

ARCHISPLAN STUDIO

ZMIANA STUDIUM UWARUNKOWAŃ
I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MIASTA MŁAWA

KIERUNKI ROZWOJU ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MIASTA

Burmistrz Miasta Mława

2011-12-28

Załącznik Nr 2 do uchwały
Nr XVII/164/2012
Rady Miasta Mława
z dnia 24 kwietnia 2012r.

WSTĘP	5
<i>Zasady i zakres ustaleń studium</i>	
<i>Cele rozwoju miasta</i>	5
1. Kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta oraz w przeznaczeniu terenów	7
<i>1.1. Kierunki rozwoju przestrzennego miasta</i>	
<i>1.2. Przestrzenie publiczne, obszary i inwestycje strategiczne dla miasta i regionu</i>	9
2. Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów, w tym tereny wyłączone spod zabudowy	10
<i>Struktura funkcjonalna miasta</i>	11
<i>Obiekty handlowe, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m²</i>	
<i>Kierunki rozwoju zasobów mieszkaniowych</i>	
<i>Kierunki rozwoju infrastruktury społecznej</i>	
<u><i>Oświata</i></u>	
<u><i>Zdrowie i pomoc społeczna</i></u>	
<u><i>Sport i rekreacja</i></u>	
<u><i>Kultura</i></u>	
3. Obszary oraz zasady ochrony środowiska i jego zasobów, ochrony przyrody, krajobrazu kulturowego	16
<i>Zasoby wód podziemnych i powierzchniowych</i>	
<i>Wykorzystanie wód powierzchniowych</i>	
<i>Ochrona powietrza</i>	
<i>Ochrona gleb w mieście</i>	
<i>Kształtowanie i ochrona systemu zieleni</i>	
4. Obszary dziedzictwa kulturowego, zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz zasady ich ochrony	20
5. Kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej	28
<i>Planowany rozwój układu komunikacyjnego</i>	
<u><i>Model układu komunikacyjnego Mławy</i></u>	
<u><i>Zewnętrzny układ drogowy</i></u>	
<u><i>Wewnętrzny układ drogowy</i></u>	
<u><i>Kolejowa komunikacja pasażerska</i></u>	
<u><i>Komunikacja autobusowaTransport towarowy</i></u>	
<i>Infrastruktura techniczna</i>	33
<u><i>Zaopatrzenie w wodę</i></u>	

Odprowadzenie ścieków

Kanalizacja deszczowa

Odbiorniki ścieków

Elektroenergetyka

Gazownictwo

Ciepłownictwo

Gospodarka odpadami trwałymi

- 6. Obszary przeznaczone na rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym) 40**
- 7. Obszary przeznaczone na rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (wojewódzkim i krajowym) 41**
- 8. Obszary objęte i wskazane do objęcia obowiązkowo opracowaniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. 42**
- Obszary objęte opracowaniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.*
- Obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego 43*
- Obszary wskazane na podstawie przepisów odrębnych
- Obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziałów nieruchomości
- Obszary przestrzeni publicznych
- Obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²
- Obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400 m²
- 9. Obszary wskazane do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego ze względu na istniejące uwarunkowania 44**
- 10. Kierunki i zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej. 44**
- Rolnictwo*
- Lasy*
- 11. Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi i osuwania się mas ziemnych 46**
- 12. Obiekty lub obszary, dla których wyznacza się w złożu kopaliny filar ochronny**
- 13. Obszary pomników zagłady i ich stref ochronnych**
- 14. Obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji, rewitalizacji lub rekultywacji 46**
- Obszary wymagające przekształceń*

Obszary wymagające rehabilitacji

Obszary wymagające rewitalizacji

Obszary wymagające rekultywacji

15. Granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych

16. Obszary problemowe.

17. POLITYKA PRZESTRZENNA MIASTA

48

Działania w zakresie polityki przestrzennej zabudowy miasta - kształtowanie krajobrazu miasta

Działania w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego

Działania w zakresie komunikacji

Działania w zakresie infrastruktury technicznej

Obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę

WSTĘP

Zasady i zakres ustaleń studium

Studium określa kierunki polityki przestrzennej w odniesieniu do miasta Mławy jako jednostki samorządowej, ale i istotnego ogniwa sieci osadniczej położonej wokół miasta oraz istotnego ośrodka miejskiego w skali całego województwa. Polityka rozwoju miasta ma na celu ukształtowanie Mławy jako pełnowartościowego ośrodka miejskiego.

Jako podstawowe kryterium kształtowania kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta przyjęto stworzenie w Mławie warunków przestrzenno-funkcjonalnych i technicznych umożliwiających zbudowanie spójnej przestrzeni o zdefiniowanym kościecu strukturalnym, z wyraźnym strefowaniem zespołów głównych funkcji. W oparciu o to kryterium umożliwiające wprowadzenie ładu przestrzennego w strukturze przestrzennej miasta, wskazano obszary predestynowane do wykreowania ważnych przestrzeni publicznych (centrum, tereny rozwojowe o funkcjach produkcyjno – magazynowych i usługowych, mieszkaniowych i rekreacyjnych) i określono zasady ich wzajemnego komunikacyjnego powiązania i udostępniania.

Jako podstawową zasadę tworzenia ładu przestrzennego na terenach zabudowanych o dobrym stanie technicznym, przyjęto podejmowanie sukcesywnych przedsięwzięć adaptacyjnych do nowych potrzeb oraz działań modernizacyjnych, bez radykalnych przekształceń „dużej skali”. Dla obszarów zagospodarowanych wadliwie lub ekstensywnie przyjęto zasadę efektywnej aktywizacji przez przekształcenia oraz realizację nowych założeń programowo-przestrzennych.

Uznano, że racjonalność struktury przestrzennej miasta powinna wynikać z działań porządkujących, modernizacyjnych i rozwojowych, możliwych do zrealizowania nie tylko w skali miasta ale i z wykorzystaniem budżetu Państwa, jak i znaczących inwestycji prywatnych. Toteż w studium wskazano obszary rozwoju funkcji o istotnym znaczeniu dla obsługi miasta oraz obszary mogące przyjąć funkcje i program o znaczeniu regionalnym.

Przyjęto, że utrzymanie i rozwinięcie wielofunkcyjnego charakteru struktury przestrzennej miasta, zapewniającego nie tylko pełny wachlarz usług dla ludności, ale i równocześnie otwartego na inwestycje ponadlokalne (co zapewni uniknięcie peryferyjności) wymagać będzie zapewnienia dostępności komunikacyjnej o zasięgu regionalnym i krajowym, kształtującej przestrzenny zasięg wpływów wykraczający poza granice miasta. Nie ulega bowiem wątpliwości, że obszary mające dobre powiązania komunikacyjne ze strukturą sieci osadniczej wokół miasta i całego regionu cieszą się większym zainteresowaniem potencjalnych inwestorów usług komercyjnych oraz zakładów produkcyjnych o znaczeniu ponadlokalnym.

Uwarunkowania stanowiące zasoby i szanse rozwoju zagospodarowania przestrzennego miasta:

- 1) położenie miasta w znacznej odległości od innych dużych ośrodków miejskich, na granicy województw mazowieckiego i warmińsko-mazurskiego, jako głównego ośrodka związanej z miastem sieci osadniczej;
- 2) znaczne rezerwy obszarów dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej i aktywności gospodarczej,

- 3) położenie miasta na szlakach głównych powiązań komunikacyjnych:
- kolejowego, Warszawa – Gdańsk (linia kolejowe E-65),
 - drogowego, Warszawa – Gdańsk (droga krajowa nr 7),
- 4) dość dobrze rozwinięta sieć dróg lokalnych,
- 5) dobry stopień wyposażenia w infrastrukturę techniczną,
- 6) dobry stopień wyposażenia w infrastrukturę społeczną,
- 7) występowanie na obszarze gminy terenów przyrodniczych o znaczeniu lokalnym i regionalnym stanowiących Obszar Chronionego Krajobrazu,
- 8) wzrost aktywności inwestycyjnej w ostatnich latach, w tym powstanie dużej dzielnicy przemysłowej.

Uwarunkowania stanowiące słabe strony zagospodarowania przestrzennego miasta:

- 1) słabo rozwinięty układ drogowy w rejonie dzielnicy przemysłowej oraz brak dogodnego połączenia dzielnicy przemysłowej z drogą krajową nr 7,
- 2) dysproporcje w rozwoju sieci kanalizacyjnej w stosunku do zrealizowanej sieci wodociągowej oraz słabsze wyposażenie w infrastrukturę zachodniej części miasta,
- 3) zdegradowana zabudowa w centrum miasta na dawnych terenach przemysłowych w rejonie Zakładów Mleczarskich,
- 4) rozproszenie zabudowy na terenach dawnych wsi, co powoduje zwiększenie nakładów na rozwój infrastruktury.

Cele rozwoju miasta

Za nadrzędny, zasadniczy cel rozwoju i przekształceń struktury przestrzennej miasta uznano wykreowanie Mławy na znaczący ośrodek usługowo-gospodarczo-turystyczny województwa mazowieckiego. Nowa wizja miasta ma przyciągnąć do niego inwestorów strategicznych oraz zatrzymać w mieście jego mieszkańców.

Cele strategiczne to:

- zwiększenie atrakcyjności Mławy dla lokalizacji różnych form biznesu, w szczególności gospodarki opartej na inwestycjach ponadlokalnych, co spowoduje powstanie nowych miejsc pracy w usługach, produkcji, biurach oraz w handlu,
- zwiększenie dostępności Mławy w skali regionu przez rozwój systemów komunikacji i transportu,
- stworzenie przyjaznej i atrakcyjnej przestrzeni dla obecnych i przyszłych mieszkańców miasta, poprzez rewitalizację i modernizację istniejących oraz realizację nowych zespołów mieszkaniowych,
- zwiększenie zasobów budownictwa komunalnego dla racjonalnej i samodzielnej polityki mieszkaniowej związanej z potrzebami wspólnoty samorządowej,
- wykorzystanie walorów przyrodniczych w mieście.

Proponowane kierunki zmian to w pierwszym rzędzie:

- udostępnianie terenów dla lokalizacji inwestycji o znaczeniu strategicznym dla miasta i regionu (m.in. dworca kolejowego zintegrowanego z dworcem autobusowym w rejonie obecnego przystanku osobowego PKP) które zapewnią - poprzez przekształcenia, rehabilitację lub

wprowadzanie nowego zagospodarowania - wysoki standard zagospodarowania na terenach obecnie niewykorzystanych i niezagospodarowanych, o dużym potencjale rozwojowym; służyć temu powinny aktywne działania władz miasta na rzecz pozyskania mocnego kapitału inwestującego,

- odbudowa i kształtowanie przestrzeni publicznych decydujących o percepcji przestrzeni miasta, w tym przede wszystkim:
 - nadanie ważnym drogom, spinającym strukturę przestrzenną miasta i wprowadzających ruch zewnętrzny, charakteru reprezentacyjnych ulic miejskich,
 - stworzenie wyraźnego ciągu o atrakcyjnym programie usługowo-kulturalnym, łączącego centralną część miasta z projektowanym portem zintegrowanej komunikacji zbiorowej dalekobieżnej (kolej, autobus),
 - zbudowanie wyraźnych ciągów o charakterze spacerowym na kanwie ulic wprowadzających w kierunku terenów rekreacyjnych,
- zbudowanie drożnego i sprawnego systemu transportowego w powiązaniu z systemem zewnętrznym, umożliwiającego udostępnianie obszarów miasta dla powiązań o znaczeniu regionalnym i dla połączeń dalekiego zasięgu - poprzez realizację Zachodniej Obwodnicy Miasta, budowę nowej Wschodniej Obwodnicy w przebiegu drogi krajowej nr 7 w parametrach drogi ekspresowej, modernizację linii kolejowej,
- rozbudowa infrastruktury technicznej warunkująca aktywne zagospodarowywanie terenów będących obecnie poza zasięgiem obsługi istniejących sieci, zwłaszcza nowych terenów inwestycyjnych położonych pomiędzy Wschodnią i Zachodnią Obwodnicą,
- aktywna ochrona środowiska przyrodniczego i kulturowego wiążąca się z ich ekonomicznym wykorzystaniem, w tym utrzymanie i podkreślenie walorów przyrodniczych miasta – terenów parkowych i zespołów leśno-rolnych, strefy związanej z projektowanym zbiornikiem retencyjnym na północy Mławy, oraz utrzymanie i rozbudowa lokalnych ciągów spinających jednostkowe tereny zieleni miejskiej, wyprowadzonych w kierunku terenów otwartych,
- uporządkowanie i rewitalizację istniejących zespołów zabudowy wielorodzinnej ,
- rozwój zasobów mieszkaniowych poprzez:
 - rewaloryzację zespołów mieszkaniowych w zabudowie o wartościach kulturowych,
 - rozwój nowych terenów mieszkaniowych w zabudowie jedno- i wielorodzinnej o wysokim standardzie.

1. Kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta oraz w przeznaczeniu terenów

1.1. Kierunki rozwoju przestrzennego miasta

Mława w obecnych granicach administracyjnych stanowi organizm miejski o dosyć skomplikowanej i mało czytelnej strukturze funkcjonalnej. Szczególnie niepokojące są przekształcenia funkcjonalno - przestrzenne w rejonie dawnych Zakładów Mleczarskich, gdzie mieszą się funkcje mieszkaniowe i produkcyjne. Z kolei brak rozbudowanego układu komunikacyjnego powoduje, że ciężki transport pomiędzy zakładami LG a drogą krajową nr 7

odbywa się przez tereny śródmieścia miasta. Zaznacza się też wyraźna dyspersja nowych inwestycji, co potęguje zjawisko chaosu przestrzennego.

Obecna struktura przestrzenna miasta jest wynikiem nawarstwień z różnych okresów i oparta jest na układzie promienistym w stosunku do historycznego centrum z zachowanymi przebiegami dawnych dróg tranzytowych.

Zbudowana w latach 70-tych obwodnica wschodnia miasta zahamowała nieco ekspansję zainwestowania w kierunku wschodnim a po przeniesieniu jej funkcji drogi krajowej na nowo projektowaną Obwodnicę Wschodnią jej obecny ślad stanie się jedną z głównych ulic miejskich, natomiast nowa obwodowa trasa ekspresowa stanowić będzie istotną barierę wschodnią rozwoju miasta, poza którą rozwiną się tylko zespoły zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej wzdłuż dróg wylotowych.

Barierę zachodnią w rozwoju zagospodarowania przestrzennego stanowiła do niedawna linia kolejowa. Jednakże istniejące już zainwestowanie po zachodniej stronie kolei, dobre powiązania komunikacyjne, łatwość uzbrojenia inżynieryjnego oraz planowany przebieg Obwodnicy Zachodniej i planowana modernizacja linii kolejowej z budową wiaduktów drogowych powodują, że tereny te stanowią rezerwę dla przestrzennego rozwoju miasta.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta wymaga rekompozycji pod kątem nadania jej rozpoznawalnych cech, harmonii krajobrazowej, ciągłości przestrzennej i charakteru miejskości. Powinna ona wynikać - jak wspomniano wcześniej - z działań porządkujących, modernizacyjnych i rozwojowych. Muszą one objąć w pierwszym rzędzie te obszary, których uporządkowanie zagospodarowania spowoduje nadanie przestrzeni Mławy charakteru na miarę znaczącego ośrodka powiatowego.

Dotyczy to więc w pierwszym rzędzie najważniejszych przestrzeni publicznych stanowiących „elementy krystalizujące”, a więc:

- centrum i ciągu ulicy Sienkiewicza – Mariacka - projektowany zintegrowany dworzec komunikacji dalekobieżnej,
- obszarów objętych strefami ochrony konserwatorskiej znaczących ze względu na eksponowane położenie i istniejące zagospodarowanie o wartościach kulturowych,
- przestrzeni zawartych w liniach rozgraniczających tras układu podstawowego, których zagospodarowanie - ze względu na masowość użytkowania ich przestrzeni - stać się może swoistą wizytówką-reklamą miasta. Należałoby więc również i te przestrzenie podporządkować regułom projektowania urbanistycznego, zwłaszcza z uwzględnieniem szczegółowych zasad dotyczących realizacji oświetlenia, ciągów rowerowych i pieszych, nasadzeń szpalerów zieleni i zasad lokalizacji reklam.

Ważnym elementem działań porządkujących będzie rehabilitacja istniejących zespołów zabudowy mieszkaniowej przez podjęcie działań związanych z modernizacją i sanacją zabudowy mieszkaniowej szczególnie w rejonie śródmieścia. Zabudowa będzie utrzymana w skali i tradycji miejsca.

Przy założeniu zapewnienia standardu 1 mieszkanie / rodzinę, niezbędna też będzie realizacja nowych mieszkań w różnych formach zabudowy. Racjonalne formowanie zabudowy

mieszkaniowej miasta powinno przebiegać w taki sposób aby bliżej centrum były realizowane zespoły mieszkaniowe o większej intensywności zabudowy zaś zabudowa mniej intensywna w rejonach peryferyjnych.

Ze względu na obecny charakter zatrudnienia w mieście i dotychczasowe tendencje rozwoju, przewiduje się, że zmiany struktury zatrudnienia w przyszłości dotyczyć będą wzrostu liczby ludności pracującej w tych usługach, które rozwijają się ze względu na korzystne położenie komunikacyjne miasta i w rzemiośle produkcyjnym.

Warunkiem prawidłowego zrównoważonego rozwoju organizmu miejskiego jest równoczesne powiększanie bazy dla działalności gospodarczej, czyli przyrost odpowiednio urządzonych terenów, na których działalność ta będzie się realizować oraz przyrost terenów dla zaplecza technicznego obsługującego tę działalność.

W celu zabezpieczenia możliwości rozwoju działalności gospodarczej przewiduje się - oprócz adaptacji terenów przemysłowych - wyznaczenie nowych obszarów w zachodniej i południowej części miasta.

Przewiduje się dalszy rozwój funkcji rekreacyjnych dla potrzeb mieszkańców miasta w oparciu o walory przyrodnicze i krajobrazowe terenu z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska.

Funkcję terenów rekreacyjnych spełniać będą:

- parki miejskie i zieleńce,
- lasy położone w północnej części miasta,
- tereny rekreacyjno sportowe wyposażone w urządzenia jak; hale sportowe, baseny, boiska itp.,
- ciągi zieleni wzdłuż rzeki Seracz i innych cieków wodnych powiązane z ciągami pieszymi i rowerowymi,
- nasadzenie szpalerów i alej stanowiące powiązania przyrodnicze z Lasem Mławskim,
- system ścieżek rowerowych,
- zespoły ogródków działkowych,
- projektowany zbiornik retencyjny wraz z otoczeniem na rzece Mławce,
- system tras turystycznych powiązanych z Lasem Mławskim systemem schronów bojowych linii obronnej 1939r.

Istotnym elementem zagospodarowania rekreacyjnego będzie też projektowany jako turystyczny, szlak zabytkowej kolejki wąskotorowej Mława-Przasnysz-Krasne-Maków Mazowiecki.

1.2. Przestrzenie publiczne, obszary i inwestycje strategiczne dla miasta i regionu

W obszarze miasta najwyższą rangę wśród kształtowanych przestrzeni publicznych powinny uzyskać:

- obszar centrum miasta - **obszar (1)** - kształtowany w centralnej części Mławy, zamykający się w granicach strefy ochrony konserwatorskiej i rozwijający się w kierunku projektowanego zintegrowanego dworca kolejowego i autobusowego;

- zintegrowany dworzec kolejowy i autobusowy - **obszar (2)** - wyznaczony w centralno – zachodnim rejonie miasta, zlokalizowany w nawiązaniu do sąsiadujących funkcji śródmiejskich oraz istniejącej linii kolejowej,
- obszar zespołu rekreacyjno-mieszkaniowego - **obszar (3)** - kształtowany w północnej części miasta, w oparciu o projektowany zbiornik retencyjno-rekreacyjny,

Istotnymi rejonami w strukturze miasta staną się również obszary przeznaczone dla realizacji inwestycji gospodarczych o znaczeniu ogólnomiejskim i regionalnym

- obszar położony w sąsiedztwie zakładów LG - **obszar (4)** – przeznaczony dla rozwoju funkcji produkcyjnych i usługowych,
- obszar rozwoju nowych funkcji usługowych i produkcyjnych – **obszar (5)** – wskazany w południowo – zachodniej części miasta, w bezpośrednim sąsiedztwie Zachodniej Obwodnicy Mławy,
- tereny położone w sąsiedztwie obecnej drogi krajowej Nr 7, pomiędzy jej obecnym śladem a projektowana wschodnią obwodnicą - **obszary (6)** – wskazane jako miejsca rozwoju funkcji usługowych i produkcyjno – usługowych z możliwością lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m².

Wiodącymi inwestycjami o charakterze strategicznym będą następujące inwestycje komunikacyjne:

- realizacja Zachodniej Obwodnicy Mławy (w skrócie ZOM),
- realizacja Wschodniej Obwodnicy w nowym przebiegu drogi krajowej Nr 7,
- powiązanie miasta z nowo projektowaną drogą Nr7 za pomocą węzłów drogowych (z ZOM, poza obszarem miasta, i z drogą 544),
- lokalizacja zintegrowanego dworca kolejowo-autobusowego w rejonie obecnego przystanku pasażerskiego Mława Miasto,
- powiązanie obecnego Centrum miasta z projektowanym dworcem kolejowo-autobusowym ciągiem komunikacyjnym o charakterze spacerowym z sąsiedztwem usług handlowych i rekreacyjnych,
- realizacja trzech nowych wiaduktów drogowych nad linią kolejową E-65 w rejonach:
 - dworca zintegrowanego,
 - ul. Piłsudskiego – Żuromińskiej,
 - ul. Gdyńskiej – dzielnica przemysłowa.

2. Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów, w tym tereny wyłączone spod zabudowy

Przeprowadzone w ramach prac nad projektem zmiany studium analizy oparte na:

- diagnozie stanu istniejącego,
- analizie uwarunkowań,
- określeniu trendów rozwojowych miasta,
- przebadaniu chłonności terenów,

- analizie porównawczej funkcjonowania planu ogólnego miasta z 1997 r. oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta uchwalonego w 2002 r. pozwoliły określić kierunki rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.

Przyjęto że:

- tereny głównego zainwestowania miejskiego znajdą się w obszarze pomiędzy projektowaną Obwodnicą Zachodnią i projektowaną Obwodnicą Wschodnią (nową drogą krajową Nr 7) oraz terenami rekreacyjnymi na północnym krańcu miasta,
- tereny centrum rozwiną się w kierunku nowo projektowanego zintegrowanego dworca kolejowego i autobusowego, w układzie wschód zachód,
- zabezpieczenie przyszłego rozwoju miasta w zakresie działalności gospodarczej w miarę występowania potrzeb inwestycyjnych poza obszarem obecnego zainwestowania, stanowić będą tereny pomiędzy linią kolejową a projektowaną regionalną obwodnicą po zachodnim skraju miasta i tereny za zachodnią obwodnicą oraz tereny w południowej części miasta,
- z terenu miasta będzie całkowicie wyeliminowany ruch tranzytowy poprzez przebudowę drogi ekspresowej i budowę obwodnicy zachodniej, a także, częściowo, poprzez budowę obwodnicy północnej (wyłącznie dla obsługi ruchu samochodów osobowych),
- główne tereny rekreacyjne rozwiną się w północnej części miasta oraz nad zalewem na rzece Mławce.

2.1. Struktura funkcjonalna miasta

Studium ustala podział miasta na strefy funkcjonalno – przestrzenne o wspólnych zasadach zabudowy i zagospodarowania terenów, wskazując dla poszczególnych stref także podstawowe parametry zabudowy. Precyzyjne ustalenia wysokościowe znajdować się będą w planach miejscowych, które mogą wskazać w mieście także obiekty wyższe (dominanty), przy czym rozmieszczanie dominant na każdym narożniku kwartałów uznaje się za zdecydowanie niewłaściwy sposób kompozycji krajobrazu miasta. Także dokładne powierzchnie działek budowlanych określą plany miejscowe, Studium wskazuje tutaj jedynie kierunek działań, które doprowadzić mają do powstania zespołu intensywnej zabudowy śródmieścia miasta i bardziej ekstensywnych zespołów obrzeżnych.

Przyjęto następujący podział na strefy:

- **strefa śródmiejska C** – wskazana dla utrzymania i rozwoju funkcji usługowych o znaczeniu ponadlokalnym (regionalnym) oraz lokalnym (miejskim i dzielnicowym) oraz dla utrzymania i rozwoju funkcji mieszkaniowej intensywnej, wielorodzinnej, z dopuszczeniem zachowania i uzupełnienia istniejących zespołów zabudowy jednorodzinnej;

generalną zasadą kształtowania tego zespołu jest nie przekraczanie zabudową wysokości:

- 18,0m dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej,
- 12,0m dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej;

maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy to:

- 2,0 dla zabudowy usługowej z dopuszczeniem większej intensywności w przypadku istniejącej zabudowy oraz w przypadku uzupełnienia zabudowy pierzejowej zwartej,
- 1,5 dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
- 0,5 dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej;

- **strefa usługowo-mieszkaniowa U/M** – wskazana dla utrzymania i rozwoju funkcji usługowo – mieszkaniowych, w której wskazana jest lokalizacja zabudowy usługowej nieuciążliwej (o znaczeniu ponadlokalnym i lokalnym) i mieszkaniowej wielorodzinnej; dopuszczona jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna o maksymalnej powierzchni działki 800m²; *maksymalna wysokość zabudowy w obszarach U/M to:*

 - 18m w rejonie śródmiejskim, tj. sąsiedztwie obszarów C i 15m na pozostałym obszarze – dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej,
 - 12,0m dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej;

maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy to:

 - 1,5 dla zabudowy usługowej,
 - 1,0 do 1,5 dla zabudowy wielorodzinnej, w zależności od stref wysokościowych,
 - 0,5 dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej

dla terenów mieszkaniowych minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej powinien wynosić około 30%, z wyjątkiem obszarów już intensywniej zagospodarowanych;
- **strefa mieszkaniowo-usługowa M/U** – wskazana dla utrzymania i rozwoju funkcji mieszkaniowych i usługowych, w której wskazana jest lokalizacja zabudowy usługowej nieuciążliwej (o znaczeniu ponadlokalnym i lokalnym) i mieszkaniowej wielorodzinnej; dopuszczona jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna o maksymalnej powierzchni działki 800m², maksymalna wysokość zabudowy w obszarach M/U: to 15m w rejonie śródmiejskim i 12m na zewnątrz Wschodniej i Zachodniej Obwodnicy;

 - 15m w rejonie śródmiejskim i 12m na zewnątrz Wschodniej i Zachodniej Obwodnicy - dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej,
 - 12,0m dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej;

maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy to:

 - 1,2 dla zabudowy usługowej,
 - 1,0 do 1.2 dla zabudowy wielorodzinnej, w zależności od stref wysokościowych,
 - 0,5 dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej

dla terenów mieszkaniowych minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej powinien wynosić około 30%, z wyjątkiem obszarów już intensywniej zagospodarowanych;
- **strefa mieszkaniowa M** – mieszkalnictwa ekstensywnego – w której możliwa jest lokalizacja zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej „kilkurodzinnej” (do 6-iu lokali w budynku); dopuszczona jest lokalizacja usług podstawowych nieuciążliwych o znaczeniu lokalnym, zarówno publicznych jak i komercyjnych; minimalna powierzchnia nowej działki budowlanej w zabudowie jedno- i kilkurodzinnej powinna wynosić od 400m² w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta do 800m² w części zachodniej i 1200m² w części północnej miasta;

maksymalna wysokość zabudowy w obszarach M to 15m w rejonie śródmiejskim i 12m na zewnątrz Wschodniej i Zachodniej Obwodnicy oraz w części północnej miasta;

dla terenów mieszkaniowych minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej powinien wynosić około 30% dla zabudowy wielorodzinnej, 40% dla zabudowy jednorodzinnej, z wyjątkiem obszarów już intensywniej zagospodarowanych;

- **strefa działalności gospodarczej z zakresu usług – U** – w której ustala się realizację funkcji usługowych z dopuszczeniem funkcji magazynowo – składowych;
maksymalna wysokość zabudowy w obszarach U to 15m w rejonie śródmiejskim i 12m na zewnątrz Zachodniej Obwodnicy;
maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy to 1,0;
- **strefa działalności gospodarczej z zakresu usług i produkcji – U/P** – w której ustala się realizację funkcji usługowych i magazynowo – składowych oraz funkcji produkcyjnych o uciążliwości ograniczonej do granic działek inwestycyjnych; część obszarów U/P położonych pomiędzy obecną drogą krajową nr 7, a projektowaną Wschodnią Obwodnicą wskazano jako rejon kompleksowych przekształceń;
generalnie wysokość zabudowy nie powinna przekraczać 18, m, przy czym dopuszcza się odstępstwa w planach miejscowych od tej zasady, w zależności od przewidywanych potrzeb technologicznych;
- **strefa technicznej obsługi miasta - TT** - w której zakłada się lokalizację zabudowy i urządzeń związanych z infrastrukturą techniczną i komunikacyjną miasta, w tym dopuszcza się rozbudowę składowiska odpadów istniejącego w Uniszkach-Cegielni;
- **strefa usług rekreacji - UR** – w której zakłada się realizację obiektów związanych z rekreacją i wypoczynkiem oraz obiektów kultury; dopuszcza się realizację usług nauki;
maksymalna wysokość zabudowy w obszarach U to 15m w rejonie śródmiejskim i 12m na zewnątrz Północnej Obwodnicy;
maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy to 1,0;
- **strefa lasów – ZL** – na której ustala się zachowanie istniejących lasów oraz dolesienia;
- **strefa dolesień – ZLD** – na której ustala się dolesienia;
- **strefa zieleni urządzonej o charakterze niepublicznym ZU** – dla której ustala się obowiązek zagospodarowania zielenią, z możliwością wprowadzenia zabudowy kubaturowej o wielkości ograniczonej do 50 m² na jeden obiekt;
- **strefa zieleni naturalnej i pól uprawnych – ZN/R** – w której ustala się zachowanie i ochronę istniejącej zieleni, zarówno wysokiej jak i niskiej, oraz pól uprawnych z zakazem wprowadzania zabudowy;
- **strefa rolniczej przestrzeni produkcyjnej R** – dla której wprowadza się zachowanie i rozwój funkcji rolniczych bez prawa wprowadzania zabudowy kubaturowej;
- **tereny pochówku - ZC-** przeznaczona do lokalizacji cmentarzy oraz obiektów i urządzeń towarzyszących;
- **tereny wód otwartych- W** - przeznaczone do zachowania i powiększania terenów wód powierzchniowych.

Granice stref funkcjonalno-przestrzennych oraz przebieg projektowanych linii komunikacyjnych i ich parametry mają charakter przybliżony. Dokładne ustalenia zostaną rozstrzygnięte w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Na terenach zainwestowanych oraz terenach, dla których wydano decyzje o warunkach zabudowy ustala się zasadę zachowania i uzupełnienia istniejących zespołów zabudowy z możliwością ich adaptacji, przy czym dla rejonów kompleksowych przekształceń obowiązują zapisy pkt 14.

Tereny stref funkcjonalno-przestrzennych wskazane na planszy wydzielen funkcjonalno – przestrzennych jako rezerwowe powinny być zagospodarowywane w drugiej kolejności.

2.2. Obiekty handlowe, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m²

W Studium przyjęto następujące zasady lokalizacji obiektów handlowych w mieście:

- obiekty handlu w formie ciągów handlowych w parterach budynków o innych funkcjach i obudowujących przestrzenie publiczne - na obszarze funkcjonalnego śródmieścia (czyli w obrębie strefy C) oraz w innych zespołach zabudowy wielorodzinnej,
- obiekty handlu w formie samodzielnych pojedynczych obiektów o powierzchni do 2.000m² powierzchni sprzedaży, o swobodnej lokalizacji,
- obiekty handlu w formie wielkopowierzchniowych i wielofunkcyjnych centrów handlowo – usługowo-kulturalno-rozrywkowych, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² - prawie cały obszar położony pomiędzy obecnym a projektowanym przebiegiem drogi krajowej nr 7 – zgodnie z załącznikami graficznymi.

Dopuszcza się organizację handlu w formie targowisk miejskich, lokalizowanych okresowo w przestrzeniach placów miejskich.

Obowiązuje zasada dostosowania wielkości i oprawy architektonicznej obiektów handlowych do charakteru zabudowy sąsiadującej, ze szczególną dbałością o te zależności w strefach ochrony konserwatorskiej.

2.3. Kierunki rozwoju zasobów mieszkaniowych

Studium zakłada następujące zasady i wskaźniki rozwoju mieszkalnictwa do roku 2030:

- stopniową likwidację substandardowych zasobów mieszkaniowych, realizowaną w procesie rewitalizacji terenów śródmiejskich,
- rewitalizację terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej powstałej przed 1990 rokiem,
- przeciwdziałanie rozpraszaniu zabudowy mieszkaniowej jako zjawiska niekorzystnego z punktu widzenia wyposażenia terenów w infrastrukturę techniczną poprzez:
 - wypełnienie zabudową istniejących struktur przestrzennych,
 - przyjęcie nadrzędnej zasady równoległej realizacji infrastruktury technicznej przy uruchamianiu nowych terenów zabudowy mieszkaniowej.
- podniesienie znaczenia budownictwa jednorodzinnego, w tym ekstensywnego, w rejonach peryferyjnych,
- osiągnięcie wskaźnika 35,0 m² powierzchni użytkowej mieszkania/osobę jako docelową wartość przeciętną dla miasta,

Przewiduje się zainwestowanie wolnych działek w obrębie istniejących osiedli zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej, przy czym dogęszczenie nowymi budynkami osiedli zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej powinno się odbywać na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Zasadniczy wzrost zasobów mieszkaniowych nastąpi na nowych obszarach M, M/U oraz U/M. Studium dzieli te obszary na do zagospodarowania w pierwszej i w drugiej kolejności (rezerwy terenowe). Podział ten ma na celu uniknięcie sytuacji, w której znaczne nowe obszary rozwojowe wymagać będą realizacji infrastruktury technicznej do obsługi skrajnie ekstensywnej zabudowy.

W obecnej wersji realizacji zapisów Studium umożliwi wzrost liczby ludności Mławy o około 20 tys. mieszkańców.

2.4. Kierunki rozwoju infrastruktury społecznej

Wzrost ludności pociągnie za sobą również większe zapotrzebowanie na infrastrukturę społeczną. Jednym z głównych celów polityki przestrzennej Studium jest tworzenie warunków dla uzyskiwania właściwych wskaźników dostępu do infrastruktury społecznej zarówno na terenach nowej zabudowy mieszkaniowej, jak i w istniejącej tkance miejskiej.

Studium ustala, że usługi podstawowe publiczne i komercyjne istotne dla codziennego życia mieszkańców, takie jak handel, kultura, gastronomia i rzemiosło bytowe, będą wprowadzane uzupełniająco w zabudowie istniejącej (w szczególności dotyczy to osiedli zabudowy wielorodzinnej wielkopłytowej), a w nowych osiedlach – powstawać będą równolegle z zabudową mieszkaniową.

Oświata

Studium zakłada następujące wskaźniki dla placówek oświatowych liczone do ilości mieszkańców:

- 1 przedszkole / 5-6 tys. mieszkańców
- 1 szkoła podstawowa / 5 – 8 tys. mieszkańców
- 1 gimnazjum / 10 – 15 tys. mieszkańców
- 1 szkoła ponadgimnazjalna / 8 – 25 tys. mieszkańców

Zdrowie i pomoc społeczna

Wskaźniki dla placówek podstawowej opieki zdrowotnej:

- 1 lekarz rodzinny lub lekarz podstawowej opieki zdrowotnej / 2,0 – 2,5 tys. mieszkańców
- 1 lekarz pediatra / 1,5 tys. mieszkańców
- 1 pielęgniarka środowiskowa / 2,5 tys. mieszkańców

Studium zakłada, że docelowa wielkość miasta będzie wymagała realizacji co najmniej 2 nowych, samodzielnych przychodni rejonowych bądź 3-5 mniejszych, niepublicznych zakładów opieki zdrowotnej leczących w ramach kontraktów z NFZ. Docelowo niezbędna będzie również rozbudowa szpitala miejskiego.

Sport i rekreacja

Studium ustala docelowe osiągnięcie w mieście następujących wskaźników::

- 15 m² zieleni urządzonej / mieszkańca,
- 35 – 40 m² zieleni rekreacyjnej / mieszkańca,
- : 5 – 7 m² terenów sportu i rekreacji / mieszkańca,
- 1 boisko sportowe / 3000 – 5000 mieszkańców,
- 1 pływalnia kryta / 30 000 - 40 000 mieszkańców,

Studium zakłada stopniową realizację obiektów i terenów sportu i rekreacji wraz ze wzrostem liczby ludności w mieście. Szczegółowe lokalizacje ustala plany miejscowe.

Podstawowe obiekty rekreacji przydomowej takie jak boiska oraz place do gier i zabaw dla dzieci i młodzieży należy realizować w osiedlach zabudowy mieszkaniowej, zarówno jedno- jak i wielorodzinnej.

Kultura

Studium zakłada realizację nowych obiektów kultury zarówno w strefie śródmieścia jak i w ramach nowych terenów inwestycyjnych, głównie w strefie lokalizacji dużych obiektów wielofunkcyjnych. Plany miejscowe wskażą możliwość realizacji takich obiektów, najprawdopodobniej w formie dopuszczeń.

3. Obszary oraz zasady ochrony środowiska i jego zasobów, ochrony przyrody, krajobrazu kulturowego

Ochrona zasobów środowiska przyrodniczego jest szansą i środkiem jakościowego rozwoju Mławy. Przyjęto zasadę gospodarowania zasobami środowiska zapewniającą zrównoważony rozwój miasta oraz wyższą jakość życia mieszkańców. Założono większą atrakcyjność turystyczną Mławy, przy jednoczesnym zabezpieczeniu walorów środowiska przyrodniczego dla przyszłych pokoleń.

3.1. Zasoby wód podziemnych i powierzchniowych

Poprawa obecnej jakości wód podziemnych i płynących do poziomu uzyskania wód o bardzo dobrej i dobrej jakości (klasa Ia i Ib), oraz zapewnienie odtwarzalności ich zasobów wymaga podjęcia działań polegających na:

- ścisłym przestrzeganiu zasady równoległego uzbrajania terenów pod zabudowę w infrastrukturę techniczną, służącą ochronie środowiska (w tym szczególnie jednoczesne, obowiązkowe wprowadzenie kanalizacji sanitarnej, likwidacja zbiorników bezodpływowych na nieczystości ciekłe),
- ograniczaniu i eliminowaniu wykorzystania wód podziemnych do celów innych niż zaopatrzenie ludności w wodę pitną i stosowanie do celów technologicznych,

- zwiększeniu skuteczności ochrony zasobów wód podziemnych przed ilościową i jakościową degradacją na skutek nadmiernego eksploataowania, przenikania zanieczyszczeń z powierzchni ziemi w szczególności z terenów zurbanizowanych,
- eliminacji zrzutów nieoczyszczonych lub oczyszczonych niewystarczająco ścieków (komunalnych i przemysłowych) do wód otwartych,
- zwiększaniu retencji gruntowej poprzez tworzenie, w miarę możliwości, zbiorników retencyjnych dla wód opadowych, oraz poprzez dążenie do zachowania jak największej ilości powierzchni nieutwardzonych,
- zachowaniu, z wyjątkiem uzasadnionych przypadków, istniejących cieków wodnych jako otwartych,
- ochronie wód przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł rolniczych (azotany),
- ochronie obrzeży zbiorników wodnych, rzek i cieków przed groźbami i zabudową poprzez pozostawianie pasa terenu – bufora zieleni, jako niezbędnego filtra biologicznego,
- zakazie lokalizowania na obszarze 25-letniej wymiany wody w warstwie II poziomu wodonośnego dużych ferm hodowlanych, nowych zakładów przemysłowych związanych z produkcją lub przetwarzaniem szkodliwych środków chemicznych oraz cementarzy i mogiłników,
- ograniczeniu indywidualnego odprowadzania wód opadowych z pojedynczych posesji lub obiektów kolektorem bezpośrednio do koryt odbiorników (rzeka Seracz i ciek stary Rów).

3.2. Wykorzystanie wód powierzchniowych

Projektowany zbiornik wodny na rzece Mławce ma docelowo spełniać dwie ważne i równorzędne funkcje:

- ma być istotnym elementem systemu małej retencji, normalizującym poziom wód podziemnych w skali mikroregionu,
- będzie istotnym ogniwem planowanego zespołu rekreacyjno-mieszkaniowego.

3.3. Ochrona powietrza

Obecny i prognozowany intensywny rozwój funkcji produkcyjnych w mieście może spowodować niekorzystne konsekwencje dla jakości powietrza w Mławie, dlatego też istotnym zadaniem jest podjęcie działań dla uzyskania najwyższej jakości powietrza w mieście poprzez:

- bezwzględne zachowanie terenów zieleni sąsiadujących z miastem od północy, będących źródłem regeneracji i wymiany powietrza w mieście,
- likwidację istniejących w mieście kotłowni węglowo-koksowych oraz zastępowanie ich proekologicznymi źródłami ogrzewania,
- stosowanie nowych, proekologicznych technologii oraz instalowanie w zakładach produkcyjnych urządzeń odpylających,
- propagowanie działań zmierzających do wykorzystywania odnawialnych źródeł energii (m.in. słonecznej, wodnej, geotermalnej),

- proekologiczną politykę transportową (wysoka jakość paliwa, promocja środków transportu zbiorowego, organizacja płynnego ruchu komunikacyjnego, popularyzacja ruchu rowerowego itp.),
- rozwój monitoringu powietrza i badań nad jego jakością.

3.4. Ochrona gleb w mieście

Na terenach stref rolniczych (R) nakazuje się:

- ochronę gleb przed degradacją wynikającą z intensywnej produkcji rolniczej,
- włączenie gleb zdegradowanych do zagospodarowania przyrodniczego poprzez stosowanie zalesień i zadrzewień.

3.5. Kształtowanie i ochrona systemu zieleni

Za główne kierunki działań w tym zakresie uznaje się ochronę obszarów i obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych, objętych ochroną prawną. Dotyczy to:

- obszarów położonych w granicach Zieluńsko-Rzęnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Rozporządzenie Nr 18 Wojewody Mazowieckiego z dnia 15.04.2005 r. – Dz.Urz. Woj. Maz. z 2005r, Nr 91, poz 2450 z późn. zmianami);
- 2 pomników przyrody:
 - lipy drobnolistnej o obwodzie pnia 470 cm i wysokości 24m., rosnącej przy ul. Studzieniec 114,
 - grupy drzew: trzech lip drobnolistnych o obwodach pni 260cm, 220cm, 276cm i wysokości 19m, 18m, 20m, rosnących przy kapliczce znajdującej się przy skrzyżowaniu ul. Podbornej i ul. Brzozowej.
- obszaru użytku ekologicznego "Ostoja rzeki Seracz",
- udokumentowanych stanowisk cennych gatunków roślin i zwierząt.

Dodatkowo z miastem graniczy od południowego-zachodu obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – Dolina Wkry i Mławki (PLB 140008). Z powodu tego sąsiedztwa tereny bezpośrednio do niego przylegające zachowano jako tereny otwarte, bez prawa zabudowy.

Objęcie ochroną bardzo cennych elementów środowiska przyrodniczego, to ochrona:

- zbiorowisk leśnych Lasu Mławskiego,
 - Parku Miejskiego,
 - ciągu przyrodniczego rzeki Seracz,
 - szpalerów drzew w ulicach śródmieścia miasta,
 - ważniejszych skwerów i zieleńców, towarzyszących zabudowie wielorodzinnej i śródmiejskiej,
 - terenów zieleni cmentarnej,
 - ogrodów działkowych,
- realizowana poprzez :
- zakaz zabudowy (z wyjątkiem ogrodów działkowych) oraz poprzez ograniczenie możliwości zainwestowania tych obszarów do działań porządkujących i pielęgnacyjnych,

- zakaz realizacji nowych dróg publicznych w kompleksie Lasu Mławskiego, (z wyjątkiem pokazanych na rysunku studium).

Ponadto za konieczne inne kierunki działań służące ochronie krajobrazu kulturowego uznaje się:

- utrzymanie istniejących i rozbudowę terenów urządzonej zieleni miejskiej, w tym stworzenie rozległych terenów zieleni rekreacyjnej w północnym rejonie miasta, w sąsiedztwie planowanych zespołów mieszkaniowych,
- sukcesywne eliminowanie źródeł zanieczyszczeń środowiska drogą likwidacji bądź restrukturyzacji obiektów uciążliwych, zmian technologii produkcji, przejścia na nieuciążliwe systemy grzewcze itp.,
- ochronę i kształtowanie krajobrazu przyrodniczego przez tworzenie warunków do maksymalnie zbliżonego do naturalnego funkcjonowania układów przyrodniczych we wzajemnych powiązaniach ekologiczno-przestrzennych i racjonalną gospodarkę zasobami przyrody uwzględniającą zależności i powiązania zachodzące w całym środowisku przyrodniczym pomiędzy jego poszczególnymi elementami składowymi,
- określenie zasad gospodarczego funkcjonowania terenów chronionych w taki sposób, aby nie następowała degradacja mechanizmów równowagi ekologicznej oraz dewastacja walorów krajobrazowych. Spełnienie tych zadań jest możliwe tylko drogą zintegrowanych działań w zakresie ochrony cennych przyrodniczo obszarów poprzez wyłączenie ich z użytkowania gospodarczego, lub też dostosowanie sposobu zagospodarowania do ich wymogów ochronnych.

Niezwykle istotne z punktu widzenia zachowania równowagi biologicznej jak również z punktu widzenia gospodarczego jest utrzymanie istniejącej zieleni śródpolnej. W miarę możliwości wskazane jest również uzupełnianie i zwiększanie ilości tego typu zieleni.

Przy wyborze rodzaju zadrzewień oraz gatunków roślin należy kierować się następującymi zasadami:

- sadzić gatunki rodzime przystosowane do istniejących warunków siedliskowych,
- mieszać ze sobą liczne gatunki aby poprawić równowagę ekologiczną i upiększyć krajobraz,
- uwzględniać funkcje przyszłych zadrzewień.

Szczególnej ochronie powinny podlegać doliny i obniżenia. W obrębie terenów dolinnych należy wykluczyć lokalizację zabudowy kubaturowej, stosowanie nawozów sztucznych i ograniczyć do minimum chemizację rolnictwa.

Specyficzne rozłożenie obszarów funkcjonalno – przestrzennych Mławy powoduje, że w bezpośrednim sąsiedztwie miasta występują duże zespoły przyrodnicze, takie jak Las Mławski czy obszar chronionego krajobrazu. Studium kształtuje system powiązań przyrodniczych prowadzący z centrum miasta w kierunku północnym poprzez wskazanie pasm zieleni publicznej oraz szpalerów drzew biegnących od granic obszaru chronionego krajobrazu w kierunku południowym, do śródmieścia miasta.

4. Obszary dziedzictwa kulturowego, zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz zasady ich ochrony

Centrum miasta z elementami średniowiecznego układu przestrzennego zawartego pomiędzy ulicami Żwirki, Poświętną, cmentarzem parafialnym, 18 Stycznia, Warszawską, Szewską, Długą, Żeromskiego znalazło się w strefie ochrony konserwatorskiej „A”.

Wyloty ulic: Warszawskiej, Sienkiewicza oraz obszar pomiędzy ulicami Padlewskiego i Wójtostwo – oznaczono jako strefy ochrony konserwatorskiej „B1”, „B2”, „B3”.

STREFA KONSERWATORSKA ŚCISŁEJ OCHRONY ŚRÓDMIEŚCIA "A"

Wytyczne odnośnie układu rozplanowania istniejącej zabudowy oraz elementów (obszarów) środowiska przyrodniczego.

1) Elementy środowiska przyrodniczego

a) Zespoły zieleni urządzonej:

- Park miejski wraz ze szpalerami zieleni wzdłuż ulic Reymonta, Wyspiańskiego i Sienkiewicza wpisany do rejestru WKZ. Wszelkie prace wymagają uzgodnienia z WKZ.
- Cmentarz parafialny. Zaleca się zachowanie istniejącego układu wraz z zachowaniem osi widokowej.

b) Zespoły zieleni nieurządzonej towarzyszącej ciekom wodnym:

- Tereny między ulicami Dzierzgowską i Narutowicza. Zaleca się przeprowadzenie pełnej rekultywacji z wykorzystaniem istniejącego układu i drzewostanu porastającego ciągi wzdłuż cieków wodnych. Zaleca się adaptację w kierunku mieszkalno-usługowym.
- Tereny między cmentarzem parafialnym i ul. Warszawską oraz na południe od ul. Warszawskiej i na zachód od ul. Smolarnia. Zaleca się opracowanie projektu zagospodarowania przestrzennego z adaptacją istniejących układów wodnych i towarzyszącej im zieleni.

c) Cieki i lustra wodne. Należy zachować istniejący układ stawów i kanałów nawadniających oraz przeprowadzić prace przywracające ich charakter użytkowy. Zaleca się przeprowadzenie szlamowania koryta rzeczki Seracz i podjęcie prac zmierzających do oczyszczenia jej wód oraz urządzenie ciągów spacerowych.

2) Układ rozplanowania

a) Sieć ulic i placów. Zaleca się zachowanie istniejącego układu w obrębie wyznaczonej strefy. Postuluje się jednocześnie maksymalne utrzymanie ulic, tak w szerokościach jezdni, jak i w tradycyjnych liniach rozgraniczających. Zwraca się szczególną uwagę na zachowanie istniejącego drzewostanu w obrębie linii rozgraniczających ulic i placów.

b) Tereny wyłączone spod zabudowy w obrębie historycznego rozplanowania. Zaleca się budownictwo plombowe dostosowane charakterem, gabarytami i podziałami do zabudowy historycznej. Ochronie podlegają również wszelkie historyczne elementy małej architektury (zakaz przenoszenia).

3) Istniejąca zabudowa

- a) Obiekty architektury i budownictwa pod ochroną konserwatorską do bezwzględnego zachowania wymagają nadzoru konserwatorskiego przy remontach i modernizacji. Ochronie podlegają bryła, plan i wystrój oraz elementy historycznego wyposażenia.
- b) Obiekty zabudowy tradycyjnej zasługujące na zachowanie - postuluje się przeprowadzenie remontów i modernizacji z wykluczeniem wprowadzania zmian w bryle i wystroju wnętrz. Zaleca się zachowanie istniejącej kolorystyki.
- c) Obiekty współczesne lub pozbawione „cech stylowych” w wyniku przebudów i remontów, nie kolidujące z zabudową historyczną, do zachowania – wszelkie dalsze przekształcenia należy realizować przez koncepcję nawiązywania do zabudowy tradycyjnej (bryła, ilość kondygnacji, wysokość, forma i pokrycie dachu, wystrój i opracowanie elewacji, kolorystyka).
- d) Obiekty dysharmonizujące z otoczeniem - do zachowania wyłącznie z uwagi na ich wartość techniczną i ekonomiczną.
- e) Obiekty szczególnie dysharmonizujące z otoczeniem w aspekcie przestrzennym i estetycznym - do likwidacji.

Zalecenia dotyczące kształtowania nowej zabudowy w obrębie strefy „A”:

Na obszarze objętym strefą ścisłej ochrony konserwatorskiej jako podstawowa powinna obowiązywać zasada kontrolowanego wprowadzania nowej zabudowy. Wszystkie projekty powinny być uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, zarówno w aspekcie projektowanej formy budynku, jak też jego lokalizacji i funkcji, przy czym postuluje się dodatkowo konsultowanie projektów z Architektem Miejskim. Zasada kontrolowanego wprowadzania nowej zabudowy nie dotyczy uzupełnień zabudowy obrzeżnej, pod warunkiem dostosowania jej charakterem i gabarytami do otoczenia. Zaleca się odtwarzanie historycznych linii zabudowy.

STREFA KONSERWATORSKA OCHRONY UKŁADU URBANISTYCZNEGO „B1, B2, B3”

Zalecenia odnośnie układu rozplanowania, istniejącej zabudowy oraz elementów (obszarów) środowiska przyrodniczego.

1) Elementy środowiska przyrodniczego

- a) Zespoły zieleni urządzonej:
 - Tereny wzdłuż obydwu brzegów Seracza. Zaleca się uporządkowanie tych terenów z wprowadzeniem zieleni wysokiej i urządzenie ciągów spacerowych i ścieżek rowerowych.
- b) Cieki i zbiorniki wodne. Zaleca się zachowanie historycznego przebiegu koryta rzeki. Dopuszcza się możliwość powiększania luster wodnych.

2) Układ rozplanowania

- a) Sieć dróg – zaleca się zachowanie przebiegu dróg poświadczonych historycznie. Zaleca się także utrzymanie szerokości jezdni i historycznych linii rozgraniczających ulic: Warszawskiej, Sienkiewicza, Smolarni, Padlewskiego, Wójtostwa i pozostałych w strefie „B.”

3) *Istniejąca zabudowa.*

- a) Obiekty architektury i budownictwa pod ochroną konserwatorską do bezwzględnego zachowania wymagają nadzoru konserwatorskiego przy remontach i modernizacji. Ochronie podlegają bryła, plan i wystrój oraz elementy historycznego wyposażenia.
- b) Obiekty zabudowy tradycyjnej zasługujące na zachowanie - postuluje się przeprowadzenie remontów i modernizacji z wykluczeniem wprowadzania zmian w bryle i wystroju wnętrz. Zaleca się zachowanie istniejącej kolorystyki.
- c) Obiekty współczesne lub pozbawione „cech stylowych” w wyniku przebudów i remontów, nie kolidujące z zabudową historyczną, do zachowania – wszelkie dalsze przekształcenia należy realizować przez koncepcję nawiązywania do zabudowy tradycyjnej (bryła, ilość kondygnacji, wysokość, forma i pokrycie dachu, wystrój i opracowanie elewacji, kolorystyka).
- d) Obiekty szczególnie dysharmonizujące z otoczeniem - do zachowania wyłącznie z uwagi na ich wartość techniczną i ekonomiczną. Zaleca się uporządkowanie istniejącej zabudowy gospodarczej towarzyszącej zabudowie mieszkaniowej.

Zalecenia dotyczące kształtowania nowej zabudowy w obrębie stref „B”.

Na obszarze objętym strefami „B” ochrony konserwatorskiej nowo wznoszone budynki powinny spełniać następujące warunki:

- Dopasowanie do skali zabudowy istniejącej (zaleca się realizację jedynie domów jednorodzinnych – w zależności od lokalizacji – wolnostojących lub szeregowych).
- Bryła nowo projektowanych budynków winna posiadać formy nawiązujące do lokalnego typu budownictwa tradycyjnego (dachy, zakomponowanie elewacji, proporcje).
- Postuluje się realizację budynków wznoszonych w technologii tradycyjnej, zaleca się jednocześnie ograniczenie wznoszenia wszelkich budynków w technologiach uprzemysłowionych.
- Projekty budynków przeznaczonych do realizacji w obrębie stref „B” powinny podlegać zatwierdzeniu przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.
- Wszelkie zamierzenia urbanistyczne i budowlane powinny być na omawianych obszarach podporządkowane priorytetowi konserwatorskiemu, a więc zmierzać do maksymalnej ochrony wartości historycznego układu przestrzennego.
- Dopuszcza się przeprowadzenie częściowej sanacji wnętrz bloków zabudowy i działek, o ile wymaga tego stan techniczny istniejącej substancji budowlanej.
- Zaleca się rozwiązywanie problemu niezbędnych przekształceń historycznego systemu parcelacji i zabudowy związanych z dalszym rozwojem miasta w oparciu o zachowanie dotychczasowych podziałów na bloki, a także z poszanowaniem historycznych linii rozgraniczających.
- Na obszarach bloków objętych sanacją dopuszcza się intensyfikację zabudowy i zaleca się wprowadzenie zieleni wewnętrznej.

STREFA „E”

Obszar wyznaczony przez tę strefę jest w niewielkim stopniu zabudowany i wykorzystywany przede wszystkim rolniczo (sady, pastwiska, pola, ogrody, nieużytki, stawy).

Nowa zabudowa na obszarze wyznaczonym przez strefę ochrony ekspozycji i krajobrazu powinna być kształtowana zgodnie z koncepcją zachowania powiązań widokowych i istniejących skupisk zieleni. Zaleca się ograniczenie wysokości budynków do jednego piętra i dostosowanie ich bryły do typu budownictwa tradycyjnego.

STREFA KONSERWATORSKA - OCHRONY REJONU WÓLKI – „W”

We wrześniu 2002 Konserwator Zabytków wskazał strefę ochrony konserwatorskiej obejmującą centrum Wólki wraz z rejonem dworca kolejowego i obszarem stacji Mławskiej Kolei Dojazdowej. Strefa ta nie posiada wytycznych konserwatorskich w związku z czym niezbędne będzie wykonanie studium historyczno-przestrzennego dla całego jej obszaru, przed opracowaniem planu miejscowego.

STREFY KONSERWATORSKA OCHRONY ARCHEOLOGICZNEJ „OW”

Na wytyczonych obszarach tych stref wszelkie prace ziemne powinny być prowadzone pod nadzorem archeologicznym. Wymaga tego dbałość o rozwój wiedzy na temat historii miasta.

Wykaz stanowisk archeologicznych na terenie miasta Mławy:

Lp.	Oznaczenie stanowiska	Nr ewid. działki / lokalizacja	Autorzy opracowania
1.	2 / 37-60	12-450, od 12-452 do 12-458, 12-463	A.Grzymkowski 1984 M.Czarnecki 1990
2.	3 / 37-60	12-189	A.Grzymkowski 1984 M.Czarnecki 1990
3.	4 / 37-60	12-267	A.Grzymkowski 1984 M.Czarnecki 1990
4.	13 / 37-60	12-381 12-383	Mazurowski 1982 M.Czarnecki 1992
5.	15 / 38-60	Rejon skrzyżowania linii kolejowej z drogą Mława - Biezuń	wg. literatury M.Czarnecki 1992
6.	16 / 38-60	10-684	A.Grzymkowski 1980 M.Piotrowski 1980 M.Czarnecki 1992
7.	17 / 38-60	10-4159/3	A.Grzymkowski 1984 M.Czarnecki 1992
8.	18 / 38-60	10-697 Stary Rynek – rejon Ratusza oraz pld. pierzeja St. Rynku	A.Grzymkowski M.Czarnecki 1992
9.	19 / 38-60	10-4273	A.Grzymkowski 1983 M.Piotrowski 1983 M.Czarnecki 1992
10.	20 / 38-60	10-4207/13	A.Grzymkowski

			M.Czarnecki
11.	21 / 38-60	10-855	A.Grzymkowski 1984 M.Czarnecki 1992
12.	22 / 38-60	11-935/8, 11-934/4, 11-933/2, 11-931/5	A.Grzymkowski 1984 M.Czarnecki 1992
13.	23 / 38-60	11-1143, 11-1144, 11-1145	A.Grzymkowski 1982 M.Czarnecki 1992
14.	24 / 38-60	11-1140, 11-1141	A.Grzymkowski 1981 M.Czarnecki 1992
15.	25 / 38-60	11-1140, 11-1141, 11-1142	A.Grzymkowski 1981 M.Czarnecki 1992
16.	26 / 38-60	od 11-1113 do 11-1118	A.Grzymkowski 1982 M.Czarnecki 1992
17.	27 / 38-60	11-1129, 11-1130	A.Grzymkowski 1981 M.Czarnecki 1992
18.	28 / 38-60	11-1130, 11-1131	A.Grzymkowski 1982 M.Czarnecki 1992
19.	29 / 38-60	11-1103, 11-1104/1, 11-1104/2	A.Grzymkowski 1981 M.Czarnecki 1992
20.	30 / 38-60	10-2156/2	A.Grzymkowski 1984 M.Czarnecki 1992
21.	31 / 38-60	10-2237, 10-2239	A.Grzymkowski 1984 M.Czarnecki 1992

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy określić obszary, w których ze względu na historyczną zabudowę wszelkie prace ziemne winny przebiegać pod nadzorem archeologicznym, a w momencie natrafienia w ziemi na relikty dawnych budowli lub ślady osadnictwa, winny być przeprowadzone archeologiczne badania wykopaliskowe.

Na terenach, które zlokalizowane są w obrębie granic stanowisk archeologicznych, znajdujących się w ewidencji lub w danych archiwalnych wojewódzkiego konserwatora zabytków, wszelkie prace ziemne winny być poprzedzone archeologicznymi badaniami wykopaliskowymi.

Obecnie istniejące zasoby dziedzictwa kulturowego w mieście obejmują historycznie ukształtowany układ urbanistyczny oraz bogaty rejestr zabytków architektury i sztuki.

Obiekty i grupy obiektów zabytkowych dzielą się na:

- budownictwo sakralne i obronne,
- budownictwo użyteczności publicznej, mieszkalnictwo, usługi,
- budownictwo przemysłowe, obiekty inżynierskie komunikacyjne,
- parki, cmentarze, tereny zieleni, sportu i rekreacji,
- zabytkowe założenia urbanistyczne.

Większość obiektów zabytkowych znajduje się w złym lub średnim stanie technicznym i wymaga szybkiego remontu i konserwacji.

OBECNIE W REJESTRZE ZABYTKÓW WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO ZNAJDUJĄ SIĘ:

- kościół p.w.Św.Trójcy, wraz z otoczeniem w promieniu 50 m. - nr rej. A 138,
- Kościół (kaplica cmentarna) p.w. Świętego Wawrzyńca, *ul. 18 Stycznia* - nr rej. A-139,
- budynek ratusza - nr rej. A 140,
- park miejski (w obrębie ulic: Żeromskiego, Reymonta, Sienkiewicza, Wyspiańskiego) – nr rej. A 309,
- ul.Lelewela 6 budynek banku, budynek garażowy i cała nieruchomość (ogród) - nr rej. A 276
- zespół budowli ul.Reymonta 1 (budynek główny, dawna portiernia, murowane ogrodzenie, barama, furka) - nr rej. A 760,
- ul. Reymonta 2 budynek główny - nr rej. A 306,
- ul.Narutowicza 3 (działka nr 4218), dawne więzienie, obecnie Budynek Archiwum Państwowego m. st. Warszawy, oddz. w Mławie - nr rej. A 282,
- dom ul.Długa 7 - nr rej. A 317,
- dom pl. 1 Maja 7 - nr rej. A 267,
- budynek ul.Sienkiewicza 4 (dawna szkoła) - wraz z ogrodzeniem od ulicy i otoczeniem obejmującym całą działką nr 122. - nr rej. A 446,
- dom Stary Rynek 5 - nr rej. A 266,
- dom Stary Rynek 6 - nr rej. A 163,
- d. spichlerz ul. Warszawska 44, tzw. „Lelewelówka” - nr rej. A-86,
- dom ul.Żeromskiego 4 - nr rej. A 162,
- dom ul.Żeromskiego 5/1 wraz z historycznym wyposażeniem - nr rej. A 285,
- dom ul.Żwirki 11 - nr rej. A 161,
- hala targowa ul.Żwirki 22 - nr rej. A 258,
- dom ul.Żwirki 34, wraz z działką i ogrodzeniem - nr rej. A 275,
- Cmentarz Żydowski, ul.Warszawska – nr rej. A-369,
- Przestrzeń układu komunikacyjnego – mławska kolej dojazdowa wąskotorowa, wraz z budynkami Zarządu MKW, bud. warsztatu napraw, bud. dawnej dyspozytorni wąskotorowej, bud. dawnej dyspozytorni ruchu transportowego, stacja nawęglania (urządzenie techniczne), maszt syreny p.poż (instalacja techniczna) - *ul. Bracka* – nr rej. A-273,
- budynek d. przychodni kolejowej, *ul. Rynkowa 3* – nr rej. A-905,
- dom Stary Rynek 16 – nr rej. A-995,
- dom Dworcowa 6 – nr rej. A-998.

OCHRONIE POWINNY PODLEGAĆ TAKŻE NASTĘPUJĄCE OBIEKTY I ZESPOŁY NIE WPISANE DO REJESRU ZABYTKÓW, KTÓRE POWINNY ZOSTAĆ WPISANE DO GMINNEJ EWIDENCJI ZABYTKÓW:

Budownictwo sakralne i obronne:

- Plebania, *ul. Graniczna 86, mur., ok. 1910*
- Budynek dawnej parafii prawosławnej, tzw. „Popówka” obecnie przychodnia, *ul.Sienkiewicza, działka nr 233/5 (mur., ok.1880 r.)*

- kapliczki przydrożne: *przy ul. Gdyńskie, ul. Żwirki (dz. nr 4079/1)j oraz przy ul. Sienkiewicza (dz. nr 322),*
- krzyż przydrożny, *ul.Sienkiewicza (działka nr 213)*
- Fortyfikacje z II wojny światowej pod nazwą „Pozycja Mławska”.
- Budownictwo użyteczności publicznej, mieszkalnictwo, usługi:
- Budynek Liceum Ogólnokształcącego nr 1, *ul. Wyspiańskiego,*
- Liceum Ogólnokształcące, *ul. Wyspiańskiego 1,*
- Budynek Towarzystwa Śpiewaczego „LUTNIA”, obecnie Biblioteka i Muzeum, *ul. 3 Maja 5,*
- Dom, *ul. Bagno 14 – wraz z działką nr 255 jako ogrodem,*
- Domy, *ul. Bajkowa 1, 5 (wraz z bud. gospodarczym), 16(wraz z bud. gospodarczym),*
- Dom, *ul. Bednarska 8,*
- Domy, *ul.Browarna 2, 2/1, 6, 10,*
- Domy, *ul. Brukowa 39/1, 39/2,*
- Domy, *ul. Daleka 3, 5, 6,*
- Domy, *ul. Długa 2, 8, 8A, 12,14,*
- Domy, *ul Dworcowa 1, 10,12 – dawna Komora Celna, 12A,*
- Domy, *ul. Dzierzowska 3, 7, 7, 9, 13, 14, 15,*
- Domy, *ul. Gdyńska 5, 7,*
- Domy, *ul. Graniczna 1, 4 – obecnie sklep, 7 – dawny młyn, 19 – dawny młyn, 35, 42, 58, 72, 76, 86 – Plebania,*
- Dom, *ul. Grzebskiego 18,*
- Domy, *ul. Kapliczna 9, 16,*
- Dom, *ul. Kościelna 7,*
- Domy, *ul. Kościuszki 1, 2, 4 - dawny browar, 4B, 6, 9, 10, 12 - obecnie internat, 13, 21a, 23, 27 (wraz z bud. gospodarczym),*
- Domy, *ul. Krajewo 2 z zab. gosp., 6 z zab. gosp., 9, 10, 11 z zab. gosp., 16 z zab. gosp., 17 z zab. gosp., 18 – obecnie zajazd,*
- Domy, *ul. Lelewela 4, 7, 10, 13, 17,*
- Dom, *ul. Leśna 3A, 5, 5A, 11, 12, 12A (wraz z bud. gospodarczym),*
- Domy, *ul. Mazurska 5, 7, 10, 11, 12, 13,*
- Domy, *ul. Mickiewicza 4, 10, 14, 18,*
- Domy, *ul. Moniuszki 10, 12, 13,*
- Domy, *ul. Napoleńska 2, 8, 12, 14 – Zespół Opieki Zdrowotnej, 28, 31, 41, 43, 45, 49, 50, 52, 54, 56, 62, 64, 66A, 69,*
- Domy, *ul. Narutowicza 2, 4A, 5, 8 (dawny dom i młyn), 11, 13, 15 (wraz z bud. Gospodarczym oraz ogródkiem),*
- Domy, *ul. Nowowiejska 2, 4, 7, 9,*
- Domy, *ul. Olsztyńska 2, 4, 6,*
- Dom, *ul. Ordona 12,*

- Domy, *ul. Okólna* 14, 57,
- Dom, *ul. Osiedlowa*, działka nr 787(wraz z bud. gospodarczym),
- Domy, *ul. 18 Stycznia* 3, 6, 6B, 6C, 8, 9, 10, 14, 14A, 16, 21, 23, 25,
- Domy, *ul. Padlewskiego* 20, 21, 22, 22/1, 23, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 34, 35, 36, 38, 42, 45, 46, 47, 50, 55, 56, 57, 60, 62, 63, 66, 70, 71, 75,
- Domy z zab. gosp., *ul. Piekiełko* 10, 22, 27, 30, 31, 57
- Domy, *Plac 1 Maja* 1, 2, 3, 5, 6, stacja transformatorowa,
- Domy, *al. Piłsudskiego* 1A, 1B, 4, 5, 9/1, 12, 13, 14, 15, 22, 28, 31, 54, 56, 75,
- Dom, *ul. Platynowa* 3,
- Domy, *ul. Płocka* 5/7, 11/13, 19, 41/3, 41/4, 66B, 72,
- Dom, *ul. Powstańców Styczniowych* 14
- Domy, *ul. Przyrynek* 2, 6, 8, 12,
- Domy, *ul. Reymonta* 2 (oraz mur zachodni), 4, 5, 6, 7, 7A, 8, 9,
- Domy, *ul. Rynkowa* 1, 3, 14, 16, 20,
- Domy, *ul. Sienkiewicza* 2 (główna bryła od *ul. Sienkiewicza* i skrzydło od *ul. Kościuszki*), 8, 8A, 12, 12A, 18, 20, 21, 25, 27, 29, 34 (oraz rzeźba maryjna przed fasadą) ,36, 39, ora na działkach nr 203 i 217,
- Domy, *ul. Słowackiego* 1, 3, 5, 10, 12, 16, 18,
- Domy, *ul. Spichrzowa* 2 i 5,
- Domy, *ul. Smolarnia* 5, 7,
- Dom, *ul. Sportowa* 2, 3A, 9, 19 oraz na działce nr 246/1,
- Domy, *ul. St. Rynek* 2, 3, 7, 9, 10, 11, 14, 15, 15 A, 15B, 16, 16A, 17, 18,
- Domy, *ul. Studzieniec* 9, 11, 13, 17A, 20, 25, 28, 29, 34, 35, 36, 39, 44, 50, 52, 54, 56, 58, 106, 116, 120,
- Dom, *ul. Szewska* 2,
- Domy, *ul. 3-go Maja*, budynek muzeum oraz nr 3, 5 i 18,
- Dom, *ul. Waryńskiego* 4A,
- Domy, *ul. Warszawska* 7, 23, 30, 34
- Dom, *ul. Wasiłowskiego* 7,
- Dom, *ul. Wąska* 14,
- Dom, *ul. Wigury* 5, 7,
- Dom, *ul. Willowa* 8,
- Domy, *ul. Wójtostwo* 3/2, 6A, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 21, 23, 24, 27, 29, 46, 57, 62, 70, 73,
- Domy, *ul. Wymyślin* 4, 6, 18, 22,
- Dom, *ul. Wyspiańskiego* 1 - obecnie Gimnazjum Wyspianum , 2,
- Domy, *ul. Zabrody* 7, 23, 24, 33,
- Domy, *ul. Zduńska* 9, 15, 20 oraz na działce nr 705,
- Dom, *ul. Żeromskiego* 3,
- Domy, *ul. Żwirki* 4, 12, 13, 15, 17, 19, 20, 21, 21A, 22A, 26A, 26B, 28, 29, 30 i , 34A i 34B.

Parki, cmentarze, tereny zieleni, sportu i rekreacji:

- Cmentarz Parafialny, *ul. 18 Stycznia*,
- Cmentarz ewangelicki i prawosławny, *ul. Kolbe*,
- Cmentarz żydowski, *ul. Krucza*
- Park, *pl. 1 Maja*

Zabytkowe założenia urbanistyczne:

- układ ulic i budynków centrum typowy dla miast średniowiecznych - układ czterech „gęsich szyj”,
- układ równoległy ulic Wąskiej i Placu 1 Maja do Rynku,
- zespół schronów betonowych ciągnących się na południe od Piekiełka w rejon Krajewa.

Dla obiektów zabytkowych nie wpisanych do rejestru zabytków, znajdujących się w granicach stref ochrony konserwatorskiej B1, B2 lub B3, konieczne jest wykonanie dokumentacji inwentaryzacyjnej.

Lista obiektów zabytkowych powinna być każdorazowo zweryfikowana w przypadku opracowywania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

5. Kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej

5.1. Planowany rozwój układu komunikacyjnego

Model układu komunikacyjnego Mławy

Ruch tranzytowy dalekiego zasięgu prowadzony będzie po wschodniej stronie zagospodarowania przestrzennego Mławy (drogi) oraz zachodniej stronie (kolej).

Ruch tranzytowy o zasięgu regionalnym będzie rozprowadzony drogami po zachodniej i południowej stronie Mławy (zachodnia obwodnica Mławy) oraz częściowo po stronie wschodniej (obecny ślad drogi krajowej nr 7).

Podstawowy układ uliczny miasta stanowić będzie obwód tras wokół Centrum wraz z pięcioma trasami łączącymi centrum z drogami zewnętrznymi. W szczególności z obwodu tego ruch będzie kierowany na węzły drogowe z drogą ruchu szybkiego prowadzącą ruch tranzytowy o zasięgu krajowym oraz przez wiadukty kolejowe na zachodnią obwodnicę miasta. Do podstawowego układu drogowego miasta dołączy także obecny ślad drogi krajowej nr 7, po jej przełożeniu na Wschodnią Obwodnicę w parametrach drogi ekspresowej.

Ważnym elementem układu komunikacyjnego będzie również droga „północna”, dla której przewidziano rozwiązanie wariantowe: jako zamknięcie układu komunikacyjnego miasta wzdłuż linii kolejki wąskotorowej w klasie ulicy zbiorczej bądź też jako nowy przebieg łączący poprzez obszar lasów tereny LG z dotychczasowym śladem drogi krajowej Nr 7, również w klasie drogi zbiorczej. W przypadku rozbudowy miasta do przewidywanej w studium wielkości może się okazać, że korzystne dla miasta będą obydwa warianty.

Obecną zachodnią stroną miasta będzie magistralna linia kolejowa, która obsługuje Mławę w zakresie ruchu zarówno pasażerskiego jak i towarowego.

Możliwie blisko Centrum miasta przewiduje się zlokalizowanie zintegrowanego dworca kolejowo- autobusowego. Dworzec powiązany zostanie z Centrum ciągiem ulicznym o charakterze

usługowo-rekreacyjnym.

Dworzec towarowy pozostanie w miejscu obecnym w dzielnicy Wólka. Ze względu na projektowany w tym rejonie nowy układ drogowy możliwe jest wykształcenie w tym rejonie lokalnego terminala przeładunkowego.

Opisana konstrukcja układu drogowego zabezpiecza w pełni przeniesienie ruchu tranzytowego na obrzeże miasta, uwalniając od niego miejski układ uliczny; jednocześnie miasto otwarte zostaje na tereny leśne, położone na jego północnym skraju.

Przybliżona zostaje do miasta kolejowa obsługa pasażerska. Nowa lokalizacja dworca autobusowego w pełni zabezpieczy potrzeby terenowe dla jego funkcjonowania a jego integracja z dworcem kolejowym utworzy ważny węzeł wymiany ruchu pasażerskiego w skali regionu.

Zewnętrzny układ drogowy

Powiązania krajowe reprezentowane będą przez nową drogę ekspresową Nr 7 (Obwodnicę Wschodnią) prowadzącą ruch w relacji Warszawa – Gdańsk. Droga ta projektowana jest na prędkość 110km/godz. i posiadać będzie w pełni kontrolowaną akcesję z bezkolizyjnym ruchem wzdłuż jezdni głównych.

W sąsiedztwie Mławy zlokalizowane będą trzy węzły drogowe:

- Węzeł „Warszawska” z drogą nr 544 prowadzącą ruch z Mławy w kierunku Ciechanowa i Przasnysza,
- Węzeł „Modła” w gminie Wiśniewo z przedłużeniem projektowanej Zachodniej Obwodnicy,
- Węzeł „Kuklin” istniejącym śladem drogi krajowej nr 7 w gminie Wieczfnia Kościelna.

Na odcinku pomiędzy północną granicą gminy, a ul. Nowowiejską dopuszczono realizację MOP-ów (Miejsca Obsługi Podróżnych) rozdzielnie dla poszczególnych kierunków ruchu.

Powiązania wojewódzkie realizowane będą przez następujące drogi:

- drogę główną, będącą drogą wojewódzką nr 544, wyprowadzającą ruch z Mławy a poprzez węzeł również z drogi Nr 7 w kierunku Ciechanowa i Przasnysza (ul. Warszawska); w obrębie miasta możliwe jest częściowe przełożenie drogi nr 544 na obecny ślad drogi nr 7,
- projektowaną drogę główną ZOM (Zachodnia Obwodnica Miasta) w części drogi nr 544 prowadzącą ruch z-Działdowa i Żuromina na trasę S-7 w kierunku Warszawy, oraz w kierunku Ciechanowa i Przasnysza. (Trasa ta obok obsługi przyległych terenów poprzez przedłużoną ulicę Podmiejską będzie wprowadzała ruch z w. w. kierunków w rejon projektowanego dworca kolejowo-autobusowego i do Centrum Mławy),
- drogę główną nr 563 wyprowadzającą ruch z Mławy w kierunku Żuromina (ul. Żuromińska). Przewiduje się przedłużenie tej drogi do Alei Piłsudskiego wraz z budową wiaduktu nad torami kolejowymi, w klasie zbiorczej pomiędzy węzłami z ZOM,
- projektowaną drogę główną wyprowadzającą ruch z Mławy w kierunku Iłowa i Działdowa po wschodniej stronie linii kolejowej w zastępstwie obecnej drogi nr 544 (ul. Gdyńskiej).

Studium zakłada ograniczenie dostępności do projektowanych i planowanych przebiegów dróg wojewódzkich.

Powiązania powiatowe wyprowadzające ruch z Mławy stanowiąc będą następujące drogi:

- droga zbiorcza w kierunku Radzanowa i Sierpca (ul. Sienkiewicza , ul. Szeńska),
- droga zbiorcza w kierunku Lipowca Kościelnego i Żuromina (ul. Podmiejska),
- droga zbiorcza w kierunku Dębska i Dzierzgowa (ul. Narutowicza, ul. Nowowiejska) z wiaduktem nad drogą krajową S-7,
- droga lokalna w kierunku miejscowości Windyki (przez wiadukt nad drogą krajową S-7).

Ponadto powiązania Mławy z najbliższymi rejonami zapewni szereg dróg gminnych o charakterze lokalnym.

Wewnętrzny układ drogowy

Układ ulic zbiorczych będą stanowić:

- obwód tras wojewódzkich i powiatowych wokół Centrum - ul. Żwirki, ul. Padlewskiego, ul. Stary Rynek, ul. Warszawska, ul. Grzebskiego (droga gminna), ul. Powstańców Styczniowych, ul. Sienkiewicza, ul. Lelewela (po wybudowaniu ZOM obniżenie kategorii do powiatowych),
- ul. Sienkiewicza, kategorii powiatowej, wyprowadzająca ruch z Centrum w kierunku dworca kolejowo-autobusowego i na ZOM,
- ciąg ulic kategorii wojewódzkiej i powiatowej: Żwirki, Piłsudskiego, Napoleńska, wyprowadzający ruch z Centrum w kierunku dzielnicy przemysłowej oraz na trasy wylotowe do Hłowa i Żuromina (po wybudowaniu ZOM obniżenie kategorii do powiatowych),
- ul. Padlewskiego, kategorii powiatowej, wyprowadzające ruch z Centrum do istniejącej drogi krajowej Nr 7,
- ul. Projektowana kategorii wojewódzkiej biegnąca od Węzła Warszawska, równolegle do obecnego śladu drogi Nr 7, do węzła z ZOM, której głównym zadaniem będzie przejęcie ruchów o zasięgu regionalnym w relacji Ciechanów, Przasnysz –Działdowo, Żuromin – w przypadku przebudowy drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej S-7 (Wschodnia Obwodnica) przed realizacją tego odcinka drogi 544 możliwe jest przełożenie drogi nr 544 na obecny ślad drogi Nr 7, wraz z możliwym podniesieniem jej klasy do drogi głównej,
- ciąg ulic kategorii powiatowej: Projektowana (od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową Nr 7), Powstańców Warszawskich, Projektowana, Aleja św. Wojciecha, Graniczna, Brukowa, Piłsudskiego, który wyprowadzi ruch od drogi krajowej Nr 7 w kierunku dworca kolejowo-autobusowego, stacji towarowej, dzielnicy Wólka oraz dzielnicy przemysłowej,
- ul. Napoleńska, Nowa kategorii powiatowej do powiązań i obsługi dzielnicy przemysłowej,
- ul. Zachodnia, ul. Z. Morawskiej kategorii gminnej łącząca rejon dworca kolejowo-autobusowego z al. Piłsudskiego,
- ciąg ulic kategorii gminnej: Abpa Nowowiejskiego, droga północna łącząca dzielnicę przemysłową z ul. Studzieniec, ul. Górną, ul. Szpitalną, ul. Kopernika i drogą krajową Nr 7, służący do obsługi ruchu samochodowego osobowego,
- ul. Szpitalna kategorii powiatowej (łącząca Centrum z północną częścią miasta),
- ul. Kopernika kategorii gminnej (łącząca Centrum z północną częścią miasta),
- ul. Płocka kategorii powiatowej łącząca Centrum z osiedlem Andersa i drogą krajową Nr 7,
- ciąg ulic kategorii gminnej: Batorego, Dworcowa, Kolejowa i Batalionów Chłopskich łączący

osiedla położone w sąsiedztwie dworca pasażerskiego i towarowego,

- ul. Grzybowa kategorii gminnej łącząca rejon terminala kontenerowego przy ul. Dworcowej z Zachodnią Obwodnicą Mławy,
 - projektowany północny wariant północnej obwodnicy miasta;
- Układ drogowy uzupełniają ulice lokalne kategorii gminnej.

Kolejowa komunikacja pasażerska

Przez Mławę przebiega dwutorowa zelektryfikowana magistralna linia kolejowa E65 Warszawa – Gdańsk. Przewiduje się modernizację tej linii z przystosowaniem jej do prędkości 160 km/godz. co między innymi oznaczać będzie budowę 3 wiaduktów drogowych nad koleją:

- w rejonie dworca zintegrowanego,
- ul. Piłsudskiego – Żuromińska,
- ul. Gdyńska – dzielnica przemysłowa.

Pożądane jest, aby przy tej modernizacji zrealizowany został zintegrowany dworzec kolejowo-autobusowy w rejonie obecnego przystanku osobowego Mława Miasto.

Miasto, tak jak obecnie, powiązane będzie podmiejską pasażerską komunikacją kolejową kursującą w kierunku Warszawy i Działdowa. W miejscu obecnego dworca pasażerskiego, po przeniesieniu go w pobliżu ul. Sienkiewicza, przewiduje się pozostawienie przystanku dla podmiejskiej komunikacji pasażerskiej.

Komunikacja autobusowa

W Studium przewiduje się realizację zintegrowanego dworca kolejowo-autobusowego w rejonie obecnego przystanku kolejowego Mława Miasto. Dworzec ten integrował będzie dalekobieżne i podmiejskie linie autobusowe z dalekobieżnymi i podmiejskimi przewozami kolejowymi. Obsługę drogową dworca zapewni ciąg ulic Sienkiewicza – Podmiejska oraz projektowana ulica zbiorcza biegnąca równoległe do linii kolejowej od drogi krajowej Nr 7 do Alei Piłsudskiego. Bezpośrednie powiązanie dworca z obecnym rejonem Centrum zapewni ciąg komunikacyjny obsługujący projektowane w jego sąsiedztwie tereny usługowo-rekreacyjne. Przewiduje się ograniczenie ruchu pojazdów wzdłuż tego ciągu (np. tylko ruch pojazdów specjalnych, taksówek, zaopatrzenia itp.).

Na części obszaru istniejącego dworca, oraz w miejscu dotychczas rezerwowanym dla jego przeniesienia, należy zabezpieczyć miejsca parkingowe dla Centrum Mławy.

Wraz z początkiem funkcjonowania nowego dworca korekcie musi ulec układ tras autobusowych w mieście. Sukcesywnie modernizowane powinno być wyposażenie przystanków autobusowych.

Transport towarowy

Obsługa towarowa miasta odbywać się będzie transportem samochodowym i kolejowym. Towarowy transport kolejowy działa obecnie w oparciu o kolej normalnotorową i wąskotorową (około 10% przewozów). Przewiduje się stopniowe zmniejszanie przewozów towarowych koleją wąskotorową na rzecz transportu samochodowego. Kolej wąskotorowa może natomiast obsługiwać

przewozy turystyczno-rekreacyjne.

Z chwilą likwidacji obsługi towarowej koleją wąskotorową zrealizowane może być przedłużenie ulicy Piłsudskiego w kierunku dzielnicy przemysłowej. Przekroczenie linii kolejki wąskotorowej przez projektowaną Wschodnią Obwodnicę musi być zrealizowane jako bezkolizyjne – Studium zakłada realizację wiaduktu w ciągu drogi krajowej.

Obecny dworzec kolejowy będzie funkcjonował jako dworzec towarowy oraz jako przystanek dla obsługi pasażerskiego ruchu podmiejskiego.

W zakresie komunikacji pożądane jest wykonanie następujących opracowań:

- Problematyka parkowania w Centrum Mławy,
- Parametry techniczne układu drogowego w oparciu o model zachowań komunikacyjnych i prognozy ruchu kołowego.

Wiodącymi inwestycjami komunikacyjnymi o charakterze strategicznym będą:

- realizacja Zachodniej Obwodnicy Mławy (w skrócie ZOM),
- przebudowa drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej S-7 z nowym przebiegiem w granicach Mławy, powiązanie z nią miasta za pomocą trzech węzłów drogowych (z drogą 544 oraz dwóch poza granicami miasta),
- lokalizacja zintegrowanego dworca kolejowo-autobusowego w rejonie obecnego przystanku pasażerskiego Mława Miasto,
- powiązanie obecnego Centrum miasta z projektowanym dworcem kolejowo-autobusowym ciągiem komunikacyjnym o charakterze spacerowym z sąsiedztwem usług handlowych i rekreacyjnych,
- realizacja trzech nowych wiaduktów drogowych nad linią kolejową E-65 w rejonie
 - dworca zintegrowanego
 - ul. Piłsudskiego – Żuromińskiej
 - ul. Gdyńska – dzielnica przemysłowa.

Parkowanie

W celu uporządkowania parkowania pojazdów w mieście należy:

- wybudować parkingi zbiorowe w centrum miasta;
- wybudować parkingi typu „Parkuj i Jedź” w rejonach: zintegrowanego dworca kolejowo-autobusowego oraz obecnej stacji kolejowej.

Minimalne wskaźniki parkingowe:

- 1 miejsce postojowe na każdy lokal mieszkalny,
- 15-25 miejsc postojowych na każde 1000 m² powierzchni użytkowej w zabudowie usługowej i produkcyjnej,
- 35 miejsc postojowych na 100 zatrudnionych.

Należy uwzględnić potrzeby utworzenia w rejonie dzielnicy przemysłowej parkingu dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

5.1. Infrastruktura techniczna

Zaopatrzenie w wodę

Zaspokojenie potrzeb wodnych mieszkańców miasta w okresie docelowym odbywać się będzie z wodociągu miejskiego, zasilanego wodą z istniejących ujęć wód podziemnych.

Centralny wodociąg miejski zasilany jest w wodę z 2-ch ujęć czwartorzędowych:

- podstawowego, zlokalizowanego przy ulicach Padlewskiego i Kopernika i obejmującego 10 studni (Nr OW I – 6, 7, 8A, 9, 10, 13, 16, OW II – 1, OW III – 1, 2) oraz stację uzdatniania wody,
- ujęcia na terenie ZUD w dzielnicy przemysłowej, obejmującego 2 studnie oraz stację uzdatniania wody.

Studnia OW I – 6 kwalifikuje się do renowacji. Decyzją Starostwa Powiatowego w Mławie z dn. 9.01.2001 r. znak RLOŚ 6223–10/2000/2001 dla poszczególnych studni ujęcia podstawowego zostały ustalone strefy pośredniej ochrony sanitarnej, które ze względu na budowę geologiczną i występujące warunki hydrogeologiczne oraz głębokości odwiertów ograniczyły się do rozmiarów ochrony bezpośredniej wokół każdej studni, wyznaczonej w postaci wygrodzonych powierzchni w kształcie prostokątów, o wymiarach od kilkunastu do kilkudziesięciu metrów i powierzchni od 190 do 1.300 m².

Niezależnie od tego wokół całego obszaru ujęcia podstawowego został określony obszar leja depresyjnego w kształcie owalu o powierzchni ok. 970 ha, w obrębie którego winien być wprowadzony do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zakaz lokalizowania dużych ferm hodowlanych, nowych zakładów przemysłowych związanych z przetwarzaniem środków chemicznych, cementarzy oraz mogielników.

Decyzją Ministra OŚZNiL z dn. 10.12.1993 r., znak KDH/013/5754/93 zasoby wód podziemnych w rejonie Mławy zostały zatwierdzone w kat. „B” w ilości 1.200,0 m³/ godz. przy depresji regionalnej 0,7÷25,6 z formacji czwartorzędowej dla obszaru zasobowego o powierzchni 176 km², z czego dla ujęć wodociągu komunalnego:

$$Q = 549,0 \text{ m}^3/\text{godz.} = 13.176 \text{ m}^3/\text{d}$$

w tym:

dla ujęcia podstawowego przy ulicach Padlewskiego i Kopernika:

$$Q_1 = 424,0 \text{ m}^3/\text{godz.} = 10.176 \text{ m}^3/\text{d}$$

dla ujęcia na terenie Dzielnicy Przemysłowej:

$$Q_2 = 125,0 \text{ m}^3/\text{godz.} = 3.000 \text{ m}^3/\text{d}$$

Przewiduje się, że ogólna liczba mieszkańców miasta korzystających z wodociągu miejskiego wyniesie w okresie docelowym ok. 50.000 osób (100% mieszkańców).

Zaspokojenie potrzeb wodnych zwiększonej liczby mieszkańców, usług podstawowych i potrzeb ogólnie komunalnych w okresie docelowym wymagać będzie rozbudowy stacji Uzdatniania Wody na ul. Padlewskiego, obejmującej wybudowanie zbiornika retencyjnego na 1200 m³ wody przy stacji oraz sukcesywne wykonanie 1÷2 nowych odwiertów studziennych

(100 m³/godz.), a także rozbudowy wodociągowej sieci rozdzielczej w mieście (m.in. zasilenie ulic Piekielko, Okrężnej i Zimocha z wodociągu miejskiego).

Należy także wybudować magistralę wodociągową wzdłuż obecnego przebiegu drogi Nr 7 do Pomnika Piechura i połączyć z ul. Krajewo i ul. Piekielko oraz zarezerwować teren pod ewentualną pompownię wody z zasilaniem energetycznym.

Odprowadzenie ścieków

Odprowadzanie ścieków z terenu m. Mławy w okresie docelowym odbywać się będzie z wykorzystaniem istniejącego systemu kanalizacji rozdzielczej, wyznaczonego ukształtowaniem terenu miasta, stanem i sposobem jego obecnego i przewidywanego zagospodarowania, wreszcie obecnością dwóch potoków – Seracza i Starego Rowu, będących odbiornikami odprowadzanych oczyszczonych ścieków sanitarnych i ścieków deszczowych.

Kanalizacja sanitarna

Szkielet docelowego układu kanalizacji sanitarnej stanowią będą następujące istniejące kolektory podstawowe wraz z uzbrojeniem:

- kolektory grawitacyjne:
 - kolektor „A”
 - kolektor „B”
 - kolektor „C”
 - kolektor „D”
 - kolektor „K I”
- kolektory tłoczne:
 - w ul. Kościuszki,
 - w ul. Morawskiej,
 - na przedłużeniu ul. Konopnickiej do ul. Powstańców Wielkopolskich.
 - 7 przepompowni ścieków (przy skrzyżowaniu ul. Granicznej i ul. Kościuszki, przy ul. Szpitalnej, ul. Tuwima, ul. Konopnickiej, ul. Lawicz-Liszki, ul. Kopernika, na terenie oczyszczalni ścieków).

Kolektor „A” jest głównym kanałem doprowadzającym ścieki do pompowni na oczyszczalni.

Przebiega od oczyszczalni ulicami Płocką, Grzebskiego i dalej wzdłuż doliny rz. Seracz do ul. Wójtostwo. W bezpośredniej zlewni kolektora A znajduje się znaczna część miasta, tzn. Śródmieście – Stare Miasto, Zabrody – Dzierzgowska i Wójtostwo.

Z kolektorem „A” łączy się kolektor „B”, za pośrednictwem, którego przejmowane są ścieki z pozostałej części dzielnicy śródmiejskiej.

Trasa kolektora „B” prowadzi do połączenia z kolektorem „A” ulicami: Długa, Wyspiańskiego, Sienkiewicza do ul. Kościuszki.

Kolektor „C” przejmuje ścieki z przepompowni P1 oraz z nowego centrum miasta, a także z budownictwa wysokiego i jednorodzinnego w rejonie Śródmieścia pomiędzy ulicami Kościuszki, Sienkiewicza, Andersa, a torami kolejowymi.

Kolektor „D” przebiega ulicami Graniczną i Napoleońską i przejmuje ścieki z Północnej Dzielnicy Przemysłowej oraz ścieki miejskie z dzielnicy Wólka i PCK. Doprowadza on ścieki do przepompowni P1, zlokalizowanej w sąsiedztwie terenów PKP, przy skrzyżowaniu z ul. Kościuszki.

Kolektor „K I” znajduje się na terenie miejskiej centralnej oczyszczalni ścieków przy ul. Płockiej łącząc z nią końcówkę kolektora „C”.

Kolektory tłoczne współpracują z kolektorami grawitacyjnymi z wykorzystaniem przepompowni ścieków:

- kolektor tłoczny w ul. Kościuszki i ul. Morawskiej współdziała z kolektorem grawitacyjnym „B”,
- kolektor na przedłużeniu ul. Konopnickiej do ul. Powstańców Wielkopolskich współdziała z kolektorem grawitacyjnym „A”.

Przepustowość wszystkich istniejących kolektorów podstawowych kanalizacji sanitarnej jest obecnie wystarczająca z nadmiarem dla odprowadzenia zwiększonej ilości ścieków z terenu miasta w okresie docelowym ale przepustowość kolektorów A i D, biorąc pod uwagę plany rozwoju miasta i podłączenie sąsiedniej gminy Wieczfnia Kościelna będzie nie wystarczająca.

Występująca rezerwa przepustowości tych kolektorów umożliwia częściowe przyjęcie wód infiltracyjnych oraz określonej ilości ścieków z nieustalonych zakładów produkcyjnych z zabudowy przemysłowej, należy więc rozbudować sieć kolektorów dla zapewnienia obsługi projektowanych terenów intensywnego rozwoju mieszkalnictwa po zachodniej stronie linii kolejowej i w rejonie ul. Studzieniec. Rozwój mieszkalnictwa wymagać będzie sukcesywnej rozbudowy sieci rozdzielczej kanalizacji sanitarnej.

Przy pomocy kanalizacji sanitarnej ścieki kierowane są do centralnej mechaniczno – biologicznej oczyszczalni ścieków, zlokalizowanej w pld. – zach. części miasta, przy ul. Płockiej.

Kanalizacja deszczowa

Odprowadzenie ścieków deszczowych (wód opadowych lub roztopowych) z terenów miasta w okresie docelowym odbywać się będzie przede wszystkim z wykorzystaniem istniejącej obecnie sieci kanalizacji deszczowej. Ze względu na rozwój terenów przemysłowych w rejonie ul. LG Electronics konieczna będzie budowa nowego kolektora wzdłuż linii kolejowej do rzeki Mławki (w kierunku północnym).

Podstawowymi kolektorami sieci kanalizacji deszczowej są:

- Kolektor I przebiegający w ul. Instalatorów, 30-lecia LWP i Napoleońską; na wysokości ul. Jasnej skręca ku torom PKP i przebiega wzdłuż nich; na wysokości ul. Żuromińskiej przechodzi pod torami PKP i ma swe ujście do Starego Rowu w rejonie skrzyżowania ul. Gdyńskiej i Żuromińskiej; odprowadza ścieki deszczowe z dzielnicy przemysłowej m. Mławy.
- Kolektor II przebiegający ul. Wojska Polskiego, Storczykową, Ciechanowską, Piłsudskiego, Czechowskiej, Graniczną, wzdłuż torów PKP, które przekracza na wysokości ul. Kościuszki i ma swe ujście do Starego Rowu; odprowadza ścieki deszczowe z północnej części Śródmieścia.

- Kolektor III przebiegający w ul. Kościuszki (z odgałęzieniem w ul. Słowackiego); po przejściu pod torami PKP ma on swe ujście do Starego Rowu w miejscu wylotu kolektora II; odprowadza ścieki deszczowe z zach. części Śródmieścia.
- Kolektor IV przebiegający w ul. Sienkiewicza i Strażackiej z ujściem do dopływu rz. Seracz; odprowadza ścieki deszczowe z pld. części Śródmieścia.
- Kolektor V przebiegający w ul. Lelewela, Żwirki i Padlewskiego z ujściem do rz. Seracz; odprowadza ścieki deszczowe ze wsch. części Śródmieścia.
- Kolektor VI przebiegający w ul. Szpitalnej, Tuwima i Konopnickiej z ujściem do rz. Seracz; odprowadza ścieki deszczowe z północno-wschodniej części Śródmieścia.

Przepustowość kolektorów IV, i VI jest wystarczająca z do odprowadzenia ścieków deszczowych z terenów własnych zlewni, natomiast przepustowość kolektorów I, II, V, III i początkowego odcinka kolektora VI jest niewystarczająca już obecnie do odprowadzenia ścieków deszczowych z terenu ich zlewni, co w konsekwencji powoduje okresowe krótkotrwałe podtapianie ulic w czasie intensywnych opadów, występujących z częstotliwością większą, niż raz na rok.

Zapewnienie właściwych warunków dla rozwoju mieszkalnictwa w obrębie zlewni ww. kolektorów w okresie docelowym wymagać będzie ich przebudowy (w celu zwiększenia przepustowości) gwarantującej bezkolizyjnie odprowadzenie ścieków deszczowych.

Ze względu na rozwój terenów przemysłowych w rejonie ul. LG Electronics konieczna będzie budowa nowego kolektora wzdłuż linii kolejowej do rzeki Mławki (w kierunku północnym).

Ponadto nieodzownym jest szczegółowe rozpoznanie starego (poniemieckiego) układu rozdzielczej sieci kanalizacji deszczowej w obrębie 2-ch bloków urbanistycznych (tj. terenu ograniczonego ulicami: Żeromskiego, Spichrzową Chrobrego i Żwirki oraz Szpitalną, Piłsudskiego, Kopernika i Załęskiego) i przeprowadzenie jej remontu dla zapewnienia właściwej drożności i prawidłowego odprowadzenia ścieków deszczowych.

Ścieki deszczowe przed ich zrzutem do rz. Seracz i Starego Rowu wymagają odpowiedniego podczyszczania. Wiąże się to z koniecznością budowy podczyszczalni tych ścieków w postaci osadników i separatorów produktów ropopochodnych, zlokalizowanych na końcówkach omówionych kolektorów.

Przewidziane w archiwalnym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „plan ogólny miasta Mławy” - 2 zbiorniki retencyjne na Starym Rowie i rz. Seracz w rejonie oczyszczalni ścieków sanitarnych mogą spełniać dla ścieków deszczowych jedynie rolę osadników, odpowiednio dla kolektora I, II i III oraz kolektora IV. Nagromadzone w nich osady będą wymagać okresowego usuwania.

Przewidziany w rejonie oczyszczalni zbiornik retencyjny nie będzie miał żadnego wpływu na podczyszczenie ścieków deszczowych, odprowadzanych kolektorem V i VI, a także na poprawę stanu czystości wód rz. Seracz w granicach miasta.

Należy rozwijać sieć kanalizacji deszczowej dla miasta zgodnie z opracowanymi ideogramami sieci.

Konieczna będzie rozbudowa i przebudowa (zwiększenie średnic) istniejących oraz budowa nowych kolektorów deszczowych, szczególnie związanych z budową nowych dróg w rejonie nowej zabudowy. W związku z szybkim rozwojem miasta w ciągu kilku ostatnich lat, zwłaszcza jego dzielnicy przemysłowej, istnieje potrzeba opracowania koncepcji odprowadzania wód deszczowych dla miasta Mława.

Nastąpiła zmiana układu technologicznego oczyszczalni ścieków; ponadto należy:

- uruchomić drugi ciąg technologiczny oczyszczalni ścieków,
- wybudować budynek plus zakupić urządzenie do odwadniania osadów ściekowych,
- opracować i wdrożyć technologię do utylizacji osadów ściekowych,
- wybudować wiatę do składowania odwodnionych osadów ściekowych.

Należy sporządzić ideogramy dla wszystkich sieci podziemnych w projektowanych ulicach i zarezerwować tereny pod budowę przepompowni wody i ścieków.

Odbiorniki ścieków

Odbiornikami ścieków, odprowadzanych z obszaru Mławy, są rz. Seracz i Stary Rów. Przepustowość koryt obu cieków wodnych w ich dolnych odcinkach gwarantuje bezkolizyjny spływ wód absolutnie największych. Jest wystarczająca dla przyjęcia ścieków deszczowych, odprowadzanych kolektorami deszczowymi miejskiej sieci kanalizacji deszczowej, a także dodatkowo oczyszczonych ścieków sanitarnych z oczyszczalni miejskiej.

W górnych odcinkach cieków przepustowość koryt jest niewystarczająca. Przyczyną tego jest przykrycie rzeki Seracz na niewielkich odcinkach oraz niewystarczające średnice przepustów pod drogami na obu ciekach. Należy wprowadzić bezwzględny zakaz przykrywania kolejnych odcinków Seracza i Starego Rowu (również ze względu na konieczność odbioru wód infiltracyjnych) oraz zwiększyć średnice istniejących przepustów. Dla poprawienia warunków przepływu wód rzekę Seracz należy uregulować i regularnie oczyszczać. Przewidywane w planie ogólnym zbiorniki retencyjne ze względu na ich niewielką pojemność oraz położenie w dolnych odcinkach cieków wodnych nie mają znaczenia dla redukcji przepływu wód. Dla części Północnej Dzielnicy Przemysłowej i Piekiełka nowym odbiornikiem ścieków będzie rz. Mławka

Ze względu na istniejące obecnie ograniczenia w spływie wód deszczowych, które zwiększą się w związku z opisanym w niniejszym studium zamiarem przeznaczenia na cele inwestycyjne nowych terenów, należy opracować koncepcję odprowadzenia wód deszczowych dla m. Mławy.

Elektroenergetyka

Miasto jest i będzie zaopatrywane w energię elektryczną z dwóch głównych punktów zasilania 110/15 kV (GPZ).

GPZ-ty zasilane są z linii wysokiego napięcia (WN) 110 kV pracującej w układzie pierścieniowym (zamkniętym) ciągu Ciechanów – Olechinek – Mława – Nidzica.

Ze względu na intensywny rozwój terenów przemysłowych należy zwiększyć moc.

W stacjach rozdzielczych (GPZ) uzyskano szybką selektywność pozwalającą na eliminację uszkodzonego odcinka linii zasilającej, co jest bardzo istotne w sieciach kablowych wrażliwych na długotrwałe doziemienia, przez zainstalowanie rezystorów do uziemienia punktu zerowego sieci SN 15kV.

Na bieżąco są wykonywane analizy awaryjności linii energetycznych, pozwalające w odpowiedniej kolejności na opracowywanie planów przechodzenia z linii napowietrznych na bardziej niezawodne linie kablowe.

Na terenie miasta sieć elektroenergetyczna WN SN i nn jest utrzymana w zadowalającym stanie. Przyłącza do nowopowstających budynków będą wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami – przewodami izolowanymi typu AsXSn o odpowiednich przekrojach, lub kablami typu YAKXs o odpowiednich przekrojach.

Nowo powstające budynki będą dodatkowo zabezpieczone odgromnikami i ogranicznikami przepięć – odpowiedniej klasy (zgodnie z odpowiednimi wymogami Zakładu Energetycznego), które pozwolą wyeliminować uszkodzenia sprzętu gospodarstwa domowego powstałe wskutek wyładowań atmosferycznych.

Istnieją możliwości zastosowania energii elektrycznej dla celów grzewczych w jednorodziennym budownictwie mieszkaniowym.

Wszystkie linie pracują promieniowo z możliwością pracy pierścieniowej - stąd istnieje możliwość zasilania poszczególnych elementów sieci z dwóch, a nawet z trzech źródeł zasilania, co daje możliwość rezerwowania w przypadku wystąpienia awarii.

Przeznaczenie na cele inwestycyjne nowych terenów wymaga rezerwowania terenów na budowę urządzeń kubaturowych.

Po przeanalizowaniu stanu istniejącego urządzeń jak i sieci elektroenergetycznych wynika, że budowa nowych sieci uwarunkowana jest prawidłowym funkcjonowaniem systemu elektroenergetycznego - należy je na bieżąco modernizować i rozbudowywać tak, aby dostarczały one odbiorcom właściwe parametry eksploatacyjne.

Należy przebudować istniejące sieci wysokiego i średniego napięcia i przejść z linii napowietrznych na linie kablowe. Dotyczy to w szczególności linii na obszarach zabudowanych i przeznaczonych na zabudowę oraz między miastem i Lasem Mławskim.

Gazownictwo

Miasto jest i będzie zaopatrywane w gaz przewodowy wysokiego ciśnienia z gazociągu relacji Ciechanów – Mława – Olsztyn. Zasilanie w gaz odbywa się od strony wschodniej miasta z dwóch stacji redukcyjno – pomiarowych I⁰ zlokalizowanych przy ul. Dalekiej i przy ul. Warszawskiej.

Remontowane i modernizowane gazociągi, przy pomocy których realizowana jest dostawa gazu ziemnego posiadają znaczną rezerwę umożliwiającą podłączenie nowych odbiorców oraz ewentualnie zwiększenie dostawy gazu dla aktualnych odbiorców. Od roku 1999 znacząco wzrosła sprzedaż gazu dla odbiorców. Decydujące znaczenie ma w tym przypadku wykorzystanie gazu ziemnego jako paliwa do celów grzewczych.

Infrastruktura systemu gazowniczego w mieście pozwala na pokrycie zwiększonego zapotrzebowania na gaz ziemny bez ponoszenia dużych nakładów inwestycyjnych. Prawie wszyscy aktualni i potencjalni odbiorcy w okresie najbliższych kilku lat mają zapewnione pokrycie zapotrzebowania na gaz ziemny dla celów grzewczych.

Istniejąca infrastruktura systemu gazowniczego pozwala na realizację zwiększonych dostaw gazu ziemnego w okresie 10 lat bez ponoszenia dodatkowych nakładów na rozbudowę stacji redukcyjnych I⁰ i II⁰, ponieważ stacje te posiadają znaczne rezerwy – od 20 do 40%.

Gaz służy i będzie służył głównie do ogrzewania budynków jednorodzinnych mieszkalnych, ogrzewania wody jak również do przygotowywania posiłków, co jest zgodne z planem ochrony środowiska przyrodniczego obszaru i powinno być dostosowane do aktualnych możliwości jego dostarczania przez Mazowieckie Okręgowe Zakłady Gazownictwa.

Ciepłownictwo

Miasto jest i będzie zaopatrywane w energię ciepłą przez Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej w Mławie Sp. z o.o. i nie będzie posiadać powiązań z innymi systemami ciepłymi z zewnątrz. Przedsiębiorstwo jest w trakcie modernizacji Centralnej Ciepłowni i restrukturyzacji technologicznej systemu ciepłowniczego związanego z lokalną kotłownią położoną przy ulicy Zachodniej. Modernizacja Centralnej Ciepłowni ukierunkowana jest na unowocześnienie procesów spalania węgla oraz możliwość stosowania paliw ekologicznych.

Taka modernizacja pozwoli na ekonomiczniejsze wykorzystanie energii ciepłej i dodatkowo pozwoli zmniejszyć emisję zanieczyszczeń do atmosfery w taki sposób, aby sprostać wymaganiom stosownych norm. W najbliższych latach jest przewidywana modernizacja ciepłociągów. Ze względu na brak własnych środków unowocześnienie systemu przesyłowego będzie możliwe po uzyskaniu wsparcia ze środków pomocowych Unii Europejskiej.

Głównymi odbiorcami energii ciepłej, dostarczanej przez PEC na potrzeby centralnego ogrzewania i przygotowania ciepłej wody użytkowej, są spółdzielnie mieszkaniowe oraz obiekty sektora oświaty, użyteczności publicznej i placówki usługowo - handlowe.

Nie ma potrzeby budowy urządzeń kubaturowych, pod które należałoby rezerwować teren. Większość zakładów przemysłowych planuje lub jest w trakcie przeprowadzania modernizacji kotłowni. Dążą one do przestawienia własnych źródeł ciepła na paliwa ekologiczne oraz ograniczenie ich mocy do poziomu niezbędnego minimum, dlatego zakłady te w przyszłości nie będą dysponowały znaczącymi nadwyżkami mocy ciepłej.

W celu uzyskania oszczędności energetycznych proponuje się ocieplenie istniejących budynków mieszkalnych jak i ciepłociągów.

Po zachodniej stronie torów kolejowych PKP; nawet w przypadku uruchomienia rezerw pod zabudowę wielorodzinną, proponuje się utrzymanie indywidualnych źródeł ciepła.

W przypadku bardzo wysokiego wzrostu cen ropopochodnych nośników energetycznych, należałoby brać pod uwagę stworzenie w mieście jednego centralnego systemu ciepłowniczego opartego o stabilny cenowo miał węglowy. Kotłownia Centralna mogłaby powstać w dzielnicy przemysłowej w oparciu o obecnie wyłączoną z ruchu kotłownię położoną przy ulicy Instalatorów.

Gospodarka odpadami stałymi

W zakresie gospodarki odpadami stałymi postuluje się:

- wdrażanie przez władze samorządowe selektywnej zbiórki odpadów stałych,
- wdrażanie gospodarczego wykorzystania odpadów,
- przygotowanie nowoczesnej technologii,
- prowadzenie edukacji ekologicznej.

Mława korzysta ze składowiska odpadów komunalnych położonego w Uniszkach Cegielni, gm. Wieczfnia Kościelna (na granicy z miastem). Właścicielem składowiska jest Zakład Usług Komunalnych USKOM Spółka z o.o. z siedzibą w Mławie.

Jest to składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne. Jest eksploatowane od 1967 roku. Powstało w wyrobisku po eksploatacji kruszywa mineralnego (piaski i żwiry). Składowisko zostało rozbudowane i przebudowane w 2005r. Zakłada się, że na składowisku deponowanych będzie maksymalnie 150000 Mg odpadów rocznie. Zdolność przyjmowania wynosi 250000 Mg/rok tj. 833 Mg/dobę.

Na terenie składowiska prowadzone będą procesy:

- segregacji odpadów w celu odzysku surowców,
- składowania odpadów.

Studium przewiduje powiększenie istniejącego składowiska. Nadrzędny cel społeczny jakim jest zachowanie i rozbudowa składowiska, w tym umożliwienie jego powiększenia na obszarze m. Mławy, jest zrealizowany poprzez wyznaczenie strefy technicznej obsługi miasta – TT na części gruntów dawnej wsi Krajewo w pasie o szerokości około 140m wzdłuż granicy miasta. Należy zapewnić monitoring składowiska odpadów.

Telekomunikacja

W zakresie telekomunikacji postuluje się:

- lokalizacji sieci telekomunikacyjnych zarówno w tradycyjnych jak i w nowych technologiach, w tym budowę infrastruktury światłowodowej;
- objęcie terenu miasta zintegrowanym systemem telekomunikacyjnym, połączonym z systemami sieci internetowych: wojewódzkiej i krajowej;
- rozwoju systemów telekomunikacyjnych i teleinformatycznych (przewodowych i bezprzewodowych) stosownie do wzrostu zapotrzebowania na usługi telekomunikacyjne i teleinformatyczne w gminie i w regionie.

6. Obszary przeznaczone na rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym)

Obszar kształtowany w centralnej części Mławy

Jest to teren położony centralnie w stosunku do obszaru miasta, w którym znajdują się najważniejsze obiekty usług ogólnomiejskich i reprezentacyjne w skali miasta przestrzenie publiczne.

Znaczna ilość zabudowy wielorodzinnej o charakterze blokowym wymaga rehabilitacji i uzupełnienia funkcjami usługowymi. Uporządkowanie istniejącej zabudowy, usunięcie obiektów nie odpowiadających randze miejsca oraz zastąpienie ich nowymi obiektami biurowo – handlowymi doprowadzi do powstania głównego miejskiego ośrodka administracyjno – usługowego.

Ciąg komunikacyjny o charakterze spacerowym z sąsiedztwem usług handlowych i rekreacyjnych

W związku z planowaną realizacją zintegrowanego dworca kolejowo-autobusowego istnieje potrzeba realizacji reprezentacyjnego ciągu o charakterze publicznym zapewniającego powiązanie obecnego Centrum miasta z projektowanym dworcem.

Obszar zespołu rekreacyjno - mieszkaniowego - kształtowany w północnej części miasta, w oparciu o projektowany zbiornik retencyjno-rekreacyjny

Ze względu na ukształtowanie terenu i dużą wartość przyrodniczą tego obszaru możliwa jest tutaj realizacja zabudowy mieszkaniowej jedno – i kilkurodzinnej o wysokości do 12 metrów wraz z usługami podstawowymi.

W części obszaru możliwe jest też rozważenie możliwości wykreowania na tym terenie zespołu rezydencji – osiedla o wysokim standardzie, realizowanego z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych, z przeznaczeniem dla zabudowy mieszkaniowej rezydencjonalnej i pensjonatowej. Byłby to zespół willi, małych hoteli, pensjonatów, wzbogacony programem sportowo-rekreacyjnym w nawiązaniu do projektowanego tutaj zbiornika retencyjnego.

7. Obszary przeznaczone na rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (wojewódzkim i krajowym)

Obszar) zintegrowanego dworca kolejowego i autobusowego

Wyznaczony w centralno – zachodnim rejonie miasta, przylegający do linii kolejowej Warszawa – Gdańsk teren wskazano do realizacji dworca umożliwiającego powiązanie dwóch środków transportu: kolei i autobusu, z wyznaczeniem lokalizacji dla parkingu typu „Parkuj i jedź”.

Obszar przeznaczony pod realizację Zachodniej Obwodnicy Mławy i nowego przebiegu trasy krajowej Nr 7

Modernizacja układu komunikacyjnego miasta wymaga stworzenia dróg obwodowych dla ruchu tranzytowego. W tym celu wyznaczono w studium przebieg obwodnicy zachodniej (ZOM) i przebieg drogi krajowej Nr 7 (przebudowa do parametrów drogi ekspresowej S-7), precyzyjne linie

rozgraniczające wyznaczone zostaną na podstawie opracowań technicznych lub w planach miejscowych.

8. Obszary objęte i wskazane do objęcia obowiązkowo opracowaniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Studium jest jedynym elementem procesu planistycznego, w którym problemy rozwoju miasta są rozstrzygane dla całego obszaru kompleksowo i długoterminowo, jednakże Studium nie jest przepisem gminnym i nie może stanowić podstawy do wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Dlatego też istnieje niezbędna potrzeba wykonania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów gdzie prowadzenie bieżącej polityki przestrzennej jest utrudnione bądź niemożliwe.

Studium wskazuje takie obszary na rysunku który stanowi załącznik do uchwały.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego są podstawowym instrumentem realizacji polityki przestrzennej gminy, służą do racjonalnego zagospodarowania i porządkowania przestrzennego jej obszarów. Zakres, problematyka ich ustaleń określają i określać będą priorytetowe kierunki zagospodarowania objętych nimi terenów.

Obszary objęte opracowaniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Obecnie na obszarze miasta obowiązują następujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego osiedla domów jednorodzinnych w kwartale ulic: Kopernika, Torfa-Załęskiego, Powstańców Wielkopolskich, Dudzińskiego w Mławie uchwalony Uchwałą nr XXXVIII/444/97 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 29 grudnia 1997 r.
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w Mławie o obrębie ulic: Starej Płockiej, Płockiej, Olesin, drogi Nr 7 i torów kolejowych uchwalony Uchwałą nr XXXVIII/445/97 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 29 grudnia 1997 r.
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów budownictwa mieszkaniowego „Dzierzgowska” w Mławie uchwalony Uchwałą nr XXXVIII/446/97 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 29 grudnia 1997 r.
- zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla domów jednorodzinnych w kwartale ulic: Kopernika, Torfa-Załęskiego, Powstańców Wielkopolskich, Dudzińskiego w Mławie uchwalona Uchwałą nr XXXV/460/2002 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 29 lipca 2002 r.
- zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Mławy – teren u zbiegu ulic Henryka Sienkiewicza i ks. Stanisława Orдона uchwalona Uchwałą nr XXXVI/469/2002 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 27 sierpnia 2002 r.
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu Wójtostwo I w Mławie uchwalony Uchwałą nr VI/49/2003 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 31 marca 2003 r.

- zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla „Kopernika” w Mławie uchwalona Uchwałą nr VI/50/2003 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 31 marca 2003 r.
- zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Mławy – teren „Grzebskiego” uchwalona Uchwałą nr VII/66/2003 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 28 kwietnia 2003 r.
- zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Mławy – teren „Długa” uchwalona Uchwałą nr XII/126/2003 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 25 listopada 2003 r.
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu usług i budownictwa mieszkaniowego „Nowowiejska” w Mławie uchwalony Uchwałą nr XII/127/2003 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 25 listopada 2003 r.
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu budownictwa mieszkaniowego usług i komunikacji pn. „Szpital” w Mławie uchwalony Uchwałą nr XVII/202/2004 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 30 marca 2004 r.
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu Śródmieścia Mławy – teren „Targowa” uchwalony Uchwałą nr XVII/203/2004 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 30 marca 2004 r.
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu budownictwa mieszkaniowo-usługowego „Zachodnia” w Mławie uchwalony Uchwałą nr XXV/289/2004 Rady Miejskiej w Mławie z dnia 7 października 2004 r.

Wskazuje się nowe tereny do objęcia planami miejscowymi; wyznaczone są one na rysunku studium stanowiącym załącznik nr 1 do uchwały.

Obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Obszary wskazane na podstawie przepisów odrębnych

Nie występują.

Obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziałów nieruchomości

Nie występują.

Obszary przestrzeni publicznych

- tereny proponowanej strefy ochrony konserwatorskiej położone w śródmieściu miasta stanowiące równocześnie obszary przestrzeni publicznej,
- teren projektowanego zintegrowanego dworca.

Obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²

Sporządzeniem planów miejscowych należy objąć wszystkie rejony lokalizacji obiektów handlowych wskazanych w Studium, a więc prawie cały obszar położony pomiędzy obecnym a projektowanym przebiegiem drogi krajowej nr 7 – zgodnie z załącznikami graficznymi.

Obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400 m²

Sporządzeniem planów miejscowych należałoby objąć wszystkie rejony, w których takie obiekty są dopuszczone, a więc strefę śródmiejską (C) i oraz tereny położone pomiędzy obecnym śladem drogi krajowej nr 7 a strefą śródmiejską (do ulic Padlewskiego i Płockiej). Ze względu na znaczną powierzchnię tych obszarów i na fakt, że Studium nie wskazuje precyzyjnie lokalizacji takich obiektów a jedynie je dopuszcza, konieczność uchwalania planów na całym tym obszarze nie jest obligatoryjna, można je wykonywać etapowo, zgodnie z potrzebami miasta.

9. Obszary wskazane do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego ze względu na istniejące uwarunkowania

Miasto powinno promować w pierwszym rzędzie możliwości inwestowania jakie tkwią w nowych terenach rozwojowych, zatem planami miejscowymi objąć należy:

- tereny położone pomiędzy drogą ekspresową a centrum miasta,
- obszary nowych zespołów zabudowy jednorodzinnej,
- tereny wskazane pod nowe zainwestowanie w sąsiedztwie zakładów LG,
- tereny zespołów usługowo – magazynowych i mieszkaniowo - usługowych w sąsiedztwie zachodniej obwodnicy miasta,
- tereny rozwoju funkcji produkcyjnych we wschodniej części miasta,
- tereny zespołu rekreacyjno – mieszkaniowego projektowane w sąsiedztwie zbiornika retencyjnego,
- teren projektowanej strefy ochrony konserwatorskiej w dzielnicy Wólka,
- pozostałe tereny wymagające zmiany przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne.

Niezależnie od przedstawionych propozycji nie wyklucza się możliwości opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla innych obszarów jeśli wystąpi taka potrzeba w trakcie realizacji programu rozwoju miasta.

10. Kierunki i zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej

Rolnictwo

W granicach administracyjnych Mławy terenami, które docelowo pozostaną przeznaczone pod uprawy rolnicze są tereny położone we wschodniej części miasta (poza droga ekspresową) oraz północnej części miasta w rejonie ul. Piekiełko.

Należy:

- umożliwić adaptację istniejącej zabudowy rolniczej we wszystkich strefach funkcjonalno-przestrzennych (z zakazem zwiększania produkcji hodowlanej),
- ograniczyć nową zabudowę w strefie R rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

Warunki miejskie narzucają specjalne wymagania dla przestrzeni produkcji rolnej. Wyklucza się więc lokalizację wszelkiego rodzaju ferm hodowlanych, również utrzymywanie zagród rolniczych z licznym inwentarzem żywym; może być jedynie prowadzona produkcja roślinna nie wywołująca dysharmonii w krajobrazie miejskim pod względem estetycznym i funkcjonalnym.

Do istotnych zadań porządkujących tereny rolne należy zaliczyć działania ochronne jak:

- ochronę prawną gruntów najwyższych klas bonitacyjnych,
- dokonywanie scaleń na obszarach wymagających tego zabiegu.

Utrzymanie areału użytków rolnych po wschodniej stronie projektowanej trasy ekspresowej jest korzystne ze względu na ochronę terenów przed żywiołową zabudową mieszkaniową. Na terenach rolnych należy wprowadzić całkowity zakaz nowej zabudowy.

Tereny rolne położone przy drodze ekspresowej w strefie 50-100m narażone na skażenia ołowiem powinny być wyłączone z produkcji gatunków szczególnie podatnych (warzywa liściaste).

Wszystkie użytki rolne wymagają zachowania równowagi elementów środowiskowych. Należy stosować urządzenia zapobiegające skażeniom atmosfery, wód i gruntów, zabezpieczyć wodę dla celów produkcyjnych, dążyć do stopniowej likwidacji szamb poprzez kanalizowanie i wodociągowanie zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej.

Grunty rolne nie użytkowane, położone na przedpolu dużych kompleksów leśnych, powinny być pozostawione naturze we władanie. Po utrwaleniu się roślinności zielnej, porastać będą stopniowo krzewami, potem gatunkami lekko nasiennymi drzew: brzozą, osiką, topolą, wierzbą, olszą - w zależności od tego, jakie gatunki występują w pobliżu. Po kilkudziesięciu latach pod ich osłoną wyrosną drzewa: cienioznośne lipy, klony, jawory, dęby, buki, jesiony. Nazywa się ten proces sukcesją ekologiczną i jest on w skrócie powtórzeniem tego, co działo się na naszych ziemiach po ustąpieniu lodowca.

W realizacji przedstawionego programu istotne znaczenie mieć będą miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz ustawa o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

Lasy

Lasy otaczające miasto od północy i zachodu są głównym elementem systemu przyrodniczego Mławy oraz stanowią naturalne zaplecze rekreacji dla mieszkańców miasta. Większość tych lasów wchodzi w skład Obszaru Chronionego Krajobrazu.

W obrębie mało powierzchniowych lasów, które mają duże znaczenie krajobrazowe i klimatotwórcze należy wykluczyć użytkowanie turystyczno-rekreacyjne.

Najważniejsze tereny leśne, to przede wszystkim Las Mławski, bezpośrednio sąsiadujący z terenami zainwestowania miejskiego

Przewiduje się turystyczne i rekreacyjne wykorzystanie Lasu z wyznaczeniem nowych szlaków turystycznych i adaptację istniejących, w powiązaniu z systemem bunkrów linii obronnej 1939r. oraz możliwością realizacji pojedynczych obiektów infrastruktury turystycznej.

Przewiduje się powiększenie terenów przez dolesianie oraz zakaz urządzania nowych dróg publicznych z wyjątkiem wskazanych na rysunku Studium.

11. Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi i osuwania się mas ziemnych

W Mławie na bezpośrednie niebezpieczeństwo powodzi narażone są obszary położone wzdłuż cieków wodnych (rzeka Mławka, rzeka Seracz). W przypadku realizacji zbiornika retencyjnego obszar zagrożony wystąpieniem powodzi ulegnie zmianie.

Obszarami zagrożonymi osuwaniem się mas ziemnych mogą być tereny części stoków wzgórz położonych w zachodniej części miasta

12. Obiekty lub obszary, dla których wyznacza się w złożu kopaliny filar ochronny

Nie występują.

13. Obszary pomników zagłady i ich stref ochronnych

Nie występują

14. Obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji, rewitalizacji lub rekultywacji

Obszary wymagające przekształceń

Część terenów w granicach administracyjnych Mławy wymaga przekształceń zarówno ze względu na ich strukturę funkcjonalną jak i ze względu na rolę i znaczenie tych obszarów w mieście, szczególnie w związku z planowanymi inwestycjami z zakresu infrastruktury technicznej i komunikacji. W przeważającej mierze dotyczy to terenów dotychczas użytkowanych rolniczo.

W studium wskazano 3 główne rejony kompleksowych przekształceń:

- rejon dawnych Zakładów Mleczarskich – obejmujący strefy zarówno U/P, U, U/M jak i M/U – rejon intensywnych przekształceń własnościowych i funkcjonalnych, w którym dopuszcza się na etapie sporządzania planów miejscowych weryfikację granic stref wyznaczonych przez Studium, w tym zmianę przeznaczenia terenów w strefie U/P także na funkcje mieszkaniowe, pod warunkiem, że przekształceniom nie będą podlegały pojedyncze działki ale zwarte obszary o powierzchni nie mniejszej niż 1,5 ha.
- rejon ulic Nowowiejskiej i Dzierzgowskiej, obecnie zainwestowany zabudową zagrodową i mieszkaniowo-usługową a także obiektami usługowymi – Studium wskazuje tutaj strefę U/P, przy czym dopuszcza się zachowanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej i przekształcenia zabudowy zagrodowej w mieszkaniową a także uzupełnienia pasm zabudowy mieszkaniowej na wolnych działkach. Szczegółowe wytyczne programowo-przestrzenne sformułowane będą na etapie sporządzania planów miejscowych, Studium zaleca jedynie by ewentualnie

pozostawiana zabudowę mieszkaniową oddzielać od terenów usługowo-produkcyjnych zielenią izolacyjną w formie co najmniej szpalerów zieleni o szerokości 10,0 metra;

Obszary wymagające rehabilitacji

Działania polegające na rehabilitacji dotyczyć powinny:

- obszarów centrum miasta, gdzie zabudowa wielorodzinna blokowa wymaga modernizacji oraz dopełnienia usługami o znaczeniu co najmniej dzielnicowym,
- obszarów zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej w których porządkowania wymaga system dostępności komunikacyjnej, wspólne tereny rekreacji dziennej,
- obszarów zieleni publicznej wymagających rewaloryzacji ich zdegradowanego zagospodarowania (nasadzeń i elementów wyposażenia).

Obszary wymagające rewitalizacji

Rada Miejska w Mławie przyjęła Uchwałę Nr L/530/2010 z dnia 9 listopada 2010 roku lokalny program rewitalizacji miasta Mławy.

Do rewitalizacji wskazano następujące obszary:

Obszar I – Centrum, w tym

- „Nowe-Stare Miasto”
- „Mława nad Seraczem”
- „Handlowe Centrum”
- „Przywrócenie dawnej świetności ulicy Słowackiego”

Obszar II – Wólka

- Rewitalizacja obszaru Wólka - Rynkowa
- Rewitalizacja obszaru Wólka - Napoleońska
- Rewitalizacja obszaru Wólka - Dworcowa
- Rewitalizacja obszaru Wólka - Kolejka wąskotorowa

Obszar III – Osiedle Młodych

Obszary wymagające rekultywacji

Nie występują.

15. Granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych.

Tereny kolei są jedynymi w Mławie terenami zamkniętymi; nie mają ustanowionej strefy ochronnej.

16. Obszary problemowe.

Komunalne ujęcia wody w Mławie mają ustanowione strefy ochrony bezpośredniej a dotychczasowy i proponowany stan zagospodarowania i sposób użytkowania terenu nie stanowią zagrożenia dla jakości ujmowanych wód podziemnych, tym bardziej że czas przesączania wody przez nadkład izolujący użytkowe warstwy wodonośne od powierzchni terenu w rejonie studzien przekracza 25 lat. Zatem formalnie od ustanawiania terenu ochrony pośredniej można odstąpić.

Jednak wobec złożoności zjawisk przyrodniczych nie można zakładać, że wszelka działalność ludzka w rejonie ujęć byłaby zupełnie obojętna dla jakości ujmowanych wód podziemnych. W tej sytuacji pożądane jest wyznaczenie obszaru 25-letniej wymiany wody w warstwie wodonośnej, na którym należałoby wprowadzić zakaz lokalizowania obiektów zagrażających środowisku.

17. POLITYKA PRZESTRZENNA MIASTA

Celem polityki przestrzennej miasta są przekształcenia ekonomiczne, społeczne i przestrzenne zmierzające do:

- wzrostu poziomu życia mieszkańców,
- tworzenia sprzyjających warunków rozwoju przedsiębiorczości,
- ochrony i wzbogacania środowiska przyrodniczego i kulturowego,
- racjonalizacji gospodarki zasobami miasta.

Wyznacza się kierunki działań dla osiągnięcia powyższych celów, które -konsekwentnie realizowane - zapewnią kształtowanie ładu przestrzennego miasta.

Działania w zakresie polityki przestrzennej zabudowy miasta - kształtowanie krajobrazu miasta

Władze miasta podejmą działania w kierunku:

- koncentracji zabudowy o charakterze miejskim, czyli zwartej, intensywnej i wielofunkcyjnej z wyraźnym wydzieleniem zespołów produkcyjnych, w obszarze zawartym pomiędzy projektowaną drogą ekspresową Nr 7 a projektowaną Obwodnicą Zachodnią,
- sanacji i modernizacji zabudowy istniejącej szczególnie na terenie starego miasta,
- kształtowania nowego śródmieścia miasta na osi: historyczny ośrodek miejski-nowy dworzec kolejowy i autobusowy w rejonie obecnego przystanku kolejowego Mława Miasto,
- opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla wskazanych obszarów,
- przestrzegania zasady, aby tereny zieleni ogólnomiejskiej tworzyły w miarę możliwości układy ciągłe,
- przestrzegania, aby rozwój miasta odbywał się zgodnie z planami zagospodarowania przestrzennego, w szczególności wyznaczonymi w Studium jako obowiązkowe do wykonania,
- uzbrojenia nowych terenów inwestycyjnych.

Działania w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego

Władze miasta zapewnią ochronę wartości przyrodniczych i kulturowych miasta poprzez przestrzeganie niżej wymienionych aktów prawnych, wdrażanie wskazań Studium w zakresie kształtowania ciągów zieleni w mieście wzdłuż rzeki Seracz oraz zieleni parkowej w rejonie projektowanego nowego dworca kolejowo-autobusowego oraz przez opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Na terenie miasta występują tereny i obiekty wskazane do objęcia prawną ochroną:

- Obszar chronionego krajobrazu gdzie obowiązują ustalenia w ramach Zieluńsko - Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu,

- Strefy Ochrony Konserwatorskiej, gdzie wytyczne Konserwatora Zabytków należy wprowadzić do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- Konserwatorskie strefy obserwacji archeologicznej, gdzie wszelkie działania inwestycyjne powinny być uzgadniane z Konserwatorem Zabytków (należy wprowadzić odpowiednie zapisy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego),
- Pomniki przyrody, wydmy, wody podziemne i obszary ich zasilania – obowiązują ustalenia – Prawa Ochrony Środowiska oraz Prawa Ochrony Przyrody,
- Tereny leśne i rolne – obowiązuje Ustawa o lasach oraz Ustawa o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

Miasto od południowego zachodu sąsiaduje z Obszarem Natura 2000 – Dolina Wkry i Mławki (PLB 140008). Z tego powodu tereny bezpośrednio przylegające do obszary zostały wyłączone spod zabudowy.

Działania w zakresie komunikacji

W zakresie układu drogowego, władze miasta w porozumieniu z właściwymi zarządcami podejmą wszelkie działania modernizacyjne i inwestycyjne, zmierzające do:

- stworzenia systemu dróg obwodowych dla ruchu tranzytowego,
- budowy pierwszego odcinka projektowanej obwodnicy zachodniej (droga wojewódzka),
- dostosowania przekrojów ulicznych układu podstawowego do potrzeb ruchowych i wymagań jego bezpieczeństwa,
- modernizacji przekroczeń kolei - budowa wiaduktów,
- poprawy stanu nawierzchni lokalnego układu ulicznego.

W zakresie komunikacji kolejowej Władze miasta podejmą działania na rzecz powstania nowego zintegrowanego dworca kolejowego w rejonie obecnego przystanku pasażerskiego Mława-Miasto.

W zakresie komunikacji autobusowej władze miasta będą inspirowały działania inwestycyjne:

- modernizację przystanków i pętli autobusowych, poprzez budowę wiat i zatok postojowych,
- budowę nowego zintegrowanego dworca autobusowego w rejonie obecnego przystanku pasażerskiego Mława- Miasto.

W zakresie komunikacji rowerowej władze miasta podejmą działania zmierzające do sukcesywnego wdrażania systemu ścieżek rowerowych.

Działania w zakresie infrastruktury technicznej

W zakresie zaspokojenia potrzeb wodnych dla zwiększonej liczby odbiorców powinna nastąpić rozbudowa stacji wodociągowej bez konieczności rezerwacji dodatkowego terenu oraz ewentualne wykonanie 1-2 nowych odwiertów studziennych, a także rozbudowy wodociągowej sieci rozdzielczej w mieście.

W zakresie odprowadzania ścieków uznano, że przepustowość wszystkich kolektorów podstawowych kanalizacji sanitarnej jest wystarczająca dla odprowadzenia zwiększonej ilości

ścieków z terenu miasta w okresie kierunkowym. Wymagana będzie jedynie sukcesywna rozbudowa sieci rozdzielczej kanalizacji sanitarnej.

Należy rozbudować sieci kolektorów sanitarnych dla poprawienia obsługi projektowanych terenów intensywnego rozwoju mieszkalnictwa po zachodniej stronie linii kolejowej i w rejonie ul. Studzieniec.

W zakresie kanalizacji deszczowej w okresie kierunkowym wymagana będzie przebudowa kolektorów w celu zwiększenia ich przepustowości oraz rozbudowa w kierunku północnym do rzeki Mławka (teren przemysłu).

W zakresie gospodarki odpadami trwałymi, władze miasta podejmą działania w kierunku modernizacji i powiększenia istniejącego wysypiska w Uniszkach Cegielni oraz:

- wdrożenia selektywnej zbiórki odpadów stałych,
- gospodarczego wykorzystania odpadów,
- prowadzenia edukacji ekologicznej.

W zakresie ciepłownictwa powinna dokonać się podjęta już zmiana systemu spalania polegająca na unowocześnieniu procesu spalania węgla i stosowania paliw ekologicznych oraz sukcesywna modernizacja ciepłociągów. W celu uzyskania oszczędności energetycznych należy wykonywać ocieplanie i docieplanie budynków i ciepłociągów oraz zapobiegać niekontrolowanym stratom ciepła w sieci.

W zakresie gazownictwa istniejąca infrastruktura pozwala na realizację zwiększonych dostaw gazu ziemnego w okresie 10 lat bez ponoszenia dodatkowych nakładów na rozbudowę stacji redukcyjnych. Istnieje jedynie potrzeba bieżących remontów i modernizacji sieci.

Obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę

Ilość gruntów dostępnych dla zabudowy na terenie Mławy, wskazanych jako do zagospodarowania w pierwszym etapie, w perspektywie rozwoju miasta może okazać się niewystarczająca. Decydują o tym zarówno uwarunkowania ochrony środowiska (m.in. ochrona terenów leśnych, ograniczenia ze względu na różne formy ochrony środowiska naturalnego), jak i istniejące i projektowane zagospodarowanie związane z obsługą (infrastruktura techniczna i komunikacja) miasta.

- Największe rezerwy terenów budowlanych występują na obszarach przylegających do zachodniej obwodnicy miasta, choć dostępność ta wymagać będzie realizacji pełnej infrastruktury technicznej (dróg i systemów inżynierskich).
- Kolejnym obszarem możliwym do zabudowy jest teren położony pomiędzy śródmieściem miasta a drogą ekspresową.
- Nowe zainwestowanie może pojawić się na terenach położonych pomiędzy obecnym a projektowanym przebiegiem drogi krajowej nr 7.
- Rozwój funkcji mieszkaniowej jest możliwy i wskazany w rejonie ulic Studzieniec, Krajewo.
- Kolejnym obszarem możliwym do zagospodarowania są tereny sąsiadujące z zakładami LG.