

**INSTYTUT GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ I
KOMUNALNEJ W WARSZAWIE
LABORATORIUM KOMPUTEROWE**

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA
OSTRÓW MAZOWIECKA**

Kierunki zagospodarowania przestrzennego i polityka przestrzenna miasta
Ostrów Mazowiecka - ustalenia studium.

**Załącznik Nr 1
do Uchwały Nr XXX/169/2001
Rady Miasta w Ostrowi Mazowieckiej
z dnia 29 czerwca 2001 r.**

OSTRÓW MAZOWIECKA - WARSZAWA 2001

ORGAN SPORZADZAJACY I ZESPÓŁ AUTORSKI STUDIUM

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Ostrów Mazowiecka zostało sporządzone przez Zarząd Miasta Ostrowi Mazowieckiej zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej nr XXX/138/97 z dnia 25 lutego 1997r.

Merytoryczne opracowanie Studium prowadził w latach 2000-2001 zespół autorski **Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie** w składzie:

- mgr Piotr Fogel – kierownik zespołu projektowego
- mgr inż. arch. Robert Jaworski – główny projektant nr upr. proj. 1513
- dr inż. Barbara Orłowska – koordynator naukowy projektu
- inż. Dariusz Choroszewski – infrastruktura techniczna
- mgr Paweł Decewicz – zagadnienia strategiczne
- dr inż. Jacek Drewnowski – infrastruktura techniczna
- mgr inż. arch. Jolanta Fiszczyk-Wiktorowska - ochrona zabytków
- mgr inż. arch. Karina Konarzewska – zagadnienia przyrodnicze
- inż. Zygmunt Laskowski – infrastruktura techniczna
- mgr inż. Włodzimierz Rybarczyk - transport
- mgr inż. Józef Wilk – infrastruktura techniczna
- inż. Eugeniusz Zaniewski – infrastruktura techniczna
- mgr inż. arch. Sebastian Zawiślak – zagadnienia przyrodnicze

Spis treści:

1. ZASADY ZAGOSPODAROWANIA OBSZARÓW OBJĘTYCH LUB WSKAZANYCH DO OBJĘCIA OCHRONĄ NA PODSTAWIE PRZEPISÓW SZCZEGÓLNYCH - w tym tereny wymagające przekształceń i rehabilitacji.	2
2. ZASADY ZAGOSPODAROWANIA LOKALNYCH WARTOŚCI ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO I ZAGROŻENIA ŚRODOWISKA.	6
3. ZASADY ZAGOSPODAROWANIA ROLNICZEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ I LEŚNEJ.	11
4. POLITYKA W ZAKRESIE PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA MIASTA w tym obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę, ze wskazaniem, w miarę potrzeby, obszarów przewidzianych do zorganizowanej działalności gospodarczej oraz obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wynikającą z potrzeby zaspokajania potrzeb mieszkaniowych wspólnoty samorządowej.	13
5. SYSTEMY FUNKCYJNALNE MIASTA.	16
6. OBSZARY FUNKCYJNALNE.	18
7. KIERUNKI ROZWOJU KOMUNIKACJI.	27
8. GŁÓWNE KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	37
9. OBSZARY, DLA KTÓRYCH SPORZĄDZENIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO JEST OBOWIĄZKOWE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW SZCZEGÓLNYCH LUB ZE WZGLĘDU NA ISTNIEJĄCE UWARUNKOWANIA.	43
10. OBSZARY PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI ZADAŃ I PROGRAMÓW WYNIKAJĄCYCH Z POLITYKI ZAWARTEJ W PLANIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA	44
11. GŁÓWNE KIERUNKI ROZWIĄZAŃ PRZESTRZENNYCH NA TLE OTOCZENIA	45

1. ZASADY ZAGOSPODAROWANIA OBSZARÓW OBJĘTYCH LUB WSKAZANYCH DO OBJĘCIA OCHRONĄ NA PODSTAWIE PRZEPISÓW SZCZEGÓŁNYCH - w tym tereny wymagające przekształceń i rehabilitacji.

1.1. ARCHEOLOGIA

Znanym obszarom obserwacji archeologicznej należy zapewnić odpowiednią ochronę prawną.

1.2. HISTORIA

Popularyzacja historii miasta w miejscowych szkołach.

Opracowanie monografii historycznej miasta

1.3. ZABYTKI ARCHITEKTURY I BUDOWNICTWA, ZABYTKI RUCHOME, ORAZ PARK I CMENTARZ

W ramach zachowania istniejących zabytków kultury i budownictwa należy:

Przystąpić do prac konserwatorskich przy budynkach: nr 10 przy ul. Kościuszki, nr 131 przy ul. Sikorskiego, nr 4 przy ul. Różańskiej oraz nr 20 przy ul. Pocztowej.

Wpisać do rejestru zabytków Dom duchowieństwa prawosławnego (nr 57 przy ul. 3-Maja, budynek LO przy ul. Kościuszki.)

Dokonać rewaloryzacji parku miejskiego.

Zinwentaryzować obiekty kulturowe reprezentujące tradycyjne drewniane budownictwo.

Przeprowadzić konserwację kapliczek i krzyży przydrożnych.

1.4. RURALISTYKA

Utrwalenie układów ruralistycznych wymaga:

Zachowania istniejących historycznych układów dróg lokalnych oraz nie wprowadzanie nowych, które mogłyby zniekształcić przebieg starych

Utrwalanie układów działek, które powinny nawiązywać do najczęściej stosowanych na tym terenie sposobów sytuowania budynków mieszkalnych kalenicowo w stosunku do drogi

Wprowadzenie zaleceń w kształtowaniu wzorów architektonicznych, nawiązujących do rozwiązań tradycyjnych, utrzymanie dwuspadowych dachów krytych czerwoną dachówką i jednokondygnacyjnych budynków.

1.5. KRAJOBRAZ

Postuluje się zmianę przebiegu granicy ochrony strefy ochrony konserwatorskiej (granice przedstawiono graficznie na planszy „Polityka Ochronna”). Ponadto proponuje się objęcie ochroną częściową typu B obszarów, na których występuje tradycyjne budownictwo. Poszczególne obiekty drewnianej zabudowy mieszkaniowej należy objąć ochroną ekspozycji i elementów (typ E).

Szczegółowe procedury postępowania konserwatorskiego w tych strefach powinny być ujęte oddzielnie dla każdej jednostki.

Najogólniej zakłada się, że w strefach powinny być:

- Bezwzględnie zachowane obiekty o walorach kulturowych i zabytkowych,
- Rozwijane formy budownictwa nawiązującej do architektury lokalnej-tradycyjnej (1-1½ kondygnacyjne budynki, dwuspadowe dachy itd.)

Kierunki działań w skali urbanistycznych poczynają:

- konserwatorski (KONS), a więc zmierzający do utrzymania postaci jednostki we względnie nienaruszonym, czy też niezmienionym stanie, czyli taki w jakim dotrwała ona do naszych czasów,
- integracyjny (INTE), zmierzający do związania w jedną całość jednostki, która w drastyczny, a znany sposób została swej spójności pozbawiona współczesnym nieprawidłowym lub losowym działaniem,
- kontynuacyjny (KONT), prowadzący do utrzymania charakteru obszaru, przede wszystkim form starego budownictwa, ale również jego tradycyjnych funkcji
- ochronny (OCHR), ochrona polegająca głównie na uregulowaniu prawnym działań w ramach jednostki krajobrazowej

Sposoby działań:

- utrzymywanie stanu jako działanie permanentne,
- uczytelnienie całości bądź elementu jednostki poprzez odsłonięcie, eksponowanie,
- uporządkowanie,
- wprowadzenie nowych form w historyczną strukturę lub na jej obrzeże na zasadzie podporządkowania i zharmonizowania,
- wprowadzenie nowych form na nowym, lecz sąsiadującym obszarze na zasadzie autonomicznej, jednak kompozycyjnie związanych z tradycjami.

1.6. PLAN STREF KONSERWATORSKICH

Wytyczanie stref ochronnych opiera się na niżej przedstawionym systemie strefowania.
(tab.1)

Strefa (kod)	Nazwa	Przedmiot i zakres ochrony
A	ochrona rezerwato-wa	pełna ochrona treści historycznych, formy (w tym gabarytów) i substancji, a zatem : fizjonomii (rozplanowanie, krajobraz), struktury, elementów tworzących podłoża, a także w możliwie największym zakresie tradycyjnych funkcji
B	ochrona częściowa	pełna ochrona treści historycznych, w odniesieniu zaś do formy (w tym gabarytów) głównie fizjonomii i podłoża, natomiast ochrona substancji i elementów w takim zakresie, w jakim jest to możliwe
E	ochrona ekspozy-cji i elementów	pełna ochrona ekspozycji i treści historycznych, w odniesieniu zaś do formy ogólne zachowanie gabarytów charakteru jednostki, z możliwością pełnej ochrony określonych elementów
K	ochrona krajobrazo-wa i zabezpieczenie otuliny	zachowanie dominacji i harmonijnego nawiązania względem istniejących form na zasadzie sąsiedztwa i w paśmie ich styku, zabezpieczenie właściwej ekspozycji (widoki, gabaryty, charakter zabudowy)

Powiązanie kierunków i sposobów działań (tab. 2)

Strefa	typowe działania w ramach rewaloryzacji		stosunek do form	
	kierunek	sposób	starych	nowych
A	KONS	a b	podstawa działania	niedopuszczalne
B	INTE	b c	„	dopuszczalne w minimalnym zakresie, ściśle podporządkowane
E	KONT	d	nawiązanie przez sąsiedztwo	dopuszczalne, nawiązujące
K	OCHR	e	-	niedopuszczalne

Nie zakłada się wprowadzenia na terenie miasta wyższych organizacyjnie form ochrony konserwatorskiej jak parki i rezerваты kulturowe (PK i RK).

2. ZASADY ZAGOSPODAROWANIA LOKALNYCH WARTOŚCI ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO I ZAGROŻENIA ŚRODOWISKA.

Zachowanie trwałości podstawowych procesów przyrodniczych i równowagi przyrodniczej, zintegrowane z procesami rozwoju społeczno-gospodarczego, daje równoważne szanse dostępu do środowiska obecnemu, jak i przyszłym pokoleniom. Dlatego też kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta oraz polityki przestrzennej muszą szczególnie uwzględniać ochronę środowiska i zasadę zrównoważonego rozwoju.

Przyrodnicze uwarunkowania rozwoju przestrzennego miasta Ostrów Mazowiecka wskazują na przeciętne walory środowiska przyrodniczego, które w niewielkim stopniu podlegają ochronie.

Kierunki i zasady ochrony środowiska przyrodniczego.

Do głównych elementów środowiska przyrodniczego o wysokich walorach, uwzględnionych w kierunkach rozwoju przestrzennego miasta należą lasy Puszczy Białej.

Ochrona istniejących zasobów środowiska została już w części usankcjonowana i wiąże się z tym ustalone zasady ochrony. Dotyczy to w szczególności:

1. Istniejące w granicach miasta lasy państwowe - Gospodarowanie w lasach, oparte jest na planie urządzenia lasu, powinno być podporządkowane dążeniu do:
 - utrzymania dobrego stanu zdrowotnego i sanitarnego oraz wysokiej odporności drzewostanu na działanie szkodliwych czynników, abiotycznych, biotycznych i antropogenicznych,
 - utrzymania składów gatunkowych drzewostanów zbliżonych do naturalnych – charakterystycznych dla regionu (bór sosnowy),
 - ograniczenia stosowania środków chemicznych w hodowli i ochronie lasu,
 - ograniczenia pozyskiwania drewna,
 - niedopuszczania do przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne.

Wskazane jest wprowadzenie podszyć gatunków liściastych, zmniejszających zagrożenie pożarowe w bezpośrednim sąsiedztwie terenów mogących pełnić funkcje turystyczne.

2. Główny Zbiornik Wód Podziemnych 425 „Dolina Kopalna Wyszków” wraz ze strefą ochronną. Jego obszar podlega szczególnej ochronie, gdyż miasto oraz tereny przyległe

znajdują się na obszarze o bardzo silnym stopniu zagrożenia wód podziemnych, ze względu na słabą izolację pierwszego użytkowego poziomu wodonośnego.

W szczególności, wg projektu zarządzenia MOŚZNiL obowiązują:

a) zakazy:

- wprowadzania nieoczyszczonych ścieków do ziemi i wód powierzchniowych,
 - budowy ujęć podziemnych do celów nie związanych z zaopatrzeniem w wodę ludności lub produkcją żywności na obszarze strefy,
 - lokalizowania nowych inwestycji bez konieczności zabezpieczeń przed zanieczyszczaniem wód,
 - lokalizowania inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i mogących pogorszyć stan środowiska,
 - lokalizowania wysypisk odpadów,
 - prowadzenia rurociągów transportujących substancje chemiczne, mogące zanieczyścić wody,
 - budowy stacji paliw płynnych i obiektów ich przeładunku bez koniecznych zabezpieczeń,
- b) nakazy:

- właściwe zagospodarowanie wyrobisk poeksploatacyjnych,
- wybudowanie sieci kanalizacyjnej w celu zorganizowania prawidłowej gospodarki ściekowej,
- stosowania technologii nie pogarszających stanu środowiska wodno-gruntowego,
- wprowadzenia monitoringu lokalnego jakości wód podziemnych,
- stosowania środków ochrony roślin, których czas połowicznego rozpadu w glebie jest zdecydowanie krótszy niż 6 miesięcy.

3. Pojedyncze drzewa – jako pomnik przyrody

Wszelkie działania w rejonie pomników przyrody nie mogą mieć negatywnego wpływu na ich stan i utrzymanie.

4. Projektowana Otulina Nadburzańskiego Parku Krajobrazowego:

- ograniczanie przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne;
- lokalizowanie budynków i budowli z wyłączeniem małej architektury w odległości nie mniejszej niż 25 od granic kompleksów leśnych wchodzących w granice otuliny parku;
- ograniczenie naruszania naturalnej sieci hydrograficznej;

- ograniczenie eksploatacji kopalin z wyjątkiem już istniejących miejsc pozyskiwania surowców mineralnych;
- ograniczenie lokalizowania nowych lub rozbudowy istniejących inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska albo mogących pogorszyć stan środowiska z wyłączeniem realizacji niezbędnych urządzeń komunikacyjnych, infrastruktury technicznej oraz obiektów i urządzeń służących ochronie środowiska;
- ograniczenie lokalizowania nowych cmentarzy;
- prowadzenie racjonalnej gospodarki rolnej i leśnej polegającej na aktywizacji roli środowiskotwórczej ekosystemów.
- Na terenie otuliny dopuszcza się:
 - lokalizowanie zabudowy jednorodzinnej z zachowaniem co najmniej 70% powierzchni biologicznie czynnej w obrębie każdej działki;
 - lokalizowanie usług nieuciążliwych z zachowaniem co najmniej 70% powierzchni biologicznie czynnej w obrębie każdej działki;
 - lokalizowanie zabudowy związanej z ochroną zdrowia, turystyką, rekreacją, sportem;
 - grodzenie działek pod warunkiem, że grodzenie umożliwi migrację drobnych przedstawicieli fauny, w szczególności płazów, gadów, drobnych ssaków;

Dla zachowania równowagi środowiska przyrodniczego miasta i jego otoczenia niezbędne jest:

- pozostawienie w dotychczasowym użytkowaniu i pielęgnacja istniejących terenów zieleni miejskiej: parków, zieleńców, skwerów oraz zakładanie nowych terenów tego rodzaju, zwłaszcza w obrębie nowo projektowanych osiedli mieszkaniowych, terenów usług publicznych i działalności gospodarczej, co zapewni większą powierzchnię terenów biologicznie czynnych w obszarach zainwestowania miejskiego, poprawi mikroklimat,
- likwidacja lub maksymalne ograniczenie istniejących, antropogenicznych zagrożeń dla środowiska, związanych głównie z przekraczaniem norm środowiska oraz przeciwdziałanie takim zagrożeniom, w odniesieniu do wszystkich komponentów środowiska przyrodniczego.

Kierunki i zasady przeciwdziałania antropogenicznym zagrożeniom dla środowiska

Prawie wszystkie istniejące obiekty, których funkcjonowanie jest szkodliwe dla środowiska lub w określonych sytuacjach może pogorszyć jego stan, znajdują się w strefie

ochronnej Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 221, którego zasady ochrony wymieniono w podrozdziale „Kierunki ochrony środowiska przyrodniczego”. Jednak potencjalne zagrożenie ze strony tych obiektów dotyczy nie tylko zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych ale także powierzchni ziemi, powietrza, fito- i zoosystemu oraz dopuszczalnego poziomu hałasu.

Aby nie dopuścić do degradacji środowiska przyrodniczego w rejonach, gdzie takie zagrożenia potencjalnie występują, nie można dopuszczać do pogłębiania konfliktów pomiędzy środowiskiem a istniejącym zagospodarowaniem lecz konflikty te eliminować lub co najmniej łagodzić. Dlatego też w stosunku do istniejących obiektów, stanowiących zagrożenie dla środowiska, w celu wyeliminowania lub zmniejszenia ich uciążliwości, należy zastosować dostępne prawne i ekonomiczne instrumenty (np. przepisy dotyczące ochrony i kształtowania środowiska, polityka podatkowa, restrykcje). Tam, gdzie będzie to niemożliwe, tereny narażone na uciążliwości należy wyłączyć spod zainwestowania związanego ze stałym pobytem ludzi, wyznaczyć obszary ograniczonego zainwestowania.

Nowe obiekty działalności gospodarczej należy lokalizować z zastosowaniem preferencji dla obiektów o czystych technologiach. Jeśli natomiast zajdzie konieczność lokalizacji obiektów, których rozwiązania techniczne i technologiczne nie dają możliwości wyeliminowania przekroczeń norm środowiska należy zadbać o to, aby nie nastąpiło przekroczenie norm poza granice terenu, do którego podmioty inwestycyjne mają tytuł prawny (za zachowaniem innych ustaleń studium i przepisów szczególnych).

Nie należy dopuścić do zanieczyszczenia istniejących studni wierconych oraz ujęcia wody pitnej dla miasta, rygorystycznie przestrzegając warunków ich ochrony, określonych w stosownych decyzjach, ustalających strefy ochronne ujęć.

Ponadto należy dążyć do ograniczenia ilości odpadów, poprzez rozpowszechnienie ich segregacji i wtórnego przerobu, do oczyszczania wszystkich wytwarzanych ścieków i ogrzewania obiektów w sposób nie pogarszający stanu środowiska.

W obszarach wskazanych do zainwestowania miejskiego należy dążyć do zwiększenia powierzchni terenów zieleni miejskiej m.in. poprzez:

- ustalanie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i warunkach zabudowy i zagospodarowania terenów minimalnego wskaźnika powierzchni terenów zieleni w stosunku do powierzchni zabudowy wyższego, niż minimum określone przepisami szczególnymi,
- zagospodarowanie zielenią terenów niewykorzystanych w obrębie istniejącej zabudowy,
- utworzenie pasów zieleni izolacyjnej wzdłuż uciążliwych tras komunikacyjnych.

Tereny miejskiej zieleni urządzonej należy zagospodarowywać w sposób, zapewniający dostępność dla osób niepełnosprawnych.

3. ZASADY ZAGOSPODAROWANIA ROLNICZEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ I LEŚNEJ.

Obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej

Występujące na obszarze miasta zasoby gleb pochodzenia mineralnego dobrej jakości (III-IV klasy bonitacyjnej), w tym położone na gruntach rolnych nie objętych dotychczas ekspansją zabudowy, stwarzają dogodne warunki dla produkcji rolnej.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta winny zapewnić racjonalne wykorzystanie gleb i ochronę gleb o najlepszej wartości bonitacyjnej. Dlatego też niezbędne jest:

- niedopuszczanie do rozpraszania zabudowy na terenach rolnych i w pierwszej kolejności przeznaczanie pod zainwestowanie nierolnicze terenów rolnych, położonych w obszarze już istniejącego zainwestowania oraz terenów o najniższej wartości dla produkcji rolnej,
- określenie, w stosownych dokumentach sporządzonych na podstawie przepisów szczególnych, zasad użytkowania i zagospodarowania gruntów rolnych, położonych w obszarach szczególnej ochrony środowiska oraz w strefach uciążliwego oddziaływania obiektów lub urządzeń,

Dla ochrony i racjonalnego wykorzystania rolniczej przestrzeni produkcyjnej wyznacza się obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej z dopuszczeniem zabudowy zagrodowej, oznaczone na rysunku studium symbolem R. Są to tereny zwartych kompleksów gruntów rolnych o wysokiej wartości, w części zmeliorowanych. Dopuszcza się jednak na nich lokalizację elementów infrastruktury technicznej oraz dróg, a dopuszczenie takie jest niezbędne, z uwagi na konieczność zapewnienia optymalnych, technicznych rozwiązań dla tej infrastruktury.

Niektóre grunty rolne wysokich klas bonitacyjnych, wskazano w studium pod zainwestowanie miejskie. Są to jednak grunty położone wśród terenów już intensywnie zabudowanych lub w sąsiedztwie takich terenów i w większości, w dotychczas obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, przeznaczonych na cele nierolnicze.

Przy zagospodarowaniu obszarów miasta, stanowiących obecnie grunty rolne należy wziąć pod uwagę koszty związane z wyłączeniem tych gruntów z produkcji rolnej, które w przypadku wysokich klas bonitacyjnych mogą być bardzo wysokie w stosunku do całości kosztów zamierzeń inwestycyjnych.

Obszary leśne

W celu zwiększenia retencyjności obszaru zasilania wód płynących, stabilizacji warunków klimatycznych, a także dla optymalnego wykorzystania gruntów o najniższej wartości produkcyjnej i nieodpowiednich do zabudowy, zagospodarowanie przestrzenne miasta winno uwzględnić utrzymanie i ochronę istniejących lasów, oznaczonych na rysunku studium symbolem L.

Dla zapewnienia ochrony istniejących lasów i zalesienia dodatkowych terenów niezbędne jest stosowanie zasad określonych w przepisach szczególnych, dotyczących ochronnych obszarów leśnych i w planach urządzenia lasów.

4. POLITYKA W ZAKRESIE PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA MIASTA w tym obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę, ze wskazaniem, w miarę potrzeby, obszarów przewidzianych do zorganizowanej działalności gospodarczej oraz obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wynikającą z potrzeby zaspokajania potrzeb mieszkaniowych wspólnoty samorządowej.

Rozwój Ostrowi Mazowieckiej bez aktywnej i ukierunkowanej ingerencji władz samorządowych, posiadających zarysowaną strategię rozwoju i posługujących się określoną w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego polityką, byłby chaotyczny, a czasami wręcz niemożliwy. Rozwiązywanie problemów doraźnych bez uwzględniania występujących uwarunkowań oraz odkładanie w czasie kluczowych dla rozwoju przedsięwzięć inwestycyjnych, prowadziłoby do zaniku wiarygodności inwestycyjnej Ostrowi Mazowieckiej. Szansę rozwoju gospodarczego i przestrzennego mogłyby przejąć inne ośrodki. W związku z powyższym ogromnego znaczenia nabiera odpowiedni sposób wykorzystania szans rozwojowych miasta. Działalność samorządu miasta powinna być zatem ukierunkowana na:

- dostosowanie zarządzania w mieście do gospodarki wolnorynkowej,
- prowadzenie aktywnej polityki promocji miasta na rynku inwestycyjnym,
- prowadzenie aktywnej polityki w zakresie gospodarki nieruchomościami,
- przeciwdziałanie zagrożeniom środowiskowym,
- aktywizację i integrację społeczności lokalnej wokół rozwiązywania problemów harmonijnego rozwoju miasta.

Niezbędne jest także opracowanie programu inwestycji dla realizacji celów publicznych w mieście, co pozwoli na poinformowanie inwestorów, zarówno budownictwa mieszkaniowego jak i budownictwa związanego z działalnością gospodarczą, o kolejności przygotowywania infrastruktury na terenach, które przeznaczone być mogą pod różnego rodzaju zainwestowanie.

Rozwój inwestycji generuje również popyt na usługi bytowe, usługi związane z ochroną i rehabilitacją zdrowia, jak również usługi związane ze sportem, rekreacją i wypoczynkiem.

Realizacja zamierzonych celów rozwoju Ostrowi Mazowieckiej wymagać będzie:

- określenia zasad tworzenia zasobów gruntów i umożliwienia ich dostępności dla pożądanym w mieście inwestorów,
- opracowania programu działań mających na celu przygotowanie poszczególnych terenów pod określone inwestycje,

- opracowania ofert w ramach strategii marketingowej,
- przygotowania banku danych o mieście i jego promocja wśród inwestorów krajowych i zagranicznych,
- przygotowania opracowań planistycznych z odpowiednim wyprzedzeniem w stosunku do planowanych procesów urbanizacyjnych,
- konsekwentnej i kompleksowej realizacji ustaleń polityki przestrzennej określonej w niniejszym studium.

W długofalowej polityce tworzenia korzystnych warunków rozwoju zagospodarowania Ostrowi Mazowieckiej, należy prowadzić stałą analizę następujących działań, tworzących spiralę postępu:

- kreowanie warunków dynamicznego rozwoju,
- czerpanie korzyści z przyjętego kierunku rozwoju (korzystne warunki dla podnoszenia poziomu życia mieszkańców),
- analiza efektów podejmowanych działań,
- niezbędne korekty kierunków rozwoju i przeprowadzenie restrukturyzacji działań.
- Działania takie stwarzają prawidłowy klimat społeczny i przyczyniają się do kształtowania poszukiwanego przez inwestorów i oczekiwanego przez mieszkańców wizerunku miasta.
- Stosownie do przepisu art. 6 ust. 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity 1999 rok Dz. U. Nr 15 poz. 139 z późn. zm.) w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego określa się:
 - obszary objęte lub wskazane do objęcia ochroną,
 - działania w zakresie ochrony lokalnych wartości środowiska przyrodniczego i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiskowym,
 - zasady ochrony rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
 - działania dotyczące rehabilitacji i przekształceń na terenach zabudowanych,
 - predyspozycje terenów do zabudowy, w tym zabudowy mieszkaniowej, wynikającej z konieczności zaspokojenia potrzeb społeczności lokalnej,
 - kierunki rozwoju komunikacji i infrastruktury technicznej,
 - obowiązki w zakresie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
 - obszary niezbędne do realizacji polityki państwa na obszarze miasta.

Kształtowanie polityki przestrzennej w mieście oparte być musi o pryncypia zrównoważonego rozwoju w dziedzinach: ochrony zasobów przyrodniczych i kulturowych, optymalnego gospodarowania przestrzenią i wzrostu standardów cywilizacyjnych oraz rozwoju gospodarki. Rozwój bieżący, zdominowany krótkoterminowymi potrzebami efektów i zysków nie powinien całkowicie zdominować innowacyjnej i czasem trudniejszej drogi uzyskania trwałej zgodności celów społecznych, ekologicznych i ekonomicznych, ze szczególnym uwzględnieniem tożsamości kulturowej mieszkańców miasta.

W odniesieniu do wszystkich stref strukturalnych i systemów funkcjonalnych określa się politykę przestrzenną, która realizowana przez kolejne władze samorządowe miasta i stosowne organy wykonawcze jest wyrazem dążenia do osiągnięcia wyznaczanych celów.

Przyjęta uchwałą Rady Miejskiej w Ostrowi Mazowieckiej polityka przestrzenna, określona dla stref strukturalnych i systemów funkcjonalnych, będzie podstawą podejmowania kolejnych prac planistycznych, odnoszących się do wybranych obszarów miasta, podstawą opracowywania analiz zgodności ustaleń sporządzanych planów miejscowych z przyjętą polityką, a także będzie dokumentem pomocniczym w przygotowywaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego w trybie rozpraw administracyjnych.

Przyjęta polityka będzie również podstawą do:

- planowania i realizacji zadań własnych gminy związanych z zagospodarowaniem przestrzennym,
- ofertowej działalności organów gminy,
- posługiwania się przepisami ustaw szczególnych, które mając swój aspekt przestrzenny na obszarze miasta, wpływają na ustalenia studium i wiążą organy miasta w postępowaniu administracyjnym,
- gospodarki gruntami w mieście,
- podejmowania działań związanych z obejmowaniem ochroną najbardziej cennych i wartościowych obszarów i obiektów w mieście,
- wykonywania prognoz wpływu ustaleń planów miejscowych na środowisko
- wykonywania ocen oddziaływania inwestycji na środowisko,
- planowanie prac kartograficznych umożliwiających sprawną działalność planistyczną i administracyjną.

5. SYSTEMY FUNKCJONALNE MIASTA.

Systemy funkcjonalne to różniące się funkcją podstawową układy, stanowiące podstawę prawidłowego funkcjonowania poszczególnych stref strukturalnych i skoordynowanego funkcjonowania miasta jako całości. Występowanie i rozwój tych systemów determinuje często możliwość wyznaczenia nowych terenów inwestycyjnych i właściwe ich funkcjonowanie w strukturze miasta.

Wymienione wyżej strefy struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta obsługiwane są przez ogólnomiejskie systemy funkcjonalne, do których zalicza się:

- system przyrodniczy miasta (chronionej zieleni miejskiej),
- system miejskich przestrzeni publicznych,
- system komunikacji drogowej,
- system komunikacji pieszej i rowerowej,
- system infrastruktury technicznej.

5.1. System przyrodniczy miasta.

Składa się z terenów chronionej zieleni miejskiej, które tworzą znaczący w przestrzeni miasta klin nawietrzający, będący także obszarem połączeń biologicznych. Dla miasta, szczególnie ważne jest zachowanie klina nawietrzającego usytuowanego wzdłuż obniżenia terenu doliny Grzybówki. Zachowanie tego terenu wolnego od zabudowy pozwoli na stałą wymianę powietrza między terenami zabudowanymi miasta, obszarami leśnymi Puszczy Białej. Ponad to teren nie nadaje się do zabudowy z punktu widzenia warunków glebowo-wodnych.

5.2. System miejskich przestrzeni publicznych.

Stanowi jeden z podstawowych elementów charakteryzujących strukturę miasta. Kierunkowy rozwój systemu projektuje się jako zespół siedmiu miejskich centrów wielofunkcyjnych:

- Centrum administracyjno-oświatowe stanowiące obszar dzisiejszego śródmieścia,
- Centrum logistyczno-transportowe – proponowane do realizacji w pobliżu północnego węzła z obwodnicą w pobliżu terenów kolejowych,
- Centrum wypoczynku i rekreacji – wykorzystujące istniejący park miejski z obiektami kubaturowymi,

- Centra usług ponadlokalnych – które powinny wykształcić się w pobliżu węzłów dróg lokalnych z obwodnicą,
- Centra usług lokalnych – wyposażone w program usług zabezpieczający potrzeby mieszkańców osiedli satelitarnych – Komorowa, ulicy Małkińskiej i Warszawskiej.

Rdzeniem układu jest centrum wielofunkcyjne Centrum administracyjno-oświatowe, najbardziej atrakcyjne pod względem przestrzennym i funkcjonalnym. Pozostałe centra powiązane powinny być ze śródmieściem ciągami komercyjnymi wzdłuż ulic, których pierzeje mieścić będą zróżnicowane funkcje ogólnomiejskie.

5.3. System komunikacji drogowej.

Składa się z systemu dróg głównych wykorzystywanych również do przejazdów tranzytowych i dróg zbiorczych o znaczeniu ogólnomiejskim oraz obszarowym. Najważniejszym elementem układu jest obwodnica jako droga ekspresowa oraz pozostałe drogi klasy głównej. Stanowią one będą układ do obsługi lokalnej i ponadlokalnej. Pozostałe drogi klasy zbiorczej, lokalnej i dojazdowej obsługiwać będą ruch lokalny.

5.4. System komunikacji pieszej i rowerowej.

Składa się z ciągów pieszo - rowerowych łączących ze sobą miejskie centra wielofunkcyjne i rekreacyjno-wypoczynkowe oraz tereny mieszkaniowe. System składa się z 2 elementów:

- ciągów pieszo-rowerowych o charakterze komercyjnym, które projektowane są wzdłuż pierzei ulic łączących poszczególne centra miejskie podzielonych na stanowiące główne osie kompozycji urbanistycznej oraz ciągi wspomagające,
- ciągi pieszo-rowerowe które zostaną wykonane w liniach rozgraniczających dróg publicznych szczególnie wzdłuż dróg głównych ruchu przyspieszonego, głównych, zbiorczych i lokalnych.

5.5. System infrastruktury technicznej.

Składa się z sukcesywnie rozwijanych i uzupełnianych sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, energetycznych i ciepłych. Rozbudowa realizowana jest w związku z koniecznością obsługi rozwijających się terenów budowlanych. W mieście nie występują zasadnicze bariery w rozwoju miejskich sieci infrastrukturalnych..

Realizacja określonych w tym rozdziale kierunków zagospodarowania przestrzennego następować będzie przez działania określone jako polityka przestrzenna.

6. OBSZARY FUNKCJONALNE.

Całe miasto w zależności od predyspozycji przestrzennych, stanu zainwestowania oraz potrzeb w zakresie infrastruktury i transportu podzielone zostało na obszary funkcjonalne. Wyróżniono 17 rodzajów obszarów funkcjonalnych którym przypisano różne zasady zabudowy i zagospodarowania. Zasady te powinny być stosowane podczas sporządzania prawa miejscowego dotyczącego zagospodarowania przestrzennego oraz stanowić podstawę do wydawania wszelkich odnośnych decyzji administracyjnych.

6.1. Obszary transportu kolejowego oznaczone symbolem KK.

Tereny przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych i ponadlokalnych w zakresie dostępu do transportu kolejowego. Są to tereny obecnie zagospodarowane na ten cel. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Nie należy na tych terenach lokalizować zabudowy mieszkaniowej. Lokalizację wszelkich obiektów usługowych, składowo – magazynowych i przemysłowych w tym szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego warunkuje się ich niezbędnością dla transportu kolejowego. Na terenach tych wszelkie składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione.

6.2. Obszary transportu drogowego oznaczone symbolem K.

Tereny przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych i ponadlokalnych w zakresie dostępu do transportu drogowego. W tym zakresie przeznacza się nowe tereny. Szczególnie dotyczy to potrzeb terenowych umożliwiających realizację obwodnicy. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Nie należy na tych terenach lokalizować zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej. Wszelka zabudowa usługowa może być lokalizowana jeśli nie naruszy to pasów drogowych wymaganych dla prawidłowego funkcjonowania drogi zgodnie z jej klasą. Lokalizację wszelkich obiektów w tym szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego warunkuje się ich niezbędnością dla transportu drogowego. Na terenach tych wszelkie składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione.

6.3. Obszary obsługi technicznej miasta oznaczone symbolem IT.

Tereny przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych w zakresie infrastruktury technicznej. W większości dotyczy to terenów już wykorzystywanych na ten cel. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Wprowadza się zakaz lokalizacji wszelkich obiektów nie związanych z funkcją obsługi technicznej miasta. Lokalizację wszelkich obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego warunkuje się ich niezbędnością dla obsługi technicznej miasta. Na terenach tych poza wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione. Wokół ujęć wody, oczyszczalni ścieków, głównych punktów zasilania energetycznego należy wyznaczyć obszary ograniczonego użytkowania wynikające z potrzeby ochrony środowiska i zdrowia ludzi. Wszystkie obiekty obsługi technicznej miasta a w szczególności wodno-kanalizacyjne, energetyczne, ciepłownicze w tym obiekty kubaturowe i budowle lokalizowane na terenach funkcjonalnych należy realizować zgodnie z opracowaniami dotyczącymi rozwoju miejskiej infrastruktury technicznej sporządzonymi przez Zarząd Miasta Ostrow Mazowiecka.

6.4. Obszary leśne oznaczone symbolem L.

Obszary te nie są przeznaczone do zabudowy. Wszelka działalność gospodarcza na tych terenach powinna być zgodna z planami urządzenia lasów właściwymi dla tych obszarów. Nie wolno na tych terenach zmieniać przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne. Zabrania się lokalizowania na tych obszarach wszelkich obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego za wyjątkiem obiektów służących do przesyłu energii, paliw, wody oraz odprowadzania ścieków. Na terenach tych wszelki składowanie i wytwarzanie odpadów powinno być zabronione.

6.5. Obszary zabudowy siedliskowej i produkcji rolniczej oznaczone symbolem R.

Obszary te są przeznaczone dla działalności rolnej. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Nie wolno na tych terenach zmieniać przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolne i nieleśne. Lokalizację wszelkich obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego warunkuje się ich niezbędnością dla produkcji rolnej oraz infrastruktury technicznej. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione.

6.6. Obszary specjalnej aktywności gospodarczej oznaczone symbolem SAG.

Obszary poprzez swoje położenie, warunki gruntowe i stan zagospodarowania predysponowane do lokalizacji wszelkiej działalności produkcyjnej, wytwórczej i usługowej. Nie należy na tych terenach lokalizować zabudowy mieszkaniowej. Lokalizację wszelkich obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być poprzedzona oceną ich wpływu na środowisko. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione. Wysokość zabudowy administracyjnej, usługowej i biurowej nie powinna przekraczać 12m. Zabudowa produkcyjna, wytwórcza, wszelkie magazyny, składy, i inne tego typu obiekty nie powinny być wyższe niż 9m. Obszary te wskazuje się jako predystynowane obszary do zorganizowanej działalności inwestycyjnej.

6.7. Obszary wydzielonych usług publicznych oznaczone symbolem UP.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych i ponadlokalnych w zakresie dostępu do usług publicznych – należy przez to rozumieć działalność usługową o charakterze ogólnodostępnym, w szczególności dotyczy to: administracji państwowej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, nauki, służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej, obsługi bankowej, poczty i telekomunikacji. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Nie należy na tych terenach lokalizować zabudowy mieszkaniowej za wyjątkiem mieszkań służbowych. Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być na tych terenach zabroniona poza przypadkami wyjątkowymi. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione za wyjątkiem odpadów niebezpiecznych z zakładów opieki zdrowotnej i weterynaryjnych.

6.8. Obszary zabudowy usługowo-mieszkaniowych na 80% obszaru oznaczone symbolem W.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych i ponadlokalnych w zakresie usług oraz mieszkalnictwa jako funkcji uzupełniającej. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być poprzedzona oceną ich wpływu na środowisko. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów

niebezpiecznych powinno być zabronione. Zabudowa mieszkaniowa powinna stanowić nie więcej niż 20% obszaru.

Przynajmniej 20% terenu każdej działki budowlanej należy pozostawić jako teren biologicznie czynny.

Wszelka zabudowa nie powinna być wyższa niż 12 m i dostosowana do istniejącego zagospodarowania.

Wskaźnik intensywności zabudowy rozumiany jako wartość stosunku powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych wszystkich budynków istniejących i lokalizowanych na danej działce budowlanej do powierzchni całkowitej działki nie powinien przekraczać 1.8.

6.9. Obszary zabudowy usługowo-mieszkaniowej - ekstensywnej na 20% obszaru oznaczone symbolem WE.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych i ponadlokalnych w zakresie usług oraz mieszkalnictwa jako funkcji uzupełniającej. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być poprzedzona oceną ich wpływu na środowisko. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione. Zabudowa mieszkaniowa powinna stanowić mniej niż 50 % terenu zabudowanego.

Przynajmniej 80% terenu każdej działki budowlanej należy pozostawić jako teren biologicznie czynny.

Wszelka zabudowa nie powinna być wyższa niż 12 m i dostosowana do istniejącego zagospodarowania.

Wskaźnik intensywności zabudowy rozumiany jako wartość stosunku powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych wszystkich budynków istniejących i lokalizowanych na danej działce budowlanej do powierzchni całkowitej działki nie powinien przekraczać 0.7.

6.10. Obszary cmentarzy oznaczone symbolem ZC.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów

25

mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być na tych terenach zabroniona poza przypadkami wyjątkowymi. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione.

W odległości 50 m wokół cmentarzy zabrania się lokalizowania wszelkiej zabudowy mieszkalnej, zakładów żywienia zbiorowego, bądź zakładów przechowujących żywność oraz studzien służących do czerpania wody do celów konsumpcyjnych i potrzeb gospodarczych.

6.11. Obszary ogrodów działkowych oznaczone symbolem ZD.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być na tych terenach zabroniona poza przypadkami wyjątkowymi. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione.

Przynajmniej 80% obszaru należy pozostawić jako teren biologicznie czynny.

Wszelka zabudowa nie powinna być wyższa niż 6 m.

6.12. Obszary zabudowy mieszkaniowo-usługowej na 30% obszaru oznaczone symbolem ZE.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych w zakresie mieszkalnictwa oraz usług jako funkcji uzupełniającej. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być zabroniona poza przypadkami wyjątkowymi. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione. Zabudowa usługowa powinna stanowić nie więcej niż 20% terenu zabudowanego.

Przynajmniej 70% terenu każdej działki budowlanej należy pozostawić jako teren biologicznie czynny.

Działki budowlane na tym terenie nie powinny być mniejsze niż 1200 m.

Wszelka zabudowa nie powinna być wyższa niż 12 m i dostosowana do istniejącego zagospodarowania.

Wskaźnik intensywności zabudowy rozumiany jako wartość stosunku powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych wszystkich budynków istniejących i

lokalizowanych na danej działce budowlanej do powierzchni całkowitej działki nie powinien przekraczać 0.5.

6.13. Obszary zabudowy mieszkaniowo-usługowej na 50% obszaru oznaczone symbolem ZN.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych w zakresie mieszkalnictwa oraz usług jako funkcji uzupełniającej. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być zabroniona poza przypadkami wyjątkowymi. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione. Zabudowa usługowa powinna stanowić nie więcej niż 30% terenu zabudowanego.

Przynajmniej 50% terenu każdej działki budowlanej należy pozostawić jako teren biologicznie czynny.

Działki budowlane na tym terenie nie powinny być mniejsze niż 800 m.

Wszelka zabudowa nie powinna być wyższa niż 12 m i dostosowana do istniejącego zagospodarowania.

Wskaźnik intensywności zabudowy rozumiany jako wartość stosunku powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych wszystkich budynków istniejących i lokalizowanych na danej działce budowlanej do powierzchni całkowitej działki nie powinien przekraczać 0.7.

6.14. Obszary zabudowy mieszkaniowo-usługowej na 70% obszaru oznaczone symbolem ZS.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych w zakresie mieszkalnictwa oraz potrzeb lokalnych i ponadlokalnych w zakresie usług. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być zabroniona poza przypadkami wyjątkowymi. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione. Zabudowa usługowa powinna stanowić nie więcej niż 40% terenu zabudowanego.

Przynajmniej 30% terenu należy pozostawić jako teren biologicznie czynny.

Wszelka zabudowa nie powinna być wyższa niż 16 m i dostosowana do istniejącego zagospodarowania.

Wskaźnik intensywności zabudowy rozumiany jako wartość stosunku powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych wszystkich budynków istniejących i lokalizowanych na danej działce budowlanej do powierzchni całkowitej działki nie powinien przekraczać 2.0.

6.15. Obszary zabudowy mieszkaniowo-usługowej na 80% obszaru oznaczone symbolem ZI.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych w zakresie mieszkalnictwa oraz potrzeb lokalnych i ponadlokalnych w zakresie usług. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Należy dążyć do wykształcenia struktury funkcjonalno-przestrzennej odpowiedniej dla centrum miejskiego o zasięgu lokalnym i ponadlokalnym, w szczególności dotyczy to:

- nasycenia terenu w obiekty usługowe o odpowiedniej różnorodności i jakości,
- zapewnienia właściwej ilości i jakości przestrzeni publicznych wyrażonych ulicami, placami i zielenią miejską oraz ciągami pieszymi i ścieżkami rowerowymi,
- prawidłowego kształtowania zabudowy,

Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być zabroniona poza przypadkami wyjątkowymi. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione. Zabudowa usługowa powinna stanowić przynajmniej 30% terenu zabudowanego. Zabudowa od strony ulic, oraz ciągów komercyjnych powinna pełnić funkcje usługowe.

Przynajmniej 20% terenu należy pozostawić jako teren biologicznie czynny.

Przynajmniej 25% terenu należy pozostawić jako teren służący rekreacji i wypoczynkowi.

Wszelka zabudowa nie powinna być wyższa niż 20 m i dostosowana do istniejącego zagospodarowania.

Wskaźnik intensywności zabudowy rozumiany jako wartość stosunku powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych wszystkich budynków istniejących i lokalizowanych na danej działce budowlanej do powierzchni całkowitej działki nie powinien przekraczać 3.0.

6.16. Obszary lasów z zabudową mieszkaniową do 30% obszaru oznaczone symbolem LM.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych w zakresie mieszkalnictwa oraz usług jako funkcji uzupełniającej. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska

naturalnego powinna być zabroniona poza przypadkami wyjątkowymi. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione. Zabudowa usługowa powinna stanowić nie więcej niż 10% obszaru. Na terenach biologicznie czynnych należy zachować istniejący drzewostan.

Przynajmniej 70% terenu każdej działki budowlanej należy pozostawić jako teren biologicznie czynny.

Działki budowlane na tym terenie nie powinny być mniejsze niż 1200 m.

Wszelka zabudowa nie powinna być wyższa niż 12 m i dostosowana do istniejącego zagospodarowania.

Wskaźnik intensywności zabudowy rozumiany jako wartość stosunku powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych wszystkich budynków istniejących i lokalizowanych na danej działce budowlanej do powierzchni całkowitej działki nie powinien przekraczać 0.4.

6.17. Obszary rekreacji i wypoczynku oznaczone symbolem ZP.

Obszary przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb lokalnych i ponadlokalnych w zakresie dostępu wypoczynku i rekreacji. Wszelkie zagospodarowanie powinno być zgodne z podstawowym przeznaczeniem. Nie należy na tych terenach lokalizować zabudowy mieszkaniowej za wyjątkiem mieszkań służbowych. Wszelka lokalizacja obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz obiektów mogących pogorszyć funkcjonowanie środowiska naturalnego powinna być na tych terenach zabroniona poza przypadkami wyjątkowymi. Na terenach tych wszelki składowanie odpadów i wytwarzanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabronione. Na obszarach należy zrealizować obiekty usług kultury, gastronomii, sportu i rekreacji w ilości odpowiedniej dla skali miasta.

Przynajmniej 80% terenu należy pozostawić jako teren biologicznie czynny.

Wszelka zabudowa nie powinna być wyższa niż 12 m i dostosowana do istniejącego zagospodarowania.

Wskaźnik intensywności zabudowy rozumiany jako wartość stosunku powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych wszystkich budynków istniejących i lokalizowanych na danej działce budowlanej do powierzchni całkowitej działki nie powinien przekraczać 0.2.

7. KIERUNKI ROZWOJU KOMUNIKACJI.

7.1. Cele polityki rozwoju systemu transportowego.

Celem generalnym polityki rozwoju systemu transportowego, opartej na strategii zrównoważonego rozwoju jest stworzenie warunków dla sprawnego, bezpiecznego i ekonomicznego przemieszczania się osób i towarów, z jednoczesnym ograniczaniem konfliktów przestrzennych oraz uciążliwości dla środowiska.

Celami szczegółowymi są:

- zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji,
- zapewnienie powiązań z krajowym i regionalnym systemami transportowymi,
- ułatwienie integracji z terenami sąsiednimi,
- zaspokojenie potrzeb przewozowych mieszkańców i umożliwienie im w partycypacji w różnych formach aktywności (praca, nauka, handel, usługi, wypoczynek), poprzez zapewnienie możliwości dojazdu do celów podróży w powiązaniach zewnętrznych i wewnętrznych,
- zaspokojenie potrzeb przewozowych gospodarki,
- poprawa standardów podróży – skrócenie czasów podróży, zmniejszenie zatłoczenia,
- poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu,
- poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego,
- poprawa warunków parkowania,
- racjonalizacja kosztów rozwoju i eksploatacji poprzez maksymalne wykorzystanie istniejących urządzeń transportowych oraz minimalizację kosztów bieżącego utrzymania,
- kształtowanie racjonalnych zachowań komunikacyjnych poprzez stworzenie możliwości korzystania z komunikacji zbiorowej oraz promowanie ruchu niezmotoryzowanego - pieszego i rowerowego, jako alternatywy dla ruchu samochodowego,
- stymulowanie rozwoju przestrzennego i gospodarczego oraz współtworzenie ładu przestrzennego,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia mieszkańców poprzez redukcję oddziaływania hałasu i spalin oraz zmniejszenie niedogodności związanych z zatłoczeniem systemu, przecięciem więzi społecznych i przestrzeni miejskiej trasami komunikacyjnymi.

- rekomendowany podział zadań przewozowych pomiędzy komunikację indywidualną i zbiorową.

Ze względu na zwartą strukturę przestrzenną miasta i jej intensywność zmniejszającą się w miarę oddalania się od centrum oraz przewidywaną liczbę ludności miasta, uznaje się za właściwe:

- zapewnienie pełnej swobody korzystania z samochodu osobowego z możliwością wprowadzenia ograniczeń w obszarze centralnym, w strefie koncentracji działalności komercyjnej – handlu, usług i administracji,
- stworzenie warunków dla rozwoju komunikacji zbiorowej, służącej zaspokojeniu potrzeb przewozowych w podstawowych relacjach i motywacjach podróży (praca, nauka, usługi),
- stworzenie warunków dla ruchu pieszego i rozwoju ruchu rowerowego.

7.2. Rozwój układu drogowo-ulicznego.

Cele rozwoju.

Głównymi celami rozwoju układu drogowo-ulicznego są:

- ułatwienie rozrządzania zewnętrznego ruchu tranzytowego oraz ruchu docelowo-źródłowego związanego z miastem,
- uwolnienie zwartych obszarów zabudowy od ruchu tranzytowego, zwłaszcza ruchu ciężkiego oraz od przewozu ładunków niebezpiecznych,
- zapewnienie dostępności celów podróży, obsługi terenów rozwojowych oraz stworzenie warunków dla obsługi komunikacją zbiorową,
- uspokojenie ruchu w centrum.

7.3. Koncepcje rozwoju systemu drogowo-ulicznego miasta.

Podstawowe analizy kierunków rozwoju systemu transportowego ograniczono do układu drogowo-ulicznego, którego docelowe ukształtowanie i możliwości rozwoju będą miały podstawowe znaczenie dla funkcjonowania całości systemu.

Analizie poddano w szczególności:

- kierunki rozwoju określone w dotychczasowych ustaleniach planistycznych,
- funkcje i przebiegi dróg,
- możliwości spełnienia przez poszczególne drogi wymagań, wynikających z ich funkcji w sieci drogowej i warunków technicznych, określonych w obowiązujących przepisach.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich

usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz.430), w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, określa m.in. warunki połączeń dróg, dopuszczalne odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami oraz warunki stosowania zjazdów, służących obsłudze przyległego zagospodarowania W szczególności:

- dla dróg ekspresowych poza terenem zabudowy dużych i średnich miast, odstępy między węzłami nie powinny być mniejsze niż 5 km, wyjątkowo pojedyncze odstępy nie mniejsze niż 3 km, a w granicach lub w sąsiedztwie dużego miasta odpowiednio nie mniejsze niż 3 i 1,5 km, stosowanie zjazdów na drodze ekspresowej jest zabronione,
- dla dróg głównych ruchu przyspieszonego odstępy między skrzyżowaniami na terenie zabudowy nie powinny być mniejsze niż 1000 m, wyjątkowo pojedyncze odstępy nie mniejsze niż 600, stosowanie zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo,
- dla dróg głównych odstępy na terenie zabudowy nie powinny być mniejsze niż 500 m, wyjątkowo nie mniejsze niż 400 m, liczba i częstość zjazdów powinny być ograniczane,
- dla dróg zbiorczych odstępy na terenie zabudowy powinny być nie mniejsze niż 300 m, wyjątkowo nie mniejsze niż 150 m, należy dążyć do ograniczenia liczby zjazdów.
- Odstępstwa od powyższych warunków są dopuszczalne wyjątkowo dla dróg klasy niższej niż ekspresowe, przy przebudowie albo remoncie drogi, pod warunkiem, że nie spowoduje to pogorszenia stanu bezpieczeństwa ruchu.

7.4. Kierunki rozwoju systemu drogowego. Rekomendowany wariant rozwoju systemu.

Wariant ten przewiduje przeprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszarem zwartej zabudowy miasta, poprzez:

- budowę obwodnicy w ciągu drogi ekspresowej nr 8, z węzłami w mieście z ulicami Różańską i Lubiejewską i w miejscu połączenia z nowym odcinkiem drogi nr 50 na granicy miasta i włączenia do istniejącej drogi nr 8 w rejonie Podborza na wschód od miasta; przebieg drogi, lokalizacje i rozwiązania węzłów, dwupoziomowych przejazdów bez powiązań oraz skrzyżowań, przyjęto zgodnie z projektem budowlanym,
- budowę obwodnicy w ciągu drogi nr 677 (droga główna) na odcinku od rejonu skrzyżowania ulic Małkińskiej i Akacyjowej do ul. Lubiejewskiej, z alternatywnymi przebiegami połączenia z istniejącym wylotem w kierunku Małkini,
- budowę nowego wylotu drogi nr 627 (droga główna) w kierunku Ostrołęki, poza granicami miasta, bezpośrednio po wschodniej stronie linii kolejowej, z możliwością wykorzystania ewentualnego wiaduktu nad linią kolejową w ciągu drogi nr 677, jako elementu węzła drogowego; rozwiązanie to pozwoli na uzyskanie dobrych parametrów

drogi w kierunku Ostrołęki, której znaczenie niewątpliwie wzrośnie po realizacji drogi ekspresowej Warszawa – Białystok, a która obecnie przechodzi przez tereny zabudowane Ostrowi i Komorowa, możliwe będzie również zmniejszenie z dwóch do jednego liczby przecięć z linią kolejową

Poza wyżej wymienionymi drogami, dla podstawowych powiązań zewnętrznych, służyć także będą następujące drogi:

- droga nr 60 (ul. Różańska), stanowiąca na odcinku na północ od projektowanego węzła z drogą nr 8 – północną „daleką” obwodnicę Warszawy, dla odcinka tego przyjęto klasę drogi głównej ruchu przyspieszonego,
- droga nr 50 (ul. Brokowska), której odcinek poza granicami miasta, po realizacji nowego połączenia z drogą nr 8 stanowić będzie południową „daleką” obwodnicę Warszawy,
- odcinek drogi nr 8 na wschód od nowego przebiegu drogi nr 677, włączony tymczasowo do drogi ekspresowej na prawe skrzyżowanie; sposób docelowego powiązania tej drogi z terenami gminy Ostrów Mazowiecka zostanie ustalony w jej studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Dla potrzeb powiązań zagospodarowania miasta z drogami krajowymi i wojewódzkimi oraz powiązań zewnętrznych, realizowanych przy pomocy dróg powiatowych i gminnych, jak również istotnych powiązań wewnętrznych, zaprojektowano układ dróg i ulic zbiorczych oraz wybranych lokalnych. Drogi te w większości wykorzystują istniejące korytarze drogowe. Nowe drogi zbiorcze przebiegać będą w korytarzach wyznaczonych w Perspektywicznym Planie Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego – na przedłużeniu ulic Różańskiej i Jagiellońskiej. Uznano zasadność utrzymania rezerw terenu dla ich budowy ze względu na planowane odciążenie układu w ścisłym centrum miasta, położonym po obydwu stronach ul. Warszawskiej. Za utrzymaniem tych rezerw przemawia także konieczność stworzenia warunków dla obsługi centrum miasta przez komunikację autobusową, w tym doprowadzenia linii dalekobieżnych i miejskich do dworca autobusowego, który pozostanie w swojej obecnej lokalizacji.

Przy kształtowaniu układu w centrum miasta, zgodnie z obowiązującym Planem Ogólnym, przyjęto zasadę prowadzenia tras układu podstawowego po obrzeżu centrum komercyjno- mieszkaniowego miasta, poza istniejącym ciągiem ulic Pocztowa – Dubois.

W stosunku do ustaleń Planu Ogólnego postuluje się rezygnację z budowy obwodnicy północnej centrum miasta. Obwodnica ta nie jest konieczna zarówno ze względu na ruch tranzytowy, który może zostać całkowicie poprowadzony projektowanym układem tras

obwodowych krajowych i wojewódzkich, jak i ruch wewnętrzny, który uwzględniając skalę rozwoju miasta może zostać przeprowadzony pozostałym układem drogowym. Odcinek na zachód od ulicy Sikorskiego przebiegałby przez tereny ujęć wody. Proponuje się budowę tylko tych jej fragmentów koniecznych do obsługi zabudowy.

Dla potrzeb obsługi terenów przemysłowych po północnej stronie obwodnicy, pomiędzy ulicami Lubiejewską i Sikorskiego, proponuje się wykształcenie ulicy lokalnej, nawiązującej do przebiegu istniejących dróg.

Tereny położone przy obwodnicy ekspresowej, do których dostępność byłaby utrudniona wskutek jej budowy, będą mogły być obsłużone przy pomocy tzw. „dróg serwisowych”, t.j. dodatkowych jezdni w pasie drogi ekspresowej, służących obsłudze przyległego zagospodarowania, zgodnie z projektem budowlanym obwodnicy.

Dla potrzeb obsługi nowego, intensywnego zagospodarowania przy obwodnicy konieczne będzie poszerzenie i dodatkowe wyposażenie dróg serwisowych (po uzyskaniu zgody zarządu drogi ekspresowej - GDDP) lub budowa nowych ulic poza pasem drogi ekspresowej.

7.4. Polityka parkingowa.

Zasady polityki parkingowej wynikają z założonego dopuszczalnego wysokiego udziału komunikacji indywidualnej w podróżach innych niż piesze. Oznacza to dobre udostępnienie samochodem całego miasta, włącznie z zapewnieniem właściwej liczby i organizacji miejsc do parkowania.

Ograniczenia w dostępności samochodami wybranych obszarów wynikać będą z konieczności ochrony warunków życia mieszkańców przed uciążliwością ruchu samochodowego oraz planowanego przekształcenia obszaru śródmiejskiego w centrum komercyjne i mieszkaniowo-usługowe, jako przestrzeni przyjaznej i atrakcyjnej dla użytkowników.

Ograniczenia te powinny być realizowane poprzez lokalizowanie parkingów w obszarach intensywnej zabudowy mieszkaniowej i centrum miasta przede wszystkim na obrzeżu tych terenów pozostawiając wewnątrz mieszkalne lub usługowe w miarę możliwości wolne od zbędnej penetracji ruchu samochodowego. Odległości dojścia pieszego powinny być akceptowalne przez użytkowników i nie przekraczać 100 m. Oznacza to konieczność bilansowania potrzeb parkingowych w obszarach większych niż pojedyncze działki inwestycyjne np. w kwartałach ulic. Ustalenia w tym zakresie powinny być przedmiotem planów miejscowych.

Generalne zasady polityki parkingowej:

- potrzeby parkingowe powinny być zaspokojone na działce własnej inwestora, poza wyżej omówionymi przypadkami,
- w planach miejscowych centralnego rejonu miasta, dla obsługi tego terenu, należy wyznaczyć miejsca parkingowe w formie placów parkingowych i zatok przyulicznych,
- przy programowaniu inwestycji należy stosować następujące wskaźniki postojowe
- 1 miejsce / 1 mieszkanie o wielkości do 60 m² w zabudowie wielorodzinnej,
- 2 miejsca / 1 mieszkanie o wielkości ponad 60 m² w zabudowie wielorodzinnej oraz w zabudowie jednorodzinnej,
- 30-40 miejsc postojowych / 100 zatrudnionych dla parkingów związanych z miejscami pracy,
- 30 – 45 miejsc postojowych / 1000 m² powierzchni użytkowej dla biur, banków i administracji,
- 20 – 40 miejsc postojowych / 1000 m² powierzchni użytkowej dla handlu i usług,
- 30 – 40 miejsc postojowych / 100 miejsc dla kin i gastronomii.

Realizacja miejsc postojowych w liniach rozgraniczających ulic w formie zatok i pasów postojowych, dopuszczalna jest na warunkach określonych w rozporządzeniu MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie.

7.5. Rozwój komunikacji zbiorowej.

Celem rozwój komunikacji miejskiej jest poprawa standardu usług. Komunikacja zbiorowa powinna być konkurencyjna w stosunku do komunikacji indywidualnej, jak również powinna pełnić funkcje socjalne dla osób niezmotywowanych.

Przewiduje się utrzymanie obecnej lokalizacji dworca komunikacji dalekobieżnej oraz miejskiej. Dworzec ten wymaga budowy nowego wielofunkcyjnego budynku odprawy podróżnych i modernizacji peronów. Główny dojazd do dworca przewiduje się od strony ul. Piłata.

Utrzymanie dworca w centrum miasta umożliwi pasażerom dogodne warunki dotarcia do największej w mieście koncentracji celów podróży (miejsca pracy, szkoły, handel, usługi), znajdujących się w tym rejonie. Ewentualne przeniesienie dworca poza obszar centralny zmniejszyłoby atrakcyjność komunikacji publicznej w podróżach do centrum miasta, a w konsekwencji także mogłoby doprowadzić do zmniejszenia liczby użytkowników centrum.

Dla potrzeb funkcjonowania komunikacji autobusowej, w planach miejscowych oraz projektach budowlanych należy przewidywać lokalizację przystanków z zatokami i wiatami.

7.6. Kolej.

Zgodnie z ustawą z dnia 27 czerwca 1997r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 96 poz.591 z późn. zm.) linie kolejowe dzielą się na linie o znaczeniu państwowym oraz lokalnym.

Wykaz linii kolejowych o znaczeniu państwowym i wojewódzkim ustala Rada Ministrów. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 lutego 2000 r. w sprawie wykazu linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe, do linii o znaczeniu państwowym została zaliczona linia Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka.

Zaliczenie do linii o znaczeniu państwowym odcinka Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka oznacza konieczność trwałego utrzymania tego odcinka, stacji kolejowej i co najmniej bocznicy do Komorowa.

Dostępne obecnie dokumenty dotyczące strategicznych problemów rozwoju województwa, nie odnoszą się jednoznacznie do problemu utrzymania dalszego odcinka tej linii t.j. Ostrów Mazowiecka – Małkinia. Do czasu ustalenia dalszych losów tego odcinka należy utrzymać obecny przebieg linii i granice terenów kolejowych dla odcinka linii na południe od stacji Ostrów Mazowiecka. Zgodnie z ustawą z dnia 8 września o restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U.Nr 84. Poz. 948) mienie PKP może być nieodpłatnie przekazane jednostce samorządu terytorialnego.

Przyjmuje się, że podobnie jak obecnie kolej nie będzie obsługiwać ruchu osobowego, a jedynie towarowy.

7.7. Obsługa transportu ładunków.

Podstawową rolę w obsłudze transportu ładunków odgrywać będzie transport samochodowy.

Główne źródła i cele transportu ciężarowego znajdować się będą poza obszarem centralnym. W większości zlokalizowane są one przy drogach wylotowych z miasta i mają, albo będą miały z nimi dobre powiązania przy pomocy ulic układu podstawowego, np. zakłady w rejonie ulic Sikorskiego i Lubiejewskiej. Ze względu na dobra dostępność z zewnątrz funkcje produkcyjno-usługowe, wiążące się z koniecznością zapewnienia sprawnego transportu towarowego, powinny być lokalizowane w rejonach, dobrze skomunikowanych z głównymi drogami wylotowymi.

Z uwagi na obowiązujące przepisy w zakresie ograniczenia ruchu pojazdów ciężkich w niektórych dniach i porach roku, możliwe jest wyznaczenie terenów dla lokalizacji parkingów dla samochodów ciężarowych z odpowiednim zapleczem socjalnym i technicznym, np. w rejonach projektowanych węzłów na obwodnicy ekspresowej Ostrowi.

7.8. Ruch niezmotoryzowany.

Ruch pieszzy

Celem rozwoju ciągów i stref dla ruchu pieszego jest stworzenie dogodnych, krótkich powiązań dla pieszych, zapewnienie dostępności przystanków komunikacji zbiorowej i eliminacja (na ciągach o intensywnym ruchu pieszym) uciążliwości pochodzących od ruchu samochodowego, poprawa bezpieczeństwa pieszych, stworzenie warunków dla rozwoju centrum miasta.

Ciągi i strefy ruchu pieszego należy przewidywać w centrum miasta oraz we wnętrzach osiedli mieszkaniowych. Jako rozwiązanie alternatywne możliwe jest wprowadzenie „stref zamieszkania, w rozumieniu przepisów ustawy „Prawo o ruchu drogowym”, co wiąże się m.in. z wprowadzeniem nakazu jazdy z prędkością nie większą niż 20km/h.

W czasie budowy i przebudowy dróg należy je wyposażać w chodniki i przejścia dla pieszych.

Ruch rowerowy.

Celem rozwoju dróg rowerowych jest zapewnienie każdemu chętnemu możliwości korzystania z roweru, poruszania się bezpiecznie w dogodnych warunkach środowiskowych, uczynienie z roweru silnie konkurencyjnego środka lokomocji, szczególnie w stosunku do samochodu osobowego.

Czynnikami sprzyjającymi rozwojowi ruchu rowerowego są:

- obecność rozległych terenów leśnych i otwartych w mieście i jego otoczeniu,
 - szerokie w większości korytarze ulic w liniach rozgraniczających, umożliwiające prowadzenie w nich ścieżek rowerowych,
 - rosnąca świadomość ekologiczna społeczeństwa,
 - duża popularność i rosnący poziom zakupów rowerów,
 - stosunkowo niski koszt budowy ścieżek rowerowych.
- Czynnikami niesprzyjającymi dla rozwoju ruchu rowerowego są:
- obecność barier przestrzennych np. dróg o dużym ruchu,

- niezbyt dogodne warunki klimatyczne przez znaczną część roku,
- świadomość obecnie niedogodnych warunków i bezpieczeństwa dla ruchu rowerowego oraz długiego procesu budowy sieci dróg i parkingów dla rowerów.

Przyjęto następujące zasady kształtowania sieci dróg rowerowych:

- zapewnienie powiązań między rejonami mieszkalnymi i miejscami pracy, szkołami oraz handlu i usług,
- wyposażenie ulic układu podstawowego, prowadzących intensywny ruch samochodowy w ścieżki rowerowe lub pieszo-rowerowe całkowicie oddzielone od pozostałego ruchu kołowego,
- dopuszczenie ruchu rowerowego na pozostałych drogach o mniejszym ruchu, wspólnie z ruchem pojazdów samochodowych oraz we wnętrzach osiedli, terenach leśnych i parkowych,
- zapewnienie kompletności sieci i możliwości jej rozbudowy.

Ponadto konieczne będzie tworzenie miejsc do przechowywania i parkowania rowerów oraz działania promujące i edukacyjne propagujące ruch rowerowy.

7.9. Koordynacja polityki rozwoju transportu i polityki rozwoju przestrzennego.

Konieczne jest skoordynowanie polityki komunikacyjnej z polityką przestrzenną, tak aby uzyskać zmniejszenie transportochłonności i kosztów rozwoju całego układu.

Głównymi działaniami powinny być:

- utrzymanie zwartości struktury miasta, przeciwdziałanie przenoszenia się osadnictwa na obszary trudne do obsługi lub wymagające znacznych nakładów dla jej zapewnienia,
- kształtowanie zagospodarowania przyjaznego ruchowi pieszemu i rowerowemu oraz umożliwienie jego obsługi transportem zbiorowym,
- polityka lokalizacyjna, uwzględniająca istniejącą lub możliwą do osiągnięcia dostępność komunikacyjną, utrzymanie wysokiej intensywności wykorzystania terenów o dogodnej obsłudze transportowej,
- lokalne bilansowanie miejsc zamieszkania, pracy i oferty usługowej.

7.10. Kierunki rozwoju transportu – priorytety realizacyjne.

Działaniem priorytetowymi powinno być wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta. Budowa obwodnicy ekspresowej Ostrowi rozpoczęła się w 2001 r.

W ślad za budową drogi ekspresowej powinna zostać rozważona przez władze województwa realizacja nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 627 w stronę Ostrołęki.

Realizacja nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 677, z uwagi na mniejszy ruch i uciążliwości może być realizowana w dalszej przyszłości. Do tego czasu powinny zostać jednoznacznie wyjaśnione wszystkie kwestie związane z jej przebiegiem na terenie miasta.

Realizacja nowego układu dróg zbiorczych w centrum miasta powinna następować sukcesywnie w miarę konkretyzowania się zamiarów przebudowy centrum miasta.

Do czasu budowy nowych dróg zgodnie z wariantem rekomendowanym konieczne jest utrzymanie istniejących klas dróg. Dotyczy to ulic:

- Warszawskiej, Armii Krajowej, jako zbiorczej, po wybudowaniu obwodnicy ekspresowej, ale do czasu budowy południowej obwodnicy centrum po śladzie ul. Piłata,
- Stacyjnej, jako głównej, do czasu budowy nowej drogi w kierunku Ostrołęki po północnej stronie torów kolejowych,
- Dubois, Małkińskiej, Grota-Roweckiego, Lubiejewskiej, jako głównej, do czasu budowy obwodnicy w ciągu drogi nr 677,
- Brokowskiej, jako głównej, do czasu budowy nowego połączenia z drogą ekspresową.

Utrzymanie obecnych klas oznacza przede wszystkim ograniczenia przekształceń terenów, w sposób zwiększający bezpośrednią ich obsługę z tych dróg oraz budowę nowych skrzyżowań w zbyt małych odległościach od sąsiednich.

Wyposażanie istniejącego układu w nawierzchnie twarde, chodniki, ścieżki rowerowe i urządzenia dla komunikacji zbiorowej oraz budowa dróg dla obsługi zagospodarowania na nowych terenach powinno być działaniem ciągłym.

Problem który wymaga rozwiązania jest konieczność przebudowy dworca autobusowego, jako wielofunkcyjnego obiektu komercyjnego i obsługi pasażerów. Wielofunkcyjność dworca pozwoliłaby uzyskać środki na jego przebudowę i eksploatację.

- zaniechanie budowy stacji napowietrznych 4 żerdziowych na korzyść montowania transformatorów na jednej lub zbliżnionej żerdzi.
- budowę linii niskiego napięcia i średniego przy zastosowaniu przewodów izolowanych zapewniających niezawodność działania w każdych warunkach atmosferycznych.

Reasumując, osiągnięcie pożądanego systemu dystrybucji energii elektrycznej wymagać będzie:

- rozbudowy układów istniejących 15 kV w zachodniej i północnej części miasta, w oparciu o stacje redukcyjną Ostrów Mazowiecka, w dostosowaniu do wzrostu obciążenia wynikłego z programu rozwoju terenów mieszkaniowych i przemysłowych,
- rozbudowy istniejących i budowy nowych układów 15 kV głównie w południowej części miasta,
- rozbudowy i modernizacji stacji redukcyjno – pomiarowej Ostrów Mazowiecka

8.2. Gazownictwo

Układ zaopatrzenia w gaz ziemny miasta i zakładów przemysłowych odbywać się będzie układem gazociągów nisko i średnioprężnych.(rys. 2)

Zasilanie tych sieci odbywać się będzie z gazociągu wysokoprężnego o znaczeniu krajowym, który przebiega poza obszarem miasta poprzez stacje redukcyjno-pomiarowe I° usytuowaną we wsi Podborze, o przepustowości $Q = 3200 \text{ Nm}^3/\text{h}$

Sieć gazociągów niskoprężnych o średnicach $\varnothing 32$ do $\varnothing 225$ mm zasilana jest i będzie ze stacji gazowych II°. System zaopatrzenia miasta gazociągami niskoprężnymi obejmuje i obejmować będzie przede wszystkim środkową część miasta .Przewiduje się rozbudowę sieci tych gazociągów o nowe odcinki.

Gazociągi średnioprężne zasilają i zasilać będą zakłady przemysłowe i budownictwo jednorodzinne znajdujące się na obrzeżach miasta. Będzie to system sieci o średnicach od $\varnothing 32$ do $\varnothing 400$ mm, który będzie ulegał systematycznej rozbudowie w ramach potrzeb i z zachowaniem odległości podstawowych od innych obiektów budowlanych, gazociągów wysokoprężnych i stacji redukcyjno -pomiarowych, zgodnie z przepisami

8.3. Ciepłownictwo

Zakłada się różnorodność rozwiązań w ogrzewaniu budownictwa na terenie miasta (rys. 3), i tak ;

- budownictwo wielorodzinne, usługowe i obiekty drobnego przemysłu ogrzewane będą z miejskiej sieci ciepłowniczej i lokalnych kotłowni,
- budownictwo jednorodzinne i stare budownictwo wielorodzinne w centrum miasta ogrzewane będzie z kotłowni wbudowanych na gaz ziemny, olej itp.,
- zakłady przemysłowe znajdujące się na terenie miasta ogrzewane będą z własnych kotłowni

Wymieniona wyżej miejska sieć ciepłownicza zasilana jest i będzie z dwóch źródeł ciepła:

- ciepłowni miejskiej o mocy ca 26 MW, znajdującej się przy ulicy Lipowej,
- ciepłowni miejskiej, olejowej o mocy 0.43 MW, położonej przy ulicy Waryńskiego

Źródła ciepła na terenie miasta winny być systematycznie modernizowane, przez co zmniejszać się będzie stopień zanieczyszczenia środowiska, a sprawność kotłowni się zwiększy.

Kotłownie lokalne należy stopniowo podłączać do miejskiej sieci ciepłowniczej lub zamieniać na kotłownie gazowe czy olejowe. Ciepłownia miejska może być modernizowana alternatywnie, w zależności od zastosowanego paliwa, a pod uwagę można brać następujące paliwa:

- wzbogacony węgiel kamienny o wysokiej jakości
- gaz ziemny
- olej opałowy

Zakłada się stopniową modernizację wysokoparametrowych i niskoparametrowych sieci ciepłowniczych, która polegać będzie na wymianie sieci wykonanej z tradycyjnych materiałów na sieci preizolowane (z systemem wykrywania przecieków), przez co nastąpi znaczne zmniejszenie strat ciepła na przesyle.

Całość działań w zakresie wytwarzania i dystrybucji energii cieplnej na terenie miasta zmierzać ma do zmniejszenia kosztów jej wytwarzania, zmniejszenia strat na przesyle a jednocześnie zmniejszeniu ilości zużywanej energii cieplnej.

Należy dążyć do znacznego zmniejszeniu ilości zużywanej energii u odbiorców tak, aby wskaźnik energochłonności obiektów był porównywalny z ustalonym w Niemczech i wynosił 50 – 100 kWh/m² na rok.

8.4. Zaopatrzenie w wodę

Zaopatrzenie miasta Ostrów Mazowiecka w wodę do celów bytowo - gospodarczych opierać się będzie o ujęcie wód wgłębnych, czwartorzędowych z Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr.221 wraz ze stacją uzdatniania wody (rys4).

Na podstawie analizy możliwości rozbudowy ujęcia wody z punktu widzenia zasobów wód podziemnych wykonanej w 1996r określono możliwość jego rozbudowy do 1400 m³/d. Wielkość ta pozwoli na zakładany w Studium rozwój miasta.

Jakość wody, którą uzyskuje odbiorca z istniejącej Stacji Uzdatniania Wody musi spełniać warunki określone w obowiązujących przepisach, w związku z tym proces uzdatniania będzie podlegał ciągłej modernizacji, a jakość wody pobieranej na ujęciu nie powinna co najmniej ulegać pogorszeniu.

Dalszy rozwój miasta będzie wymagał rozbudowy i modernizacji stacji uzdatniania wody i sieci magistral wodociągowych. Teren przeznaczony pod ujęcie wody powinien być zarezerwowany tylko do tego celu i uporządkowany. Nie zaleca się budowy obiektów kubaturowych z wyjątkiem służących pozyskiwaniu i uzdatnianiu wody.

Zakłada się, że zasilanie miasta odbywać się będzie sieciami wodociagowymi w układzie pierścieniowo – promienistymi o średnicach od Ø80 do Ø450.

Przyjmuje się, że z wodociągu miejskiego zasilani będą w dalszym ciągu mieszkańcy wsi Komorów, Stok, Ugniewo, Lubiejewo, Grabownica i Podborze oraz te zakłady pracy, które nie mają własnych ujęć wody lub z różnych powodów chcą korzystać z wody miejskiej. Przewiduje się, że liczba zakładów pracy korzystających z wody miejskiej może ulec zwiększeniu, a ponieważ przepustowość nominalna stacji uzdatniania wody obecnie wykorzystywana jest w ca 60% i istnieją możliwości jej dalszego zwiększenia o ca 30% należy te tendencje podtrzymywać ponieważ wpłynie to korzystnie na jednostkową cenę wody.

W celu zapewnienia dostawy wody dla nowo wyznaczonych terenów budowlanych muszą być wykonane nowe odcinki sieci o średnicach Ø80 i Ø100 w układzie pierścieniowym.

Odcinki sieci wykonane z azbesto-cementu i skorodowane odcinki stalowe powinny być wymienione na nowe.

Studnie wiercone znajdujące się na terenie miasta muszą mieć uporządkowany status prawny, tj. określone decyzjami strefy, wydajności eksploatacyjne, pozwolenia wodnoprawne i powinny pozostawać w ciągłej gotowości do awaryjnego zasilania ludności.

8.5. Gospodarka ściekami

Odprowadzanie ścieków sanitarnych z terenu miasta winno odbywać się siecią kanalizacji sanitarnej do znajdującej się w południowej części miasta oczyszczalni ścieków. (rys. 5) Jest to oczyszczalnia mechaniczno – biologiczna, o przepustowości $Q_{\text{śrd}} = 6.000,00 \text{ m}^3/\text{d}$.

Ścieki po przejściu całego procesu technologicznego odprowadzane są do cieków Grzybówka i dalej odpływają do rzeki Brok odległej od oczyszczalni około 10 km. Z uwagi na bardzo małe przepływy w Grzybówce odprowadzane do niej ścieki wymagają bardzo wysokiego stopnia redukcji zanieczyszczeń. Obecnie oczyszczalnia spełnia ten wymóg.

W studium przyjęto, że w okresie docelowym ścieki sanitarne z całego miasta będą odprowadzane do istniejącej oczyszczalni ścieków. Wymaga to od użytkownika oczyszczalni utrzymania obecnego wysokiego stopnia oczyszczania. W przypadku niemożności spełnienia tego wymogu należy liczyć się z koniecznością przepompowywania oczyszczonych ścieków do rzeki Nur lub do rzeki Bug przepływającej w odległości około 11 km od miasta.

Zakłada się, że zasięg obsługi istniejącej oczyszczalni ścieków obejmie całe miasto w granicach administracyjnych oraz niektóre miejscowości leżące w pobliżu granic miasta. Siecią kanalizacyjną zostaną objęte tereny miejskie o zabudowie intensywnej i wiejskie o zabudowie zwartej oraz tereny przemysłowe. Natomiast tereny o zabudowie ekstensywnej oraz zabudowa kolonijna będą musiały mieć lokalne sposoby odprowadzenia ścieków poprzez budowę indywidualnych lub zbiorczych oczyszczalni przydomowych z odprowadzeniem oczyszczonych ścieków do gruntu. W przypadku nie możliwości odprowadzenia oczyszczonych ścieków do gruntu (brak odpowiednich warunków gruntowo - wodnych) ścieki powinny być gromadzone w szczelnych bezodpływowych zbiornikach i wywożone wozami asenizacyjnymi do punktu zlewnego na oczyszczalni ścieków. Ocena które obszary o zabudowie ekstensywnej powinny być objęte siecią kanalizacyjną a które posiadać rozwiązania lokalne musi być poparta rachunkiem techniczno - ekonomicznym określającym opłacalność przyjętego rozwiązania.

Wody deszczowe

Odprowadzenie wód deszczowych z terenu miasta winno opierać się na systemie kanalizacji deszczowej odprowadzającym je po ich oczyszczeniu do cieków wodnych przepływających przez teren miasta. Jedynym ciekim, odbierającym wody z kanalizacji deszczowej jest Grzybówka. Jednocześnie na terenach zurbanizowanych Grzybówka powinna być wyregulowana (pogłębiona i poszerzona) tak by mogły przyjmować zwiększone ilości wód opadowych.

8.6. Odpady komunalne i przemysłowe

Odpady komunalne z terenu miasta wywożone są i będą na wysypisko śmieci we wsi Lubiejewo, zlokalizowane około 4 km na północ od miasta.

Według szacunków Zakładu Gospodarki Komunalnej w Ostrowi Mazowieckiej obecne składowisko będzie rozbudowywane i docelowo rozwiąże ono problem usuwania odpadów na około 20 lat.

Istniejące składowisko jest eksploatowane od około 20 lat, kwatery składowania zajmuje powierzchnie około 1 ha.. W związku z istniejącymi barierami (drogi gruntowe) możliwa jest rozbudowa składowiska w kierunku północnym i zachodnim. Przewiduje się maksymalną, łączną powierzchnię składowiska około 5,7 ha. eksploatowaną w trzech etapach.

Składowane odpady są układane w warstwy o grubości 1,20 do 1,70 m następnie zagęszczane i przysypywane ziemią o miąższości 15,0cm.

Z miasta w ciągu jednego miesiąca wywożone jest około 1500,00 m³ odpadów. Zakłada się, że w miarę wprowadzania segregacji ilość odpadów odprowadzanych z miasta będzie ulegać zmniejszeniu nawet do 50%. Segregacji podlegać będą następujące surowce wtórne; szkło, plastik, złom, makulatura baterie i szmaty.

Segregacja w miarę jej wprowadzania powinna obniżyć koszty transportu a przez to wpłynąć na jednostkową cenę jaką płaci mieszkańiec.

Ponieważ zachodzi uzasadniona obawa, że założony w projekcie składowiska czas eksploatacji (rok 2020) może ulec zasadniczemu skróceniu należy podjąć działania w celu poszukiwania nowych rozwiązań. Rozwiązaniem tym może być poszukiwanie nowych terenów do składowania odpadów poza terenem miasta lub zdecydowanie się na ich spalanie .

9. OBSZARY, DLA KTÓRYCH SPORZĄDZENIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO JEST OBOWIĄZKOWE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW SZCZEGÓLNYCH LUB ZE WZGLĘDU NA ISTNIEJĄCE UWARUNKOWANIA.

Na obszarze miasta obowiązek wykonania planów na podstawie przepisów szczególnych może wynikać z następujących powodów:

- w wypadku zmiany przeznaczenia na cele nierolne i nieleśne terenów rolnych lub leśnych,
- w celu umożliwienia realizacji programów wojewódzkich służących ponadlokalnym i regionalnym celom publicznym,
- w celu umożliwienia realizacji zadań rządowych służących ponadlokalnym celom publicznym,
- w celu umożliwienia realizacji lokalnych celów publicznych, za wyjątkiem zadań związanych z budową urządzeń infrastruktury technicznej w granicach pasów drogowych,
- dla obszarów, które mogą być przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wynikającą z potrzeby zaspokajania potrzeb mieszkaniowych wspólnoty samorządowej,
- dla obszarów dla których Rada Gminy podejmie uchwały o potrzebie ochrony jako obszary chronionego krajobrazu, lub zespoły przyrodniczo-krajobrazowe.

Nie wskazuje się obszarów dla których należy sporządzić plany ze względu na istniejące uwarunkowania. Nie narusza to jednak obowiązku sporządzania planów miejscowych wszędzie tam gdzie Rada Gminy tak rozstrzygnie z inicjatywy własnej lub na czyjś wniosek.

**10. OBSZARY PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI ZADAŃ I PROGRAMÓW
WYNIKAJĄCYCH Z POLITYKI ZAWARTEJ W PLANIE ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA**

Przewidziane ponadlokalne zadania inwestycyjne:

- modernizacja drogi krajowej nr 8 wraz z budową obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej
- modernizacja drogi krajowej nr 60

11. GŁÓWNE KIERUNKI ROZWIĄZAŃ PRZESTRZENNYCH NA TLE OTOCZENIA

Miasto Ostrów Mazowiecka, położone na skrzyżowaniu międzynarodowego szlaku komunikacyjnego związanego z systemem infrastruktury technicznej Warszawa – Białystok – granica państwa ze szlakiem komunikacji i infrastruktury technicznej Ciechanów - Różan – Mińsk Mazowiecki, stanowi ważny ośrodek ponadlokalny, uzupełniający oddziaływania tych miast.

O roli tego ośrodka i jego ponadlokalnym znaczeniu świadczą liczne organy i instytucje usługowe pracujące dla potrzeb otoczenia regionalnego, jak organy administracji, instytucje służby zdrowia i opieki społecznej, obiekty szkolnictwa, kultury i sportu.

W okresie przemian ustrojowych Ostrów Mazowiecka utrzymuje swoje ważne miejsce w sieci osadniczej regionu, staje się stolicą powiatu, a jej zasięg oddziaływania rozciąga się na gminy: Andrzejewo, Boguty-Pianki, Brok, Małkinia Górna, Nur, Ostrów Mazowiecka, Stary Lubotyń, Szulborze Wielkie, Wąsewo, Zaręby Kościelne, co odpowiada obszarowi obecnego powiatu ostrowskiego, który zamieszkuje około 79 tys. osób.

W analizowanym w studium okresie do 2010 roku miasto nie musi wykraczać poza granice administracyjne, ponieważ może się racjonalnie rozwijać wykorzystując tereny budowlane, których posiada wystarczające rezerwy.

Miasto nie istnieje jednak w próżni i dla zabezpieczenia swoich żywotnych interesów i interesów bezpośredniego otoczenia, musi współpracować z sąsiednimi gminami dla wykorzystania bezpośrednich związków funkcjonalnych wiążących się z położeniem zagospodarowanych terenów rekreacyjno - sportowych w Broku, atrakcyjnych terenów mieszkaniowych w Podborzu, Komorowie i Ugniewie siecią powiązań drogowych oraz zasięgiem miejskiej komunikacji autobusowej.

12. STRATEGICZNE SPOJRZENIE NA OSTRÓW MAZOWIECKĄ

Termin strategia trafił do ekonomii i zarządzania z dziedziny wojskowości. Strategiem w świecie starożytnym był ten kto przewodził armii. Dziś strategia to pojęcie stosowane szeroko przez kierujących organizacjami. Stąd trafiło wreszcie do słownika zarządzania miastem. Należy jeszcze tylko wyjaśnić, co będziemy przez nią rozumieli. W niejednym mieście znajdziemy na półce prezydenta dokument o takiej nazwie. Opracowanie pod tytułem "strategia" jest bowiem wymagane przez Unię Europejską przy rozdzielaniu funduszy strukturalnych. Zakłada się, że kto ma "strategię" ten nie zmarnuje przyznanych środków. Ale tak na prawdę strategia nie musi być rozbudowanym dokumentem, czasami może nawet nie istnieć na papierze, a jedynie w głowach liderów miasta. Powinna być natomiast zgrabną syntezą, która będzie użytecznym narzędziem zarządzania. Opracowania strategii nie można też po prostu zamówić, a potem otrzymać w teczce. Trzeba samemu brać udział w jej opracowaniu, zewnętrznym konsultanci mogą co najwyżej pomóc przy nadawaniu jej odpowiedniej formy. Jej istotą jest bowiem czynienie wyborów odnośnie kluczowych kwestii. Dlatego nie ma jednej najlepszej strategii, jest tylko ta na którą się decydujemy.

Strategia w pierwszym rzędzie, to coś co odnosi się do spraw najważniejszych, kluczowych dla funkcjonowania miasta, może nawet jego przetrwania. Zakładamy, że odpowiedzialnością współczesnych samorządów jest nie tylko zarządzania dobrami i usługami publicznymi, ale również rozwój gospodarczy miast. Strategię intuicyjnie kojarzymy z osiąganiem przyszłych celów za pomocą odpowiedniej alokacji ograniczonych przecież środków. Strategia jest też sztuką zapanowania nad nadchodzącą przyszłością, próba nie pozostawiania wszystkiego losowi. Chodzi nam oczywiście o przyszłość lepszą, o coś więcej przez los daną przeciętność. Możemy nazwać odniesieniem sukcesu. Strategia jest zatem grą o wygranie pewnej stawki. Wiąże się to jednak z koniecznością akceptowania pewnego ryzyka, wygrana może być znaczna, ale porażka dotkliwa. Czy wobec tego nie jest bezpieczniej nie włączać się do tej gry. Problem w tym, że niezależnie od woli mieszkańców miasta w naturalny sposób grają ze sobą o przyciągnięcie nowych mieszkańców, inwestorów. Wiele osób urodzonych i wychowanych w Ostrowi wybiera później za swoje miejsce zamieszkania Warszawę. Jest to przykład pola strategicznego, rynku, na którym konkurują ze sobą miasta. Strategia powinna zawierać definicję takich pól oraz wybór sposobu w jaki na nich zamierzamy działać. Identyfikacja i próba pokonanie konkurentów nadaje strategii charakteru walki. Skuteczne jej prowadzenie wiąże się nieodłącznie z budowaniem i wykorzystywaniem przewagi strategicznej.

12.1. WIZJA MIASTA

Punktem wyjścia dla rozważań o strategii powinna być odpowiedź na pytanie co właściwie chcemy osiągnąć. Co będziemy rozumieli przez nasz sukces. Może to być rozwiązanie istotnych problemów albo oddalenie zagrożenia. Ale może to też być realizacja marzeń. Takie wyobrażenie o przyszłym mieście jest określane mianem wizji. Powinna być ona wyrazem wspólnych aspiracji mieszkańców i niewątpliwie może być bardzo pięknym źródłem strategii. Budowanie wizji wymaga szerokiego udziału lokalnej społeczności, chodzi bowiem o to, żeby strategię na niej opartą realizować chciał ogół mieszkańców. Pełni ona wtedy rolę integratora miejscowej społeczności, jednoczy do wspólnego działania tak samo jak w chwilach wielkiego zagrożenia. Wizja powinna być realna, a jednocześnie marzycielska, musi być wyzwaniem, jej realizacja nie może być blisko w zasięgu ręki. Dobrym horyzontem czasowym wydaje się czas potrzebny na zmianę pokolenia, marzymy o mieście w którym będą żyły nasze dzieci.

W naszej ankiecie otrzymaliśmy szereg wypowiedzi opisujących wyobrażenia o przyszłym kształcie Ostrowi. Wyłania się z nich obraz miasta będącego miejscem ustabilizowanej pracy, wypoczynku, oferujące ciekawe sposoby spędzania wolnego czasu. Ze względu na położenie, a Ostrów jest trochę jak wyspa pośród kompleksów leśnych, miasto zdane jest na swoistą samowystarczalność w zakresie usług dla mieszkańców. Z drugiej strony rozwinięta produkcja jest całkowicie eksportowana poza miasto. Trzecim fundamentem miasta będzie prawdopodobnie obsługa ruchu na trasie Via Baltica.

Wizja powinna być zwięźle sformułowana, tutaj możemy ją tylko próbować zarysować. Sztuka zawarcia w kilku zdaniach, najistotniejszych kwestii jest trochę podobna do wymyślania sloganów reklamowych. Należy przy tym pamiętać, że wizja jest pierwszym wyborem strategicznym jaki podejmuje miasto.

Dlatego pozostajmy przy zwykłym przykładowym opisie.

Ostrów będzie dwudziestopięcio-, trzydziestotysięcznym miastem położonym przy ważnej międzynarodowej trasie. Obwodnica odciąży miasto od ruchu tranzytowego. Wykształcony zostanie system atrakcyjnych przestrzeni publicznych z ofertą usługową dla mieszkańców. Miasto nabierze wyrazu, działalność administracyjna zostanie skupiona w jednym miejscu. Wzdłuż pasażu powstaną kawiarnie z ogródkami, przeplatane markowymi sklepami skupią wieczorne życie miasta. Uzupełnieniem tego będzie atrakcyjny układ zieleni publicznej i wszechobecne tereny sportowe. Podstawą gospodarki miasta będzie produkcja kilku zakładów przemysłowych eksploatujących wyjątkowe umiejętności mieszkańców. Będą one obsługiwani przez lokalnych kooperantów i firmy otoczenia biznesu. Miasto będzie znane

55

z wysokiego poziomu szkolnictwa średniego i odnoszącego sukcesy klubu sportowego. Wzdłuż obwodnicy powstaną kompleksy obiektów obsługujących ruch samochodowy. Atrakcyjne otoczenie przyrodnicze, lasy, miejscowość Brok będą terenem wypadów za miasto.

12.2. POLA STRATEGICZNE

Wizja miasta jest pożądanym, ale nie obowiązkowym elementem strategii. Pełnić może rolę zwornika, źródła zasad dla działania. Również bez jej formułowania możemy określić, które obszary są kluczowe dla miasta. Na podstawie ankiety oraz analiz studialnych dochodzimy do wniosku, że dla Ostrowi można je zgrupować na dwóch polach. Są to:
wykształcenie system przestrzeni publicznych z usługami
przyszłość gospodarcza miasta

W obszarach pól formułujemy cele strategiczne. Pełnią one rolę kontrolną przy realizacji strategii, dlatego powinny być formułowane w sposób, który pozwala mierzyć ich stopień realizacji. Ostatnim ważnym elementem strategii są funkcjonalne plany działania, które przekładają ją działania operacyjne.

12.3. KSZTAŁTOWANIE SYSTEMU PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

Spośród wskazanych w ankiecie szesnastu problemów czy też słabości Ostrowi połowa dotyczy tak naprawdę niskiej jakości i ilości przestrzeni publicznych miasta. Zagadnienie to mieści się w szeroko rozumianej kategorii dóbr i usług publicznych. Jest to tradycyjnie podstawowe pole działań urzędu miasta. Patrząc na budżet Ostrowi widzimy w zasadzie jego podział na obszary specjalistyczne. Istotą strategii jest decyzja, wybór akceptujący działanie i odpowiednia alokacja środków. Nie ma ona wymiaru konkurencji z siłami z zewnątrz. Wydaje się, że najlepszą sposobność dostarcza tu budowa obwodnicy. Umożliwi to zmianę układu komunikacyjnego miasta i na przykład jednocześnie utworzenie pasaży. Niezależnie od tego możemy ułożyć listę istotnych zadań publicznych:

- zły stan nawierzchni znaczne części dróg
- nie zakończony proces kanalizacji miasta
- zanieczyszczanie wód kanalizacji deszczowej przez mieszkańców

Wymagają one jednak raczej dobrego zarządzania niż obejmowania ich strategią. Sugerując sposób działania, wydaje się, że tworzenie przestrzeni publicznych można zrećniej prowadzić posiadając zasób gruntów komunalnych. Obecna polityka miasta polegająca na jego ograniczaniu powinna być raczej uzupełniona aktywnym kształtowaniem

zasobu. Znacznie łatwiej jest przeprowadzić szczegółowy plan zagospodarowania przestrzennego na posiadanym przez gminę terenie. Ewentualna realizacja działań na tym polu wymagać będzie precyzyjnego opracowania funkcjonalnych planów działania.

12.4. PRZYSZŁOŚĆ GOSPODARCZA

Na tym polu rozgrywa się prawdziwy sukces miasta i dobrobyt jego obywateli. To tutaj można zlikwidować drugą ważną grupę problemów wskazanych w ankiecie bezrobocie, szczególnie ludzi młodych, niskie płace.

Ostrów Mazowiecka osiągnęła w ostatnich kilku latach niewątpliwe sukcesy gospodarcze. Obecność kilku poważnych inwestorów ożywiła produkcję. Efektem tego jest stosunkowo niewielkie bezrobocie oceniane na 10%. Szacując liczbę ludności czynnej zawodowo na 10 tysięcy, oznacza to, że bez pracy pozostaje około tysiąca osób. Ponieważ przyjmuje się, że 5% ludzi w wieku produkcyjnym jest w trakcie zmiany pracy lub nie jest nią chwilowo zainteresowana, do stanu nasycenia brakuje jeszcze kilkuset miejsc pracy. Swoją sukces Ostrów zawdzięcza zarówno planowanej działalności władz miasta jak i spontanicznym wysiłkom swoich obywateli. Można się również dopatrywać w nim elementów natury ekonomicznej. Ostrów ubiegła kilka innych miast, które również chętnie powitały by przedsiębiorców, okazała się konkurencyjna na rynku inwestycji bezpośrednich. Na czym polega jest przewaga konkurencyjna ?

Wyróżnia się dwa podstawowe sposoby osiągania przewagi nad innymi miastami na polu zachęcania przedsiębiorstw do ulokowania swojej produkcji. Są to niskie koszty lub różnicowanie.

Duże miasta oferują znaczny lokalny rynek zbytu oraz bogate otoczenie usług dla biznesu. W bliskim otoczeniu można też znaleźć dostawców części do produkcji i zróżnicowany zasób potencjalnych pracowników. Istotą przewagi dużego miasta jest głównie możliwość ograniczenia kosztów sprzedaży oraz zmniejszanie kosztów produkcji dzięki ekonomii skali. Przyciągać to powinno przedsiębiorców myślących w pierwszym rzędzie o działaniu na rynku wielkiego miasta. Zależnie od rodzaju działalności co innego będzie oznaczać miast duże, np. dla założenia hipermarketu potrzeba około 100 tysięcy mieszkańców. Jest to przykład dla przewagi typu niskich kosztów.

Miasto może mieć jednak atuty. Czasami sam fakt ulokowania produkcji w danym mieście podnosi prestiż producenta i wtedy może on osiągać wyższe ceny. Miasto pomaga

budować markę jego wyrobu lub usługi. W takiej sytuacji może on akceptować wyższe koszty produkcji i sprzedaży. Na tej zasadzie projektanci mody ciągną do Paryża i Mediolanu, a turyści do Zakopanego, bo miasta te oferują coś niepowtarzalnego, są stolicami mody lub turystyki. Szlifowanie najwyższej klasy brylantów może odbywać się tylko w Amsterdamie, a najlepszy produkt destylacji wina może pochodzić tylko z rejonu Cognac, dlatego bo miejsca te są postrzegane jako skupiające specjalne, niedostępne gdzie indziej, zasoby umiejętności szlifierzy i winnice na wychodniach wapieni kredowych. Są to przykłady przewagi typu różnicowania.

Również małe miasto może przyciągać producenta niższymi kosztami wytwarzania lub ogólniej korzystnymi warunkami produkcji. Składać się na to mogą bliskość źródeł surowców, szczególne predyspozycje lub niskie płace oferowane na lokalnym rynku pracy. O ile każde miasto może przygotować ofertę darmowych terenów, to tylko niektórzy mają w sąsiedztwie surowce, zapewniają odpowiednie połączenia komunikacyjne albo bliskie sąsiedztwo dużego miasta. Szczególnie cennych zasobów miasto ma najczęściej niewiele dlatego ostatecznie prowadzi to koncentrowania działalności w zakresie najlepiej je wykorzystującym. Koncentracja działalności może oznaczać skupienie się na obsłudze jednego rynku np. dużego miasta w bliskim sąsiedztwie. Można produkować na jego potrzeby lub też oferować mu swoje usługi. Na przykład Otwock koncentruje się na nocowaniu ludzi pracujących w Warszawie. Małe miasto może również połączyć koncentrowanie działalności z różnicowaniem.

Spośród krótko przedstawionych opcji to właśnie koncentracja niskich kosztów jest powodem sukcesu Ostrowi. Podstawowymi zasobami, które zostały tu wykorzystane to kontakty mieszkańców z zagranicą, oferta rynku pracy i korzystne położenie komunikacyjne. Niestety wydaje się, że najważniejsza jest niska cena pracy.

Koncentracja kosztowa daje możliwość osiągania korzyści, jednak wiąże się z nią również istotne zagrożenia. Ewentualny kryzys branży, w której miasto się specjalizuje może być prawdziwą katastrofą. Przykładami mogą być Łódź czy Dzierżoniów. Dlatego wymagana jest ciągła kontrola sytuacji, która pozwoli wcześniej podjąć środki zaradcze. Droga do tego jest utrzymywanie ścisłego kontaktu z działającymi w mieście przedsiębiorcami, budowa wzajemnego zaufania i wymiana kluczowych informacji.

Dla Ostrowi, w przeciwieństwie do zlokalizowanych w niej producentów, przewaga niskich kosztów ma również wady. Bezrobocie jest wprawdzie niewielkie, ale słabe są perspektywy wzrostu płac. W przyszłości otwarcie gospodarcze np. Białorusi może postawić

Ostrów na straconej pozycji, tam będzie dużo taniej. Ewentualny, przecież pożądaný wzrost zatrudnienia związany np. z pojawieniem się nowego inwestora może również zwiększyć cenę pracy w mieście. Miasto utraci zatem przewagę i może to oznaczać przeniesienie zakładów produkcyjnych gdzie indziej.

Jak można działać w tej sytuacji. Należy się zastanowić czy możliwe jest wprowadzenie elementów różnicowania w Ostrowi. Zrębem dla niego są zasoby. Obecnie dominuje w teorii strategii podejście nakazujące precyzyjnie określać zasoby na jakich opiera się miasto. Ich pielęgnowanie to ważny obszar działania. O zasobach możemy powiedzieć, że są naprawdę szczególne cenne jeśli spełniają cztery podstawowe wymogi:

- rzadko występują
- trudno je zastąpić, podrobić
- są dobrze zorganizowane
- znajdują zastosowanie.

Zastosowania, mogą ograniczać się do jednej dziedziny, ale najwartościowsze są zasoby na bazie, które znajdują różne zastosowania. Ostrów wykształciła sobie kontakty z niemieckimi inwestorami, które niewątpliwie należą do takiej kategorii. Oparcie na nich zakresu swojej działalności jest również atrakcyjne, pozwala bowiem nietypowo zdefiniować branżę w której prowadzimy działalność. Drugim zasobem na którym należy budować przyszłość wydaje się, że musi być wiedza mieszkańców. Przyszła gospodarka świata opierać się będzie bowiem na informacji i wiedzy.

Ostrów posiada również swoją małą markę na rynku konsumpcyjnym, a to dzięki przetwórstwu spożywczemu. Serek z Ostrowi jest pozytywnie kojarzony przez warszawiaków.

Zasobem pozostanie również położenie przy ważnym szlaku komunikacyjnym. Pozwala ono myśleć o podróżujących przez Ostrów kierowcach i pasażerach jako o źródle poważnych dochodów Szansą na zdobycie mocnej pozycji w obsłudze ruchu tranzytowego jest budowa obwodnicy, która pozwoli na lokalizację nowych obiektów oraz samo położenie na trasie, w punkcie, który ma charakter węzła komunikacyjnego.

Obecne już w mieście przedsiębiorstwa produkcyjne to przede wszystkim szansa na zbudowanie firm obsługi biznesu oraz zlokalizowanie w mieście ich kooperantów. Władze miasta, najlepiej poprzez współpracę ze związkiem pracodawców, powinny monitorować stan i perspektywy ich rozwoju. Ostrów istnieje już na rynkach inwestycyjnych jako miasto przyciągające kapitał niemiecki.

Sposobem działania może być również przygotowanie precyzyjnie adresowanej oferty dla nowego inwestora na bazie posiadanych kontaktów. Wiele odpowiedzi w ankiecie sygnalizowało słabość sektora usług. Działalność miasta na rzecz wytworzenia systemu przestrzeni publicznych może zaowocować jego wzrostem.

Ciekawe otoczenie przyrodnicze miasta należy naszym zdaniem traktować jako zaplecze dla wypoczynku mieszkańców Ostrowi, a nie jako zasób przyciągający turystów.

Skupiamy się tutaj na przywoływaniu szans i zasobów bowiem na nich należy budować strategię rozwoju miasta.

Lista wskazanych w ankiecie kwestii problemowych:

- Bezrobocie
- Bezrobocie młodych
- Brak obiektów kulturalnych
- Nie zagospodarowane okolice stawu
- Brak tras rowerowych
- Zanieczyszczenia z mleczarni
- Brak szkolnictwa wyższego, szkół dla licencjatów
- Brak obiektów sportowych
- Braki gastronomii, kawiarni
- Brak reprezentacyjnego dworca autobusowego
- Brak domów komunalnych
- Brak małych firm
- Brak miasteczka ruchu drogowego
- Brak imprez masowych
- Brak robót publicznych
- Brak kanalizacji deszczowej
- Brak kultury w gospodarce odpadami
- Niewiele terenów zieleni publicznej