu jest, zarówno wzrost użytkowania samochodów osobowych, jak i spadek wykorzystania kolei. Pasażerskie, regionalne przewozy kolejowe ukierunkowane są przede wszystkim na dojazdy do pracy, nauki i usług w Warszawie.

Mimo dokonujących się zmian w strukturze organizacji przewozów pasażerskich i rosnącego zatłoczenia dróg i posiadanych rezerw przewozowych, koleje wciąż stanowią zbyt słabą alternatywę dla większości podróżujących samochodami. Wiąże się to ze stanem technicznym taboru i sieci, powodującym konieczność ograniczania prędkości eksploatacyjnych na wielu liniach, wydłużonym czasem przejazdu, częstotliwością kursowania i niskim stopniem bezpieczeństwa pasażerów.

Transport towarowy w województwie mazowieckim związany jest głównie z Warszawą oraz jej bezpośrednim otoczeniem. Największe obciążenie ruchem ciężarowym występuje na drodze krajowej nr 50 Sochaczew – Mińsk Mazowiecki, a także na drogach o znaczeniu międzynarodowym. Lotniczy transport ładunków odbywa się przy pomocy terminala cargo o deklarowanej rocznej przepustowości – 80 tys. ton. Znaczący udział CMPL „Okęcie” w przewozach zarówno pasażerskich jak i towarowych oraz ich stały wzrost, powodują coraz większe zatłoczenie lotniska. Znaczącą rolę w częściowym rozwiązaniu tego problemu może

odegrać lotnisko w Modlinie, przejmując takie funkcje jak: obsługę przewoźników tanich lotów, czarteru, nocnych lotów, a także przewozy towarowe.

Największy udział na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych ma Spółka PKP CARGO S.A. Główne obiekty obsługi (terminale) zlokalizowane są w Warszawie (Praga, Odolany, Kozia Górka, Okęcie) i Pruszkowie. W ostatnim czasie powstał nowy terminal kontenerowy w Mławie.

Obiekty składowania i dystrybucji towarów – *centra logistyczne* rozwijają się głównie w sektorze prywatnym, wykorzystując dobry dostęp głównych tras transportowych (najczęściej drogowych) i skupiają się w południowo-zachodnim obszarze aglomeracji warszawskiej: wzdłuż drogi krajowej nr 2 na odcinku Warszawa – Sochaczew, nr 7 i 8 Janki, Nadarzyn, Mszczonów oraz nr 79 w kierunku Piaseczna.

Mimo iż w ostatnich latach nastąpiła poprawa w zakresie realizacji inwestycji transportowych, zwłaszcza na trasach o znaczeniu międzynarodowym (modernizacja dróg i linii kolejowych, budowa tras obwodowych, rekonstrukcje nawierzchni), to „luka infrastrukturalna”, wynikająca z wieloletniego niedoinwestowania tej dziedziny, jest jednym z czynników ograniczających spójność Mazowsza oraz sprawność powiązań krajowych i transeuropejskich.

Systemy energetyczne

a) Elektroenergetyka

Zapotrzebowanie województwa mazowieckiego na *moc i energię elektryczną* jest pokrywane w oparciu o produkcję własną (z elektrowni: Kozienice, Ostrołęka i Dębe oraz elektrociepłowni warszawskich: Siekierki i Żerań) oraz dostawy zewnętrzne (głównie z elektrowni Bełchatów oraz zespołu elektrowni Pątnów – Adamów – Konin). Na terenie województwa mazowieckiego występuje jednak stale rosnące zagrożenie awarią systemową ww. sieci, zwłaszcza w obrębie Warszawskiego Węzła Elektroenergetycznego, spowodowane niewystarczającą w stosunku do potrzeb przepustowością systemu przesyłowego 400 kV i brakiem połączeń alternatywnych w tym systemie.

Z powodu utraty ważności większości miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (w 2004 roku) została zabudowana część terenów na trasach planowanych sieci – szczególnie w gminach podwarszawskich. W związku z tym niemożliwe stało się zachowanie ciągłości przestrzennej korytarza sieci przesyłowej wysokiego napięcia tzw. południowego półpierścienia warszawskiego (dwutorowej linii 400 kV Miłosna – Ołtarzew), bardzo istotnego dla bezpieczeństwa energetycznego stolicy. W sporządzonym w 2005 roku przez PSE – OPERATOR S.A. *Studium zaopatrzenia aglomeracji warszawskiej w energię elektryczną w dłuższym horyzoncie czasowym z uwzględnieniem potrzeb m. st. Warszawy* zrezygnowano z budowy tzw. „warszawskiego półpierścienia południowego” linii elektroenergetycznej 400 kV po trasie przewidywanej w dotychczasowych dokumentach planistycznych, zastępując go systemem innych połączeń obwodowych, zaproponowanych w kilku wariantach.

W zakresie elektroenergetycznych inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, uwzględnionych w *Planie*, zrealizowano jedynie planowany zakres modernizacji elementów punktowych tj. elektrociepłowni Żerań i stacji 220/110 kV Mory oraz rozpoczęto modernizację stacji 220/110 Towarowa, oraz stacji 400/220/110 kV Miłosna. Systemy energetyczne w województwie mazowieckim ilustruje mapa 19.

b) Gazownictwo

Dostawa gazu sieciowego w województwie mazowieckim realizowana jest z krajowego systemu gazowniczego, zasilanego gazem importowanym z Rosji i Ukrainy oraz pozyskiwanym ze złóż krajowych na Podkarpaciu. Negocjowana od kilku lat na szczeblu centralnym, kwestia rozbudowy gazociągu „Jamał” o „drugą nitkę” w dalszym ciągu nie została rozstrzygnięta. Natomiast ogłoszona w 2005 roku, przez Rosjan i Niemców, koncepcja budowy gazo-

ciągu północnego pod dnem Morza Bałtyckiego stanowi „zagrożenie” dla planowanej realizacji drugiej nitki gazociągu jamajskiego w obszarze Polski.

Łączna długość sieci gazowej w roku 2004 liczyła na Mazowszu 12, 9 tys. km i wzrosła o ok. 25% w stosunku do roku 1999, przy bardzo dużym zróżnicowaniu przestrzennym w poziomie gazyfikacji. Ok. 70% rozdzielczych sieci gazowych i przyłączonych do nich budynków mieszkalnych występuje w obszarze metropolitalnym Warszawy, natomiast peryferie województwa (z wyjątkiem większych miast) są zgazyfikowane na poziomie kilku procent.

Gazociągi wysokiego ciśnienia na terenie województwa posiadają rezerwy wydajności umożliwiające rozwój sieci, jednak warunkiem stawianym przez operatorów jest opłacalność ekonomiczna gazyfikacji nowych terenów. Natomiast względy ochrony środowiska np. na obszarach cennych przyrodniczo nie są czynnikiem decydującym o realizacji inwestycji gazowych. W ostatnich latach zapotrzebowanie na gaz ziemny znacznie zmalało ze względu na jego wysokie ceny.

Nowe inwestycje z zakresu gazownictwa, realizowane w okresie od uchwalenia *Planu* praktycznie dotyczyły rozwoju sieci lokalnej (dystrybucyjnej). Dotychczas nie zostały podjęte działania dotyczące przedsięwzięć z zakresu rozbudowy systemu przesyłowego gazu (uwzględnione w *Planie* na wniosek Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa S.A.).

Zaopatrzenie województwa w ***paliwa płynne*** oparte jest na importowanej ropie naftowej. Przepustowość istniejącego ropociągu „Przyjaźń” jest w całości wykorzystana i dla jej zwiększenia trwa jego rozbudowa o trzeci rurociąg DN 800. Natomiast planowany ropociąg z Morza Kaspijskiego przez Brody (Ukraina) jest na etapie sporządzania koncepcji.

**OCENA REALIZACJI
INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO
O ZNACZENIU PONADLOKALNYM**

III. Ocena realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym

1. Ponadlokalne inwestycje celu publicznego w świetle uregulowań prawnych

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym wprowadziła termin: „zadania dla realizacji inwestycji celów publicznych”, definiując to określenie jako „każdą działalność państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, wynikającą z ustaw, o ile wymaga ustalenia warunków zabudowy i zagospodarowania terenu i jest finansowana w całości lub w części z budżetu państwa lub jednostki samorządu terytorialnego”. Definicja ta została następnie rozszerzona o zapis, że „może to być także, na wniosek właściwego ministra lub wojewody, zadanie służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych, realizowane w całości lub w części ze środków inwestora”.

Zadania samorządu województwa oraz zadania rządowe uznano jako zadania ponadlokalne celów publicznych. Zadania wojewódzkie miały być przygotowywane przez Zarząd Województwa i uchwalane przez Sejmik Województwa.

Wojewoda miał sporządzać i prowadzić *rejestr wojewódzki*, obejmujący zadania rządowe i zadania samorządu województwa. Zadania rządowe miały być ustalane w programach sporządzanych przez ministrów i centralne organy administracji rządowej oraz podlegać zatwierdzeniu przez Radę Ministrów, po ich zaakceptowaniu przez Prezesa RCSS i w uzgodnieniu z Prezesem Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast. *Centralny rejestr zadań rządowych* miał prowadzić Prezes Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast.

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wprowadziła nowe pojęcie inwestycji celu publicznego – jako działania o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym, wojewódzkim, krajowym), stanowiące realizację celów, o których mowa w art. 6 ustawy o gospodarce nieruchomościami. Zmiana ta oznaczała, że zmieniło się kryterium inwestycji celu publicznego z przedmiotowego na podmiotowe. W myśl ustawy z 2003 r. – o publicznym charakterze przedsięwzięcia decyduje cel (przedmiot), a nie to kto jest jego realizatorem.

Realizacja inwestycji celu publicznego wymaga zapewnienia odpowiednich środków finansowych, co w systemie krótkoterminowego okresu planowania jest niezwykle trudne i oznacza w praktyce uwzględnianie tylko tych inwestycji, które mają konkretnych inwestorów i zapewnione środki finansowe. Skutkuje to wykluczeniem wielu inwestycji o dłuższym horyzoncie czasowym, zawartych w dokumentach i materiałach, nie zawsze przesądzających termin, koszt i inwestora zadania.

W obowiązującym Planie uwzględniony został pełny zakres zapisów dotyczących inwestycji celu publicznego o charakterze ponadlokalnym, tj.:

- § programów zadań rządowych, służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych,
- § programów zadań samorządowych, służących realizacji ponadlokalnych inwestycji celu publicznego.

Na dzień sporządzania *Planu* – na obszarze województwa mazowieckiego istniał tylko Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa, zgłoszony przez Ministra Obrony Narodowej, zawierający zadania wpisane do *centralnego rejestru zadań rządowych*.

Jednakże kierując się zapisami ustawy z 2003 r., w *Planie* uwzględniono także wszystkie przedsięwzięcia zawarte w dokumentach samorządowych (*Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego, Wojewódzki Program Rozwoju Regionalnego na lata 2001–2006, Program Ochrony Środowiska Województwa Mazowieckiego, Plan Gospodarki Odpadami dla województwa mazowieckiego na lata 2004–2011*) oraz dokumentach i materiałach rządowych,

w tym z zakresu polityki transportowej, energetycznej, wymagań w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego i ochrony dóbr kultury.

Niezależnie od ustawowego obowiązku uwzględnienia zadań rządowych i samorządowych, *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego* wyrażając politykę przestrzenną województwa oraz pełniąc funkcję koordynacyjną, uwzględnia również ponadlokalne przedsięwzięcia publiczne zawarte w innych dokumentach, sporządzanych przez organy odpowiedzialne za poszczególne elementy zagospodarowania przestrzennego i zarządców poszczególnych systemów. Nie były to jednak zadania w rozumieniu programów rządowych, wpisane do *wojewódzkiego rejestru zadań publicznych*. Zadania te często miały charakter postulatywny – i w taki sposób uwzględniono je w *Planie*.

Załącznikiem do *Planu* był „Wykaz proponowanych zadań dla realizacji inwestycji celu publicznego – instrumenty *Planu*”.

2. Ocena realizacji inwestycji celu publicznego o funkcjach ponadlokalnych

Poniższą ocenę realizacji inwestycji celu publicznego o charakterze ponadlokalnym oraz wykaz tych inwestycji wykonano dla czasookresu po uchwaleniu *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego*.

2.1. Infrastruktura społeczna

Realizacja zadań w zakresie ponadlokalnej infrastruktury społecznej w odniesieniu do inwestycji celu publicznego obejmowała głównie działania w zakresie ochrony zdrowia, a w szczególności budowy i rozbudowy szpitalnictwa.

Zadania z zakresu ochrony zdrowia to inwestycje wieloletnie, posiadające charakter budowlano-montażowy, remontowy i wyposażeniowy. Ich realizacja spowodowała znaczne zwiększenie powierzchni oraz podniesienie standardu placówek lecznictwa. Realizacja inwestycji w zakresie opieki zdrowotnej obejmowała: rozwój i modernizację placówek opieki stacjonarnej, w tym szpitalnej i specjalistycznej, poprawę dostępności i restrukturyzację usług szpitalnych. Zrealizowane zadania to:

- budowa Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Radomiu-Józefowie,
- budowa Szpitala Rejonowego w Przasnyszu,
- budowa Instytutu Hematologii w Warszawie.

W trakcie realizacji znajduje się:

- budowa Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Ostrołęce,
- budowa Szpitala w Pułtusku,
- budowa Szpitala Zachodniego w Grodzisku Mazowieckim,
- rozbudowa i modernizacja Szpitala Rejonowego w Garwolinie,
- rozbudowa Szpitala Rejonowego w Łosicach,
- modernizacja i rozbudowa Szpitala w Płońsku,
- modernizacja, rozbudowa i doposażenie Wojewódzkiego Szpitala Zespolonego w Ciechanowie.

Realizacja tych zadań miała więc miejsce przede wszystkim w ośrodkach subregionalnych: Radomiu i Ostrołęce oraz w środkach powiatowych: Garwolinie, Grodzisku Mazowieckim, Łosicach, Płońsku Przasnyszu i Pułtusku. Powiaty, w których realizowane były w/w zadania nie odnotowały wprawdzie znaczącego wzrostu wskaźników wyposażenia w obiekty służby zdrowia (np. liczby łóżek na 10 000 mieszkańców), ale uruchomienie oddziałów szpitalnych spowodowało poprawę warunków świadczonych usług zdrowotnych, a tym samym zdrowia mieszkańców. W związku z oddaniem do użytku poradni i laboratoriów w szpitalach

wyposażonych w specjalistyczną aparaturę medyczną stworzono warunki dla zwiększenia ilości badań profilaktycznych. Zwiększyła się dostępność chorych do specjalistycznych usług medycznych oraz nastąpiło rozszerzenie możliwości diagnostycznych.

Większość tych inwestycji można zaliczyć do działań na rzecz wspierania ośrodków subregionalnych, będących ośrodkami równoważenia rozwoju oraz wybranych ośrodków osadniczych (powiatowych) jako wielofunkcyjnych obszarów aktywizacji. Oddziaływały one przede wszystkim w zakresie poprawy poziomu obsługi ludności w ich najbliższym otoczeniu.

Ważną inwestycją jest zakończona budowa Instytutu Hematologii w Warszawie o zasięgu ogólnokrajowym oraz budowa Szpitala Zachodniego w Grodzisku Mazowieckim, obsługującego przyległe powiaty zachodnie Obszaru Metropolitalnego Warszawy.

Budowa Instytutu o zasięgu ogólnokrajowym przyczyni się do wzrostu potencjału w dziedzinie nauk medycznych: rozwoju nowych technologii i wysoko specjalistycznych procedur medycznych. Instytut oraz szpital w Grodzisku Mazowieckim wpisują się w politykę poprawy efektywności struktur przestrzennych w aglomeracji warszawskiej, przyczyniając się do wspomagania rozwoju funkcji metropolitalnych.

2.2. Dziedzictwo kulturowe

Realizacja zadań zapisanych w *Planie* dotyczy przede wszystkim ochrony wartościowych układów urbanistycznych i ruralistycznych. Zgodnie z ustawą o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, historyczne układy urbanistyczne lub ruralistyczne mogą być objęte następującymi formami ochrony:

- wpisem do rejestru zabytków na podstawie decyzji wojewódzkiego konserwatora zabytków,
- ustaleniem ochrony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, którego uchwalenie leży w gestii rady gminy.

W 2005 r. do rejestru zabytków województwa mazowieckiego wpisano historyczne układy urbanistyczne: Droбина i Raszyna. Jednocześnie do rejestru **nie zostały wpisane żadne układy urbanistyczne i ruralistyczne zawarte w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego*** (Plan uzgadniany był przez wojewódzkiego konserwatora zabytków).

Zrealizowano następujące zadania zawarte w *Planie*:

- renowacja zabytkowego zespołu pałacowo-parkowego im. F. Chopina w Sannikach (pow. Gostyniński) – realizacja w toku; otrzymano pozwolenie na odbudowę zabytkowego parku, wniosek na renowację pałacu jest w trakcie przygotowania;
- remont kaplicy zabytkowej z basztą oraz rekonstrukcja zabudowy wzgórza zamkowego w Gostyninie – w trakcie realizacji;
- rewitalizacja zabytkowego zespołu miejskiego – obiekt reursy i byłej kregielni w Żyrardowie – realizacja w toku; otrzymano pozwolenie na budowę.

Opóźnienia w realizacji zadań mają głównie podłoże finansowe. Poprawa stanu zabytków i większe wykorzystanie potencjału związanego z posiadanym dziedzictwem kulturowym powinno być szansą dla rozwoju regionu. Szczególnie jest to istotne, gdy znaczna część tego dziedzictwa rozmieszczona jest w obszarach pozametropolitalnych i obszarach problemowych, do których adresowana jest polityka przeciwdziałania nadmiernym dysproporcjom rozwojowym, wykorzystująca m.in. walory środowiska kulturowego, przyrodniczego, będące jednocześnie promocją i zwiększaniem atrakcyjności turystycznej regionu.

2.3. Ochrona środowiska

Realizacja ponadlokalnych inwestycji celu publicznego w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego dotyczyła przede wszystkim gospodarki odpadami oraz gospodarki wodno-ściekowej. Inwestycje w zakresie gospodarki odpadami przedstawia mapa 14.

Inwestycje w **zakresie gospodarki odpadami** polegały przede wszystkim na rozbudowie, modernizacji i budowie nowych obiektów oraz instalacji do segregowania, odzysku i unieszkodliwiania odpadów. Przyniosły one następujące efekty:

- Š rozbudowano i zmodernizowano istniejące składowiska oraz wybudowano nowe obiekty:
 - oddano do użytku nowe kwatery na składowiskach w Płocochowie (pow. pułtuski) dla regionu ciechanowskiego i w Otwocku – Świerku dla regionu m.st. Warszawy;
 - podjęto prace modernizacyjne na składowiskach w: Uniszczach Cegielni (pow. mławski), Płocochowie (powiat pułtuski), Woli Pawłowskiej (pow. ciechanowski), Węgrowie-Ruszczyźnie (pow. węgrowski);
- Š wybudowano i rozbudowano instalacje do odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych, w tym:
 - rozpoczęto realizację instalacji do unieszkodliwiania odpadów ulegających biodegradacji (kompostowni) w ramach ZUOK – w powiecie pułtuskim i siedleckim;
 - rozpoczęto budowę zakładu unieszkodliwiania odpadów komunalnych na bazie istniejącego składowiska w Uniszczach Cegielni;
 - rozpoczęto realizację projektów z zakresu gospodarki odpadami współfinansowanych przez UE w Radomiu, gdzie realizowana będzie linia segregacji odpadów zmieszanych, kompostownia frakcji z odpadów zmieszanych, kompostowania odpadów zielonych i biodegradowalnych, przerób odpadów wielkogabarytowych;
- Š tworzenie potencjału technicznego do segregacji odpadów opakowaniowych (stacje segregacji, stacje przeładunkowe) np.:
 - uruchomienie linii sortowniczej odpadów komunalnych pochodzących z pojemników do selektywnej zbiórki odpadów dla lewobrzeżnej części Warszawy (dzielnica Ursus);
 - oddanie do użytku modułowej stacji segregacji odpadów komunalnych w Uniszczach Cegielni.

Inwestycje te były lokalizowane zarówno w Warszawie jak i w aglomeracji warszawskiej, obszarze największych wpływów aglomeracji warszawskiej a także na obszarach położonych peryferyjnie. Na szczególne podkreślenie zasługuje jednak stosunkowo duży udział inwestycji lokalizowanych w obszarach pozametropolitalnych, poprawiający standardy środowiska przyrodniczego i warunków życia ludności wpisując się w politykę przeciwdziałania nadmiernym dysproporcjom rozwojowym, adresowaną przede wszystkim do peryferyjnych obszarów problemowych.

Według informacji uzyskanych od Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w województwie mazowieckim nie zostało zrealizowane żadne z zadań dotyczących zlikwidowania 12 mogiłników i magazynów zawierających przeterminowane środki ochrony roślin i ich opakowań, zlokalizowanych przede wszystkim w radomskim obszarze problemowym oraz w powiatach: białobrzeskim, mławskim, grójeckim, sokołowskim i żyrardowskim.

W zakresie **gospodarki wodno-ściekowej** zrealizowano następujące inwestycje wskazane w *Planie* na podstawie „Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych”.

W zakresie porządkowania gospodarki ściekowej:

- Š zakończono modernizację oczyszczalni w Pruszkowie, Otwocku i Płońsku,
- Š wybudowano oczyszczalnię „Południe” w Warszawie oraz układy przesyłowe ścieków do oczyszczalni,
- Š przygotowano modernizację i rozbudowę oczyszczalni ścieków „Czajka” w Warszawie wraz z budową kanałów przesyłowych,

- Š wybudowano oczyszczalnię ścieków przy zalewie w Domaniowie,
 - Š zmodernizowano oczyszczalnię ścieków: w Grodzisku Mazowieckim, Błoniu i „Maszewo” w Płocku,
 - Š rozbudowano i zmodernizowano oczyszczalnię: w Mińsku Mazowieckim, Węgrowie i Wołominie.
- W zakresie zwiększenia pewności dostaw wody oraz poprawę jej jakości:
- Š zakończono realizację stacji uzdatniania wody w Wieliszewie (II etap budowy Wodociągu Północnego),
 - Š wybudowano magistrale przesyłowe z Wodociągu Północnego, magistrale ogólnomiejskie Wodociągów Układu Centralnego dostarczających wodę do miejscowości podwarszawskich,
 - Š wybudowano sieć wodociągową wokół zalewu w Domaniowie.

Według „Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych” – aktualizacja 2005 r.” – aglomeracje o RLM¹ powyżej 100 000, w których oczyszczalnie ścieków spełniały wymagania prawa w 2004 r. na terenie województwa znajdują się w: Ciechanowie, Otwocku i Pruszkowie, przy czym w odniesieniu do dwóch ostatnich zrealizowano modernizację i rozbudowę w latach 2003–2004. Ponadto efekt ekologiczny w 2006 r. osiągnie nowa oczyszczalnia „Południe” w Warszawie oraz oczyszczalnia w Wołominie.

W ramach zadań dla aglomeracji o RLM od 100 000 – 15 000 zrealizowano modernizację oczyszczalni w Płońsku. W ten sposób wymagania prawne w 2004 r. spełniają oczyszczalnie w: Płońsku, Pułtusk, Serocku, Sokołowie Podlaskim i Szydłowcu. Efekt ekologiczny w 2005 r. osiągnęły oczyszczalnie w: Błoniach, Garwolinie, Grójcu, Górze Kalwarii, Warce, Nowym Dworze Mazowieckim, Sulejówku, Chorzela i Sierpcu. Ponadto efekt ekologiczny w 2006 r. osiągnie oczyszczalnia w Radzyminie i Wołominie.

Rozmieszczenie inwestycji o charakterze ponadlokalnym w zakresie gospodarki wodno-ściekowej dotyczy podobnie jak w przypadku gospodarki odpadami różnych przestrzeni województwa i trudno mówić o koncentracji inwestycji w tym zakresie, co uznać należy za pozytywny proces. Z punktu widzenia jednak standardów środowiska szczególnie duże znaczenie ma realizacja oczyszczalni ścieków „Południe” oraz modernizacja i rozbudowa oczyszczalni ścieków „Czajka” w Warszawie, gdyż 50% nieoczyszczonych ścieków komunalnych z metropolii warszawskiej trafia bezpośrednio do Wisły. Uruchomienie oczyszczalni ścieków „Południe” oraz modernizacja oczyszczalni ścieków „Czajka” jest podstawowym elementem porządkowania gospodarki wodno-ściekowej Wisły i problemu zanieczyszczeń Wisły na terenie Warszawy.

W zakresie **ochrony przyrody** zrealizowano następujące zadania:

- Š utworzono 3 rezerwy przyrody:
 - faunistyczny: *Stawy Gnojna im. Rodziny Bieleckich* o pow. 19,35 ha (gm. Mszczonów, pow. żyrardowski),
 - florystyczny: *Podjabłońskie* o pow. 38,25 ha (gm. Ceranów, pow. sokołowski),
 - leśny Dęby Biesiadne im. Mariana Pułkowskiego o pow. 17,2 ha (Gm. Głowaczów, powiat kozienicki).

Rezerwy te nie posiadają jednak *planów ochrony*, podstawowych dokumentów określających zasady zagospodarowania na tych obszarach.

Jako bardzo istotne przedsięwzięcia o znaczeniu ponadlokalnym, niebędące jednak w świetle ustawy *o ochronie przyrody* inwestycjami celu publicznego (tylko parki narodowe

¹ Teren, na którym zaludnienie lub działalność gospodarcza są wystarczająco skoncentrowane, aby ścieki komunalne były zbierane i przekazywane do oczyszczalni ścieków komunalnych, natomiast przez RLM – jednego równoważnego mieszkańca – rozumie się ładunek substancji organicznych biologicznie rozkładanych wyrażony jako wskaźnik 5-dobowego biochemicznego zapotrzebowania na tlen w ilości 60g/dobę.

i rezerwy przyrody są inwestycjami celu publicznego) należy uznać wykonane projekty i opracowania studialne dla projektowanych parków krajobrazowych:

- opracowano I etap projektu Kurpiowskiego Parku Krajobrazowego, obejmującego doliny Omulwi i Płodownicy,
- opracowano koncepcję utworzenia Wiślansko-Narwiańskiego Parku Krajobrazowego między Warszawą a Płockiem,
- opracowano projekt utworzenia Parku Krajobrazowego „Doliny Środkowej Wisły” między Górą Kalwarią a Dęblinem, od ujścia rzeki Świder do Puław,
- opracowano projekt utworzenia Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Pilicy.

Z powodu braku środków finansowych nie planuje się natomiast w najbliższej przyszłości:

- objęcia ochroną prawną doliny Narwi z kompleksem Pulwy,
- utworzenia parku krajobrazowego im. M. Chełmońskiego pomiędzy Wysoczyzną Rawską, Równiną Łowicko-Błońską a Chojnowskim Parkiem Krajobrazowym (również ze względu na znaczne przekształcenia środowiska tego obszaru).

Wprowadzenie europejskiej sieci Natura 2000 nie jest również inwestycją celu publicznego o charakterze ponadlokalnym.

2.4. Systemy transportowe

Położenie Mazowsza w europejskim i krajowym systemie transportowym przesądza o pierwszoplanowym znaczeniu transportu, jako głównego czynnika rozwoju przestrzennego regionu. Działania inwestycyjne na sieci dróg (krajowych, wojewódzkich), kolei, czy w transporcie lotniczym, przyczyniają się do usprawniania połączeń międzynarodowych, krajowych i regionalnych. Lepsze powiązania komunikacyjne zapewniają większą spójność przestrzenną, a także szybszy rozwój gospodarczy miast i gmin, większą atrakcyjność terenów (szczególnie w obszarach pozametropolitalnych) dla tworzenia nowych miejsc pracy. Wytwarzają one pasma aktywności społeczno-gospodarczej, oraz – w sensie inżynierii komunikacyjnej – mniejszy koszt eksploatacji pojazdów, a przede wszystkim większe bezpieczeństwo ruchu drogowego. Określone i wskazane w *Planie* pasma aktywności społeczno-gospodarczej oparte zostały o paneuropejskie korytarze transportowe, uzupełnione korytarzami ponadregionalnymi oraz połączeniami obwodowymi.

Najważniejsze przedsięwzięcia celu publicznego dotyczyły właśnie rozbudowy infrastruktury transportowej położonej w korytarzach oraz stanowiącej połączenia obwodowe. Realizację ponadlokalnych inwestycji w zakresie systemu transportowego prezentuje mapa 20.

a) Infrastruktura drogowa

W okresie 2004–2005 r. realizacja infrastruktury drogowej w **korytarzach paneuropejskich** obejmowała:

- § Korytarz II Berlin – Warszawa – Moskwa: przebudowano odcinki drogi krajowej nr 2 stanowiącej ciąg alternatywny dla planowanej autostrady A2, i do chwili jej realizacji, przenoszącej ruch na kierunku wschód-zachód; przebudowano linię kolejową E20 Berlin – Warszawa – Moskwa (do Siedlec) podnosząc jej parametry eksploatacyjne do standardów europejskich;
- § Korytarz VI Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylina – Ostrawa: kontynuowano przebudowę drogi krajowej nr 7, na odcinku Warszawa – Gdańsk, do parametrów drogi ekspresowej.

W ponadregionalnych korytarzach transportowych, stanowiących potencjalne pasma aktywności gospodarczej, realizacja inwestycji drogowych w okresie 2004 – 2005 odbywała się etapowo:

- § Największe zrealizowane inwestycje dotyczą pasma południowego na kierunku wschód-zachód (Piotrków Trybunalski – Radom – Lublin), gdzie dokonano przebudowy drogi krajowej nr 12 na odcinku: Zwoleń-gr. woj. lubelskiego, Radom – Podgóra, Gielniów-gr. woj. łódzkiego;
- § W paśmie Płock – Warszawa dokonano rehabilitacji nawierzchni w ciągu drogi krajowej Nr 62 na trzech odcinkach: Płock – Słupno, Chylin – Wilczkowo i w m. Nowy Duniów. Zrealizowana budowa nowej przeprawy mostowej przez rz. Wisłę w Płocku (bez dojazdów), to bardzo ważny etap w usuwaniu „wąskiego gardła” i udrożnienia ruchu w samym mieście, jak i ruchu tranzytowym;
- § W paśmie Warszawa – Radom – Kielce kontynuowane były prace związane z odnową nawierzchni drogi krajowej Nr 7 na odcinku Radom – Skarżysko Kamienna.

Spójności i dostępności regionu oraz miasta stołecznego Warszawy (oprócz ww. promienistego układu drogowego) służyły następujące przedsięwzięcia usprawniające system połączeń obwodowych:

- § Najliczniejsze zadania inwestycyjne zrealizowano na „Dużej Obwodnicy Warszawy”, stanowiącej połączenie dla prowadzenia ruchu tranzytowego (ciężkiego, towarowego). Dotyczą przede wszystkim drogi krajowej nr 50, której znaczny odcinek został już przebudowany (Sochaczew – Grójec) i kontynuowane są prace na dalszym jej odcinku. Wykonano także szereg prac remontowych na drodze nr 62.
- § W zakresie kształtowania „Wielkiej Obwodnicy Mazowsza”, łączącej ośrodki subregionalne: Płock, Ciechanów, Siedlce, Radom (z postulowanym połączeniem przez Ostrołękę), wykonano prace poprawiające parametry techniczne i eksploatacyjne wielu odcinków dróg krajowych nr 60 i nr 12 oraz drogi wojewódzkiej nr 627 (również w połączeniu postulowanym).
- § W najbliższym czasie, w połączeniach obwodowych miejskiego systemu transportowego Warszawy, priorytetową inwestycją drogową będzie realizacja ekspresowej obwodnicy okołowarszawskiej (Trasa AK, POW, WOW) oraz kontynuacja budowy tzw. etapowej obwodnicy miejskiej (Trasa Toruńska, Trasa Armii Krajowej, Al. Prymasa Tysiąclecia, Al. Jerozolimskie, Łopuszańska, Marynarska, Rzymowskiego, Dolina Służewiecka, Sikorskiego, Trasa Siekierkowska, Marsa i Żołnierska). Zrealizowano duży fragment Trasy Siekierkowskiej, przebudowano kolejny odcinek Al. Jerozolimskich.
- § Dla usprawnienia systemu drogowego Warszawy przebudowano m.in. odcinki tras wlotowych: Al. Krakowskich (od wiaduktu PKP do ul. Łopuszańskiej) wraz z wiaduktem nad torami, Wału Miedzeszyńskiego, ul. Górczewskiej (od wiaduktu PKP do Powstańców Śląskich) z wiaduktem, wybudowano tunel drogowy na Wisłostradzie w rejonie Mostu Świętokrzyskiego, zmodernizowano wiadukty na ul. Żelaznej i Łowieckiej oraz kładki dla pieszych na ul. Sobieskiego, Czerniakowskiej, Radzywińskiej.
- § W innych ośrodkach subregionalnych większe realizacje inwestycyjne dotyczą najczęściej drogowego układu podstawowego:
 - w Radomiu rozbudowano do dwóch jezdni: ul. Czarnieckiego w ciągu drogi krajowej nr 7, kolejny odcinek ul. Żółkiewskiego w ciągu drogi krajowej nr 12 i nr 9, wyremontowano wiadukt kolejowy nad Al. Grzeczmarowskiego;
 - w Siedlcach przebudowano ul. Wyszynskiego, Kazimierzowską, Starowiejską, leżące w ciągach dróg krajowych;
 - w Ostrołęce przebudowano ul. Łomżyńską i ul. Traugutta leżące w ciągu drogi krajowej nr 61;
 - w Płocku, oprócz zrealizowanej nowej przeprawy mostowej przez rz. Wisłę, przeprowadzono prace remontowe w ciągach dróg krajowych (nawierzchni jezdni ul. Bielskiej i Jachowicza, chodników, wybudowano sygnalizacje świetlne dla pieszych);

- w Ciechanowie, w rozpatrywanym okresie, wykonywane były jedynie prace związane z utrzymaniem istniejących dróg.
 - § Na sieci dróg wojewódzkich działania realizacyjne zostały skoncentrowane na utrzymaniu i przebudowie istniejących ciągów:
 - w połączeniach regionalnych, najliczniejsze zadania wykonano na ciągach drogowych w północnej (nr 541, 544, 627) i południowej (nr 727, 747, 744, 740, 733) części województwa;
 - na drogach w rejonie Warszawy i innych większych ośrodków najliczniejsze zadania wykonano na ciągach drogowych: (nr 632, 631, 630, 634, 636, 580, 720, 730, 731, 737, 559, 567, 562, 574);
- a na odcinkach o dużej wypadkowości, dla poprawy bezpieczeństwa wybudowano, przebudowano skrzyżowania, chodniki, sygnalizację świetlną.

b) Transport kolejowy

W zakresie rozwoju transportu kolejowego realizowane przedsięwzięcia celu publicznego pozostawały w zgodności z ustaleniami *Planu* i obejmowały:

- § kontynuację prac na magistralnych liniach kolejowych: E20 – dokończenie modernizacji na odcinku Warszawa – Siedlce i rozpoczęcie prac w kierunku Terespoła (II etap): przygotowanie do modernizacji linii E65 i E75 (projekty dokumentacji przedstawiono do opinii Marszałka);
- § modernizację istniejącego układu kolejowego Warszawa – Łódź dla wdrożenia szybkiego połączenia na tym kierunku i przygotowywanie modernizacji linii kolejowej Warszawa – Radom wraz z połączeniem tej linii z Portem Lotniczym Okęcie;
- § działania organizacyjne samorządu województwa w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich i utworzenie samorządowo-kolejowej spółki „Koleje Mazowieckie - KM” (lipiec 2004 r.) dla realizacji przewozów jak również ich usprawniania (realizowana wymiana taboru, reaktywowanie zawieszonych połączeń na kierunkach);
- § działania opiniotwórcze: pozytywne stanowisko Zarządu do opracowania „Wstępne Studium Wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa” (opracowanie na zlecenie PLK PKP – styczeń 2005 r.).

c) Transport lotniczy

W zakresie rozwoju transportu lotniczego, przedsięwzięcia i ustalenia przyjęte w *Planie* i realizowane w ostatnich latach to przede wszystkim:

- § rozbudowa Portu Lotniczego im. F. Chopina Warszawa – Okęcie poprzez inwestycję obejmującą budowę II terminala pasażerskiego o docelowej przepustowości 6.5 mln pasażerów/rok z planowanym zakończeniem prac w 2006 r.;
- § działania samorządu na rzecz utworzenia lotniska cywilnego w Modlinie z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury poprzez:
 - przyjęcie w tej sprawie popierającej uchwały Sejmiku,
 - uczestnictwo w negocjacjach i podpisanie przez Marszałka „porozumienia” z udziałem przedstawicieli: Ministerstwa Transportu i Budownictwa, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, PP Porty Lotnicze; powołanie Pełnomocnika Zarządu Województwa Mazowieckiego ds. rozwoju lotniska (kwiecień 2006 r.);
- § działania opiniotwórcze: konsultacja opracowania „Studium wykonalności dla lokalizacji lotniska centralnego dla Polski (opracowanie na zlecenie Urzędu Lotnictwa Cywilnego – wykonawca hiszpańskie konsorcjum INECO-SENER) i przedstawienie kryteriów wyboru lokalizacji nowego lotniska centralnego w II transeuropejskim korytarzu transportowym na osi Warszawa – Łódź z dostępnością połączeń o znaczeniu magistralnym (autostrady i magistralne linie kolejowe).

2.5. Systemy energetyczne

W zakresie elektroenergetycznych inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, uwzględnionych w *Planie*, zrealizowano jedynie te o charakterze punktowym:

- § modernizacja elektrociepłowni Żerań,
- § modernizacja stacji 220/110 kV Mory,
- § rozpoczęto modernizację stacji 220/110 kV Towarowa oraz stacji 400/220/110 kV Miłosna.

W zakresie gazownictwa w 2005 r. oddano do użytku tłocznnię gazu „Lewkowo” k/Ciechanowa.

Ocena realizacji inwestycji pozwala na stwierdzenie, że:

- Zadania i przedsięwzięcia są realizowane w zakresie przedmiotowym zgodnie z celami i politykami przestrzennymi zapisanymi w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.
- Tempo i skala tych inwestycji jest nie dostosowana (zbyt wolna i zbyt mała) w stosunku do potrzeb zmian rozwoju społeczno-gospodarczego i dokonującej się polaryzacji przestrzeni regionu. Wolne tempo realizacji zakładanych zadań inwestycyjnych wynika przede wszystkim z niewystarczających nakładów finansowych (a także dużych i wieloletnich zaniedbań) i wydłużonej procedury przygotowania inwestycji związanej z wymogami m.in. środowiskowymi, społecznymi, unijnymi.
- Najwięcej inwestycji dokonywanych jest w **systemach transportowych regionu**, decydujących o spójności i konkurencyjności regionu. Inwestycje te lokalizowane są przede wszystkim w:
 - § paneuropejskich korytarzach transportowych i ponadregionalnych korytarzach transportowych;
 - § na „Dużej Obwodnicy Warszawy” i „Wielkiej Obwodnicy Mazowsza”;
 - § ekspresowej obwodnicy okołowarszawskiej.

Inwestycje te realizowane są przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a skala i tempo wykonywanych inwestycji jest relatywnie największa.

Natomiast inwestycje drogowe w obszarach peryferyjnych województwa to przede wszystkim drobne inwestycje, stanowiące utrzymanie, budowę, remont chodników lub poprawę nawierzchni jezdni na stosunkowo niewielkich odcinkach dróg wojewódzkich, decydujące bardziej o samej inżynierii ruchu na danym odcinku drogi niż rzeczywistych zmianach w przestrzeni i tworzeniu systemu powiązań zwiększających spójność regionu.

W **transporcie kolejowym** następowały raczej zmiany organizacyjne niż usprawniające stan techniczny i eksploatacyjny sieci. Zadania realizacyjne ograniczone zostały do zakończenia prac związanych z przebudową kolejnego odcinka linii kolejowej E20 (Mińsk Mazowiecki – Siedlce). Od stycznia 2005 r. rozpoczął działalność nowy przewoźnik regionalny – Spółka „Koleje Mazowieckie”. Zlikwidowano natomiast wiele połączeń kolejowych lub zmniejszono liczbę tych połączeń np. linia kolejowa Ostrołęka – Tłuszcz nie została poddana modernizacji, a liczba połączeń między miejscowościami zmniejszyła się. Zostały również zniesione bezpośrednie połączenia z Warszawą. Czas dojazdu z Ostrołęki do Warszawy z przesiadką w Tłuszczu zajmuje 3 godziny.

W zakresie **transportu lotniczego** – nie została podjęta strategiczna decyzja w sprawie lokalizacji nowego portu lotniczego dla Polski.

Relatywnie dużo inwestycji wykonywanych jest w **infrastrukturze ochrony środowiska**, głównie w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami – realizowane w znacznej ilości w obszarach problemowych województwa. Natomiast w zakresie ochrony środowiska nie udało się zrealizować inwestycji porządkujących gospodarkę ściekową War-

szawy oraz likwidacji żadnego z mogiłników na terenie województwa. Problemem w zakresie ochrony środowiska staje się brak regulacji prawnych dotyczących zasad zagospodarowania w obszarach sieci Natura 2000, zmieniające się wyznaczane przez administrację rządową obszary proponowane do objęcia ochroną prawną, bez ostatecznych przesądzeń dotyczących tych obszarów.

Działania w zakresie *infrastruktury społecznej* dotyczyły przede wszystkim ochrony zdrowia i rozwoju szkolnictwa wyższego, które lokalizowane były w ośrodkach subregionalnych oraz miastach powiatowych – w większości położonych w obszarach problemowych województwa. Realizacja tych zadań spowodowała modernizację i rozwój opieki stacjonarnej, w tym szpitalnej i specjalistycznej. Natomiast rozwój szkolnictwa wyższego poprzez tworzenie nowych obiektów, oddziałów zamiejscowych, zwiększanie oferty szkoleniowej w ośrodkach subregionalnych i wybranych miastach powiatowych zwiększało potencjał akademicki i naukowy regionu, ale przede wszystkim zwiększało dostępność do wiedzy, jako jednego z podstawowych czynników rozwoju regionu.

W zakresie *dziedzictwa kulturowego* nastąpił znaczący wzrost wydatków inwestycyjnych samorządu województwa mazowieckiego na modernizację i doposażenie obiektów kultury materialnej. Prowadzona jest promocja kultury niematerialnej, zwiększa się liczba imprez kulturowych w ośrodkach kształtowania tożsamości kulturowej regionu. Szczególnie jest to istotne, gdy znaczna część dziedzictwa kulturowego rozmieszczona jest w obszarach pozamiejskich, a dziedzictwo kulturowe i przyrodnicze tych obszarów powinno stawać się atrakcyjnym produktem turystycznym, dającym szansę na rozwój. Problemem staje się mała skuteczność dotychczasowych form ochrony konserwatorskiej w nowych warunkach ekonomicznych, a wpisane do *Planu*, proponowane do objęcia ochroną prawną układy urbanistyczne i ruralistyczne nie zostały wpisane do rejestru zabytków. Problemem jest też sam system regulacji prawnych gospodarki przestrzennej i relacji planu województwa z innymi dokumentami.

3. Wykaz inwestycji celu publicznego o funkcjach ponadlokalnych zrealizowanych (realizowanych) po uchwaleniu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

3.1. Infrastruktura społeczna

a) Ochrona zdrowia

Inwestycje zrealizowane:

- budowa Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Radomiu-Józefowie;
- budowa Szpitala Rejonowego w Przasnyszu;
- budowa Instytutu Hematologii w Warszawie.

Inwestycje w trakcie realizacji:

- budowa Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Ostrołęce;
- budowa Szpitala w Pułtusku;
- budowa Szpitala Zachodniego w Grodzisku Mazowieckim;
- rozbudowa i modernizacja Szpitala Rejonowego w Garwolinie;
- rozbudowa Szpitala Rejonowego w Łosicach;
- modernizacja i rozbudowa Szpitala w Płońsku;
- modernizacja, rozbudowa i doposażenie Wojewódzkiego Szpitala Zespolonego w Ciechanowie.

3.2. Dziedzictwo kulturowe

Inwestycje w trakcie realizacji:

- renowacja zabytkowego zespołu pałacowo-parkowego im. F. Chopina w Sannikach;
- remont kaplicy zabytkowej z basztą oraz rekonstrukcja zabudowy wzgórza zamkowego w Gostyninie;
- rewitalizacja zabytkowego zespołu miejskiego – obiekt resursy i byłej kregielni w Żyrardowie.

3.3. Środowisko przyrodnicze

a) Ochrona przyrody:

Inwestycje zrealizowane:

- utworzenie 3 rezerwatów przyrody:
 - faunistycznego: *Stawy Gnojna im. Rodziny Bieleckich* o pow. 19,35 ha (gm. Mszczonów, pow. żyrardowski);
 - florystycznego: *Podjabłońskie* o pow. 38,25 ha (gm. Ceranów, pow. sokołowski);
 - leśnego *Dęby Biesiadne im. Mariana Pułkowskiego* o pow. 17,2 ha (gm. Głowaczów, powiat kozienicki).

b) Gospodarka odpadami

Inwestycje zrealizowane:

- rozbudowa i modernizacja istniejących składowisk oraz budowa nowych obiektów:
 - oddano do użytku nowe kwatery na składowiskach w Płocochowie (pow. pułtusi) i Otwocku-Świerku;
- budowa potencjału technicznego do segregacji odpadów opakowaniowych:
 - uruchomienie linii sortowniczej odpadów komunalnych pochodzących z pojemników do selektywnej zbiórki odpadów dla lewobrzeżnej części Warszawy (dzielnica Ursus);
 - oddanie do użytku modułowej stacji segregacji odpadów komunalnych w Uniszkach Cegielni (gm. Wieczfnia Kościelna).

Inwestycje w trakcie realizacji:

- budowa i rozbudowa instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych:
 - rozpoczęcie realizacji instalacji do unieszkodliwiania odpadów ulegających biodegradacji (kompostowni) w ramach ZUOK – w powiecie pułtuskim i siedleckim;
 - rozpoczęcie budowy zakładu unieszkodliwiania odpadów komunalnych na bazie istniejącego składowiska w Uniszkach Cegielni (pow. mławski);
 - rozpoczęcie realizacji projektów z zakresu gospodarki odpadami współfinansowanych przez UE w: Radomiu (z ISPA);
- rozbudowa i modernizacja istniejących składowisk oraz budowa nowych obiektów wg istniejących standardów:
 - podjęto prace modernizacyjne na składowiskach w: Uniszkach Cegielni (pow. mławski), Płocochowie (pow. pułtusi), Woli Pawłowskiej (pow. ciechanowski), Węgrowie-Ruszczyźnie (pow. węgrowski).

c) Gospodarka wodno- ciekowa

Inwestycje zrealizowane:

- porządkowanie gospodarki wodno-ściekowej:
 - modernizacja oczyszczalni w Pruszkowie, Otwocku i Płońsku,
 - oddanie do użytku oczyszczalni ścieków przy zalewie w Domaniowie.
- zwiększanie pewności dostaw wody oraz poprawa jej jakości:

- zakończenie realizacji stacji uzdatniania wody w Wieliszewie (II etap budowy Wodociągu Północnego).

Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym w trakcie realizacji:

- porządkowanie gospodarki ściekowej:
 - budowa oczyszczalni „Południe” w Warszawie oraz układ przesyłowego ścieków do oczyszczalni, (na ukończeniu);
 - przygotowanie modernizacji i rozbudowy oczyszczalni ścieków „Czajka” w Warszawie wraz z budową kanałów przesyłowych;
 - modernizacja oczyszczalni ścieków w: Grodzisku Mazowieckim, Błoniu i „Maszewo” w Płocku;
- zwiększenia pewności dostaw wody oraz poprawę jej jakości:
 - budowa magistral przesyłowych z Wodociągu Północnego, magistral ogólnomiejskich Wodociągów Układu Centralnego dostarczających wodę do miejscowości podwarszawskich;
 - budowa sieci wodociągowej wokół zalewu w Domaniewie.

3.4. Systemy transportowe

a) Transport drogowy

Inwestycje drogowe Oddziału GDDKiA ²:

W 2004 r. zrealizowano następujące inwestycje na sieci dróg krajowych:

- nr 7: rehabilitacja nawierzchni na odc. Tarczyn – Obwodnica Grójca; przebudowa na odc. gr. woj. – Mława; przebudowa trzech skrzyżowań w Łomiankach; remont fragmentu drogi i skrzyżowania na odc. Janki – Sękocin; odnowa nawierzchni na odc. Głinojeck – Płońsk (Rybitwy – Pawłowo);
- nr 9: remont na odcinku Aloszów – Iłża, przejście przez m. Iłża, Iłża – Zębiec;
- nr 12: rehabilitacja nawierzchni na odc. Zwoleń-gr. woj. lubelskiego;
- nr 19: remont nawierzchni na fragmentach odcinka w gr. województwa;
- nr 48: przebudowa i wzmocnienie konstrukcji jezdni oraz poszerzenie do 6,0m na odc. Potworów – Długie;
- nr 50: dokończenie przebudowy i wzmocnienie nawierzchni do 115 kN/oś (z przebudową obiektów mostowych i skrzyżowań) na odc. Sochaczew – Mszczonów wraz z budową obwodnicy Mszczonowa (I etap); przebudowa na odc. Jeżewo – Wróblewo; remont fragmentów drogi na odc. Mińsk Maz. – Łochów; odnowa nawierzchni na odc. Ciechanów – Płońsk (przejście przez Ojrzeń i Sochocin, Kicin – Wola Wodzińska);
- nr 53: remont nawierzchni na odc. gr. woj.-Myszyniec i Łodziska – Antonie;
- nr 60: rehabilitacja na fragmencie odcinka Gostynin – Płock i Gołymin – Maków;
- nr 61: przebudowa mostu przez Jezioro Zegrzyńskie;
- nr 62: budowa przełożenia drogi w Węgrowie (nowo realizowany odcinek poza centrum miasta); rehabilitacja na odc. Płock – Słupno, Chylin – Wilczkowo i w m. Nowy Duniów; remont na odc. Pomiechówek – Wyszaków;
- nr 63: remont nawierzchni na fragmentach odc. gr. woj.-Siedlce – Sokołów Podlaski;
- nr 76: wzmocnienie konstrukcji jezdni, remont i budowa chodnika na fragmencie odcinka Wilga – Garwolin – Łuków;
- nr 79: przebudowa na odc. Lipsko – Ciepiałów;
- uzupełnienie układu dróg dojazdowych w Sochaczewie;

² Wg informacji GDDKiA; elektroniczny serwis informacyjny GDDKiA; Wg informacji Rejonów Dróg Krajowych.

Zadania **kontynuowane** na sieci dróg krajowych:

- Płock: budowa mostu przez rz. Wisłę.

Zadania **rozpoczęte** na sieci dróg krajowych:

- nr 2: remont nawierzchni na odc. Ołtarzew- gr. Warszawy;
- nr 8: remont nawierzchni na odc. gr. woj. – Ostrów Maz.;
- nr 50: przebudowa na odc. Wyszogród – Płońsk polegająca na przebudowie jezdni do 7,0 m wraz z budową zatok autobusowych oraz wzmocnienie nawierzchni do 100 kN/oś; przebudowa mostu w miejscowości Lubomin;
- nr 57: przebudowa mostu w miejscowości Olszak.

W 2005 roku zakończono następujące zadania drogowo-mostowe na sieci dróg krajowych:

- nr 2: remont nawierzchni na odc. Ołtarzew-gr.m.st. Warszawy (w tym przejście przez m. Bronisze);
- nr 7: przebudowa na fragmentach odc. Warszawa – Gdańsk;
- nr 8: budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Żeromskiego w m. Słupno k/Radzymina; remont nawierzchni na odc. obejścia Ostrowi Maz.; rehabilitacja na odc. Ostrów Maz.-gr.woj. i na skrzyżowaniu w Jankach;
- nr 12: przebudowa na odc. Radom – Podgóra; rehabilitacja na odc. gr. woj.- Gielniów;
- nr 50: przebudowa na odc. Sochaczew – Grójec z budową obwodnicy Mszczonowa (I etap); przebudowa na odc. Wyszogród-Płońsk (Wróblewo – Troski, Kozarzewo – Nacpolsk – Słomin); odnowa nawierzchni na odc. Ciechanów-Płońsk (Cokołówek –Skarżynek, Wola Wodzińska – Sochocin – Kolonia Szpondowo);
- nr 53: remont nawierzchni na odcinku przejścia przez m. Kadzidło;
- nr 57: rehabilitacja na odc. Maków – Przemiarowo;
- nr 60: przebudowa skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 577 w m. Łąck; odnowy nawierzchni na fragmentach odcinka Ciechanów – Ostrów Maz. (gm. Goworowo, Wąsewo, Ostrów Maz.);
- nr 61: rehabilitacja na odc. Różan – Ostrołęka;
- nr 62: remont na odc. Pomiechówek-Czarnowo; remont nawierzchni na fragmencie odcinka Serock – Wyszaków i Wyszaków – Węgrów; oddano do użytku wybudowany odcinek drogi w m. Węgrów;
- nr 76: remont nawierzchni na fragmentach odc. Wilga – Garwolin – Łuków.

Inwestycje mostowe:

- droga nr 60: zakończony udział w budowie mostu przez rz. Wisłę w Płocku;
- droga nr 7: remont mostu przez rz. Szabasówkę w m. Wąlsów, przez rz. Oronka w miejscowości Orońsko, przez rz. Raciążnice w miejscowości Dłużniewo;
- droga nr 8: wykonanie napraw w strefie poboczy i podpór mostu przez rz. Zimna Wodaw m. Nadarzyn;
- droga nr 48: remont mostu przez rz. Radomkę w miejscowości Głowaczów;
- droga nr 50: remont mostu przez rz. Liwiec w m. Zawiszyn i przez rz. Osownica w miejscowości Strachówka;
- droga nr 57: przebudowa mostu przez rz. Przewodówkę w m. Olszak;
- droga nr 62: remont mostu przez rz. Czepelkę w m. Skrzyszew, przez rz. Liwiec w miejscowości Gwizdały.

Wykonano roboty nawierzchniowe na długości 268,3 km, w tym zabiegi polegające na:

- odnowach ze wzmocnieniem 140,3 km;
- odnowach z wyrównaniem 96,1 km;
- zabiegach powierzchniowych 31,9 km.

Odnowy ze wzmocnieniem konstrukcji nawierzchni przekroczyły 50% ogólnej długości zabiegów nawierzchniowych i były wykonane na odcinkach dróg: nr 12, nr 19, nr 50, nr 61, nr 62.

Prace związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego polegające na:

- budowie rond (dwa);
- przebudowie skrzyżowań (trzy);
- budowie i przebudowie sygnalizacji świetlnej (cztery);
- budowie i przebudowie chodników o łącznej długości 22 km;
- roboty inne m.in. uspokojenie ruchu, uzupełnienie oznakowania.

Zadania kontynuowane na sieci dróg krajowych:

- nr 7: przebudowa kolejnych fragmentów na odcinku Warszawa – Gdańsk; odnowa nawierzchni na odc. Radom – Skarżysko Kamienna;
- nr 50: przebudowa na odc. Grójec – Mińsk Mazowiecki;
- nr 60: przebudowa na odc. Raciąż – Głinojeck – Ciechanów.

Zadania rozpoczęte na sieci dróg krajowych:

- nr 8: przebudowa do parametrów drogi ekspresowej na odc. Radzymin – Wyszaków z budową obwodnicy Wyszaków;
- nr 17: budowa obwodnicy Garwolina;
- nr 61: budowa obwodnicy Jabłonnej; remont na odc. Wierzbica – Pułtusk;
- nr 62: remont na odc. Zakroczym – Pomiechówek.

Inwestycje drogowe Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w latach 2004–2005³:

W 2004 r. prowadzono prace na 95 odcinkach dróg wojewódzkich o łącznej długości 73,69 km:

- w *regionie ostrołęckim* 3 odcinki o długości 5,8 km:
 - nr 544: budowa chodników w m. Przasnysz, Mława i Grudusk dł. 4,177 km;
 - nr 627: przebudowa na odc. 4,8 km wraz z remontem mostów w m. Czerwin i Malinowo;
 - nr 677: budowa azyli dla pieszych w m. Lubiejewo dł. 0,24 km;
- w *regionie ciechanowskim* 16 odcinków o długości 14,44 km:
 - nr 541: budowa chodników w m. Żuromin i Zieluń dł. 0,883 km;
 - nr 561: przebudowa na odc. 4,473 km, remont chodnika w m. Biezuń dł. 0,335 km;
 - nr 563: budowa chodników w m. Turza Mała, Kuczbork, Zielona i Żuromin Dąbrowa dł. 3,977 km;
 - nr 615: budowa drogi wraz ze skrzyżowaniem z linią kolejową w m. Konopki na dł. 2,433 km;
 - nr 616: budowa chodników w m. Grudusk dł. 0,495 km;
- w *regionie plockim* 8 odcinków o długości 6,744 km:
 - nr 559: budowa azyli dla pieszych w m. Maszewo Duże dł. 0,16 km, budowa chodnika w m. Brudzeń Duży dł. 0,53 km;
 - nr 560: budowa chodników w m. Sierpc dł. 2,455 km;
 - nr 573: budowa chodników w m. Szczawin Kościelny dł. 0,495 km;
 - nr 577: wykonanie nawierzchni mineralno-asfaltowej na ścieżkach pieszo-rowerowych na odc. Ruszki – Łąck, Zdwórz – Zofiówka, Czyżew – Sanniki dł. 3,104 km;
- w *regionie siedleckim* 13 odcinków o długości 23,88 km:
 - nr 637: budowa chodników w m. Węgrów dł. 0,22 km;
 - nr 677: remont chodnika w m. Sokołów Podlaski dł. 0,66 km;

³ Wg informacji MZDW w Warszawie.

- nr **694**: budowa chodników w m. Wojnów i Małkinia Górna dł. 1,2 km, modernizacja wraz z remontem mostów w m. Poręba, Brok, Czuraj dł. 19,208 km;
- nr **695**: remont i budowa chodnika w m. Ceranów dł. 1,16 km;
- nr **698**: budowa chodników w m. Stara Kornica i Łosice dł. 1,29 km;
- nr **803**: budowa chodników i zatok w m. Wodynie dł. 0,141 km;
- w *regionie radomskim* 18 odcinków o długości 8,72 km:
 - nr **727**: przebudowa na odc. Lwów – Szydłowiec dł. 2,8 km, budowa chodników w m. Szydłowiec i Jastrzab dł. 3,438 km;
 - nr **737**: budowa chodników w m. Aleksandrówka dł. 0,212 km, budowa zatok z poszerzeniem jezdni i budową azyli na przejściach dla pieszych w m. Rajec Poduchowny, Antonówka, Jedlnia, Siczki i Augustów dł. 1,698 km;
 - nr **740**: budowa chodników w m. Zakrzew dł. 0,574 km;
- w *regionie podwarszawskim* 37 odcinków o długości 20,84 km:
 - nr **579**: budowa ścieżki rowerowej w m. Kałęczyn dł. 1,606 km;
 - nr **580**: budowa chodników w ciągach dr. woj. w m. Grądy dł. 0,547 km;
 - nr **619**: budowa chodników w m. Nasielsk dł. 0,7 km;
 - nr **621**: budowa chodników w m. Łąjsk dł. 0,65 km;
 - nr **631**: remont chodnika i przebudowa skrzyżowania w m. Nowy Dwór Maz. na dł. 0,447 km, budowa chodnika i zatoki autobusowej oraz przebudowa drogi na odc. od wiaduktu do mostu na kanale Brudnowskim w m. Skrzesz;e;
 - nr **632**: remont chodnika w m. Legionowo na dł. 0,7 km, budowa chodnika w m. Stanisławów dł. 0,796 km;
 - nr **633**: budowa chodników i zatok autobusowych w m. Nieporęt dł. 2,431 km;
 - nr **634**: budowa chodników i ścieżki rowerowej w m. Wołomin dł. 0,465 km, modernizacja skrzyżowania w Wołominie dł. 0,19 km, budowa drogi w m. Zielonka dł. 0,023 km;
 - nr **635**: budowa ciągu pieszo-rowerowego w m. Ciemne dł. 0,71 km, budowa chodników w m. Radzymin dł. 0,36 km;
 - nr **636**: budowa chodników w m. Wółka Kozłowska dł. 0,93 km;
 - nr **638**: budowa chodnika w m. Sulejówek dł. 0,238 km;
 - nr **720**: remont chodnika w m. Brwinów na dł. 1,375 km;
 - nr **724**: budowa chodników w m. Moczydłów dł. 0,473 km;
 - nr **797**: budowa chodnika w m. Celestynów dł. 0,209 km;
 - nr **805**: budowa chodników w m. Pilawa dł. 1,03 km, budowa chodnika i kładki dla pieszych w m. Choiny dł. 0,1 km.

W 2005 roku przebudowano i wyremontowano 112 odcinków dróg wojewódzkich o długości 208,585 km, z czego:

- w *regionie ostrołęckim* 11 odcinków o długości 25,063 km:
 - nr **544**: przebudowano 5,5 km; wyremontowano 1,8 km;
 - nr **614**: przebudowano 0,593 km; wyremontowano 0,9 km;
 - nr **626**: przebudowano 2,5 km; wyremontowano 0,9 km;
 - nr **627**: przebudowano 4,72 km; remont mostu w m. Czerwin i Malinowo;
 - nr **645**: przebudowano 3,5 km;
 - nr **647**: przebudowano 4,65 km;
- w *regionie ciechanowskim* 10 odcinków o długości 15,088 km:
 - nr **541**: przebudowano 0,18 km; wyremontowano 0,49 km;
 - nr **561**: przebudowano 3,368 km;
 - nr **563**: przebudowano 2,40 km; wyremontowano 0,65 km;
- w *regionie plockim* 7 odcinków o długości 15,183 km:

- nr 559: przebudowano 4,48 km;
- nr 574: przebudowano 10,7 km;
- w *regionie siedleckim* 12 odcinków o długości 31,299 km:
 - nr 637: budowa Trasy Śródmiejskiej w Węgrowie 1,36 km;
 - nr 677: przebudowano 2,60 km; wyremontowano 2,20 km;
 - nr 694: wyremontowano 8,73 km; most w m. Poręba, Brok, Czuraj;
 - nr 697: przebudowano 6,51 km; wyremontowano 1,722 km;
 - nr 698: przebudowano 6,5 km;
 - nr 802: wyremontowano 1,68 km;
- w *regionie radomskim* 18 odcinków o długości 57,549 km:
 - nr 691: wyremontowano 0,4 km;
 - nr 707: przebudowano 3,79 km;
 - nr 727: przebudowano 5,40 km;
 - nr 733: wyremontowano 37,0 km;
 - nr 737: przebudowano 5,76 km;
 - nr 744: przebudowano 2,15 km;
 - nr 747: przebudowano 1,1 km;
 - nr 782: wyremontowano 0,45 km;
 - nr 822: przebudowano 1,5 km;
- w *regionie podwarszawskim* 54 odcinków o długości 64,403 km:
 - nr 570: przebudowano 4,30 km;
 - nr 571: przebudowano 0,9 km; wyremontowano 1,54 km;
 - nr 580: przebudowano 1,385 km;
 - nr 618: przebudowano 1,385 km;
 - nr 619: przebudowano 0,90 km; wyremontowano 1,62 km;
 - nr 621: przebudowano 2,96 km; wyremontowano 1,48 km;
 - nr 628: przebudowano 0,15 km;
 - nr 630: przebudowano 2,77 km;
 - nr 631: przebudowano 5,0 km; wyremontowano 0,60 km;
 - nr 634: przebudowano 5,67 km;
 - nr 635: przebudowano 2,73 km;
 - nr 636: przebudowano 5,20 km; wyremontowano 1,48 km;
 - nr 683: wyremontowano 1,385 km;
 - nr 705: przebudowano 3,0 km;
 - nr 719: wyremontowano 0,303 km;
 - nr 720: wyremontowano 0,44 km;
 - nr 721: przebudowano 3,613 km; wyremontowano 0,8 km;
 - nr 730: przebudowano 3,97 km;
 - nr 731: przebudowano 4,97 km;
 - nr 736: wyremontowano 0,536 km;
 - nr 797: wyremontowano 0,225 km;
 - nr 799: wyremontowano 0,565 km;
 - nr 805: przebudowano 3,95 km;
 - nr 876: wyremontowano 1,385 km.
- **Aktualnie realizowane**⁴ projekty dotyczą dróg wojewódzkich:
 - nr 579 Kuzuń – Błonie, etap I odc. Kuzuń – Leszno – Białuty
 - nr 580 Warszawa – Leszno, etap I odc. Stare Babice – Leszno;
 - nr 627 Ostrołęka – Ostrów Maz.;

⁴ Informacje Samorządu Województwa Mazowieckiego

- nr 630 Nowy Dwór Maz. – Jabłonna;
- nr 694 od drogi krajowej nr 8 przez Brok do Małkini.

Zarząd Województwa, w ramach swoich kompetencji, uwzględniając zapisy *Planu*, pozytywnie zaopiniował materiały do wniosków o uzyskanie decyzji w sprawie ustalenia lokalizacji dla przedsięwzięć (w trybie spec-ustawy drogowej) dotyczących dróg krajowych:

- **Nr 7:** przebudowa do drogi ekspresowej na odcinku Grójec – Białobrzegi; Białobrzegi-Jedlińsk; na odcinku obwodnicy Grójca; przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 7 z ulicami Nadrzeczną i Ułanów w Wólce Kosowskiej; rozbudowa do parametrów drogi ekspresowej na odcinku obwodnicy Płońsk;
- **Nr 8:** budowa drogi ekspresowej Trasy Armii Krajowej na odcinku węzeł „Konotopa” – węzeł „Prymasa Tysiąclecia”; rozbudowa do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Radzymin-Wyszków; gr.woj.-Radziejowice; budowa węzła w Radziejowicach; budowa drogi ekspresowej Salomea – Wolica na odc.Salomea – Wolica; budowa drogi ekspresowej Salomea – Wolica na odc.Opacz – Salomea;
- **Nr 50:** przebudowa na odcinku Grójec – Góra Kalwaria; Góra Kalwaria – Mińsk Maz.; budowa na odcinku Stojadła – Arynów; budowa obwodnicy Żyrardowa; rozbudowa na odcinku Płońsk – Wyszogród z budową obejścia m.Rębowo; budowa obwodnicy Mszczonowa etap II odc. południowy;
- **Nr 61:** przebudowa na odc. granica Warszawy – granica Legionowa z budową obwodnicy Jabłonnej; przebudowa na odc. Zegrze – Serock; rozbudowa na odc. przejścia przez Legionowo; budowa obwodnicy Serocka; przebudowa ul. Modlińskiej na odc. od ul. Aluzyjnej do ul. Dębowej w gr. m.st.Warszawy; rozbudowa ul. Wybrzeże Helskie na odc. ul. Kłopotowskiego – ul. Starzyńskiego;
- **Nr 62:** przebudowa na odc. Wierzbica – Wyszków na odc. od skrzyżowania z drogą 61 do końca m. Łacha; budowa na odc. obwodnicy Pomiechówka;
- **Nr 60:** budowa obwodnicy Gostynina; budowa obwodnicy Raciąża;
- **Nr 17:** budowa obwodnicy Garwolina;
- **Nr 2:** poprawa bezpieczeństwa ruchu na odc. obwodnicy Siedlec;
- **Autostrada A2:** budowa na odc. gr.woj.łódzkiego – Warszawa (węzeł Konotopa);
- **Południowa Obwodnica Warszawy (POW):** budowa drogi ekspresowej na odc. MPL Okęcie – ul. Poleczki; na odc. MPL Okęcie – ul. Marynarska oraz ul. Poleczki – Lotnisko; na odc. węzeł „Konotopa” (bez węzła) – węzeł „Opacz” (z węzłem); na odc. węzeł „Lotnisko” – węzeł „Puławska”; na odc. węzeł „Opacz” (bez węzła) – węzeł „Lotnisko” (bez węzła);
- **Nr 79:** rozbudowa na odc. gr. Warszawy – skrzyżowanie z ul. Energetyczną w Piasecznie; na odc. od skrzyżowania z ul. Energetyczną w Piasecznie do skrzyżowania z drogą krajową nr 50 wraz z budową obwodnicy Góry Kalwarii w ciągu drogi nr 79 i nr 50;
- **Nr 9:** przebudowa ul. Żółkiewskiego w Radomiu; przebudowa Al. Wojska Polskiego w Radomiu;
- **Nr 10:** rozbudowa skrzyżowania drogi nr 10 i ul. Płockiej w miejscowości Ilinek; rozbudowa skrzyżowania drogi nr 10 z drogą woj. Nr 567 w mieście Góra;
- **Trasa Mostu Północnego w Warszawie** – budowa;
- Przebudowa 4 ulic w Radomiu.

b) System transportowy w Warszawie**Inwestycje w Warszawie zrealizowane w latach 2004–2005⁵:**

- kolejny odcinek I linii metra do stacji Plac Wilsona;
- remont tunelu drogowego na Trasie W-Z;
- modernizacja Al. Krakowskiej na odc. od wiaduktu PKP do ul. Łopuszańskiej z remontem wiaduktu nad torami PKP;
- przebudowa odcinka (6,5 km) ul. Wał Miedzeszyński;
- modernizacja odcinka ul. Górczewskiej od wiaduktu PKP do ul. Powstańców Śląskich wraz z przebudową wiaduktu.

W 2005 roku rozpoczęto następujące duże inwestycje drogowe:

- budowa Trasy Siekierkowskiej na odc. od ul. Bora-Komorowskiego do ul. Płowieckiej wraz z estakadami;
- budowa Ronda Starzyńskiego z dwiema estakadami;
- przebudowa Al. Jerozolimskich na odc. od Ronda Zesłańców Syberyjskich do wiaduktu nad torami PKP wraz z estakadami nad ul. Śmigłowca.

c) Transport kolejowy**Inwestycje zrealizowane w 2004 roku:**

- modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce (II transeuropejski korytarz transportowy).

d) Transport lotniczy**Inwestycje zrealizowane / realizowane w 2004 i 2005 roku:**

- kontynuacja prac przy budowie Terminala II (rozpoczęcie w maju 2004 rok); wraz z budową terminalu będą prowadzone prace związane z rozbudową węzła komunikacyjnego wokół lotniska i nowych połączeń transportowych z centrum miasta;
- na szczeblu rządowym zapadła decyzja (w 2004 roku) o budowie nowego lotniska centralnego w rejonie Warszawy, a jego lokalizacja jest aktualnie przedmiotem opracowań studialnych; na podstawie wykonanych analiz w „Studium wykonalności dla lokalizacji lotniska centralnego dla Polski”, wykonawca projektu (hiszpańskie konsorcjum INECO-SENER) rekomendował lokalizację lotniska w Mszczonowie;
- w 2005 r. rozpoczęto prace nad przystosowaniem lotniska w Modlinie dla obsługi tzw. tanich lotów, czarteru i cargo, odciążających lotnisko w Warszawie.

4. Systemy energetyczne

W zakresie systemów energetycznych i gazownictwa zrealizowano następujące inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym:

- § modernizacja elektrociepłowni Żerań,
- § modernizacja stacji 220/110 kV Mory,
- § rozpoczęto modernizację stacji 220/110 kV Towarowa oraz stacji 400/220/110 kV Miłosna,
- § oddano do użytku tłocznię gazu „Lewkowo” k/Ciechanowa.

⁵ Wg informacji internetowych ZDM w Warszawie