

Załącznik nr 3 do Uchwały nr 1546/183/16  
Zarządu Województwa Mazowieckiego  
z dnia 4 października 2016 r.

**Podsumowanie strategicznej oceny  
oddziaływania na środowisko  
Planu wykonawczego  
do Strategii Rozwoju Województwa  
Mazowieckiego do 2030 roku  
w obszarze Przestrzeń i Transport**

zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego  
ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach  
oddziaływania na środowisko

**Warszawa, październik 2016 r.**

## **Wprowadzenie**

Podstawę prawną do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko tzw. ustawa ooś (tekst jednolity Dz.U. z 2016 r. poz. 353), która implementuje Dyrektywę nr 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko.

Zgodnie z art. 46 pkt 2) ustawy ooś, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają między innymi projekty planów w dziedzinie transportu opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Ramowy przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeń i Transport (projekt *Planu wykonawczego*) obejmował etapy:

- uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,
- uzyskanie wymaganych opinii oraz zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu,
- analizę opinii i uwag o projekcie.

Zgodnie z art. 43 ustawy ooś: Organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa podaje do publicznej wiadomości informację o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią oraz:

- *uzasadnieniem*, zawierającym informację o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa,
- *podsumowaniem*, które zawiera uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:
  - 1) ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
  - 2) opinie właściwych organów ochrony środowiska i inspekcji sanitarnej (RDOS, PWIS);
  - 3) zgłoszone uwagi i wnioski;
  - 4) wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko;
  - 5) propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu środowiskowych skutków realizacji postanowień dokumentu.

### **1. Informacja o udziale społeczeństwa w postępowaniu w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko**

Przyjęty przez Zarząd Województwa Mazowieckiego (uchwała nr 549/141/16 z dnia 12 kwietnia 2016 r.) projekt Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko został skierowany do konsultacji z mieszkańcami, jednostkami samorządu terytorialnego oraz partnerami społecznymi i

gospodarczymi. Możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* zapewniona została w terminie od dnia 18 kwietnia 2016 r. do dnia 23 maja 2016 roku. Przebieg procesu konsultacji społecznych projektu *Planu wykonawczego wraz z Prognozą* określony został w ww. uchwale Zarządu Województwa Mazowieckiego.

Projekt *Planu wykonawczego*, Prognoza oddziaływania na środowisko do Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeń i Transport (*Prognoza*) oraz formularz zgłaszania uwag dostępny był na stronach internetowych: [www.funduszedlamazowska.eu](http://www.funduszedlamazowska.eu), [www.dialog.mazovia.pl](http://www.dialog.mazovia.pl), [www.ngo.pl](http://www.ngo.pl), [www.mazovia.pl](http://www.mazovia.pl), [www.bip.mazovia.pl](http://www.bip.mazovia.pl), [www.mbpr.pl](http://www.mbpr.pl). Wnioski do przedmiotowych opracowań wnoszone były za pomocą formularza zgłaszania uwag:

- pisemnie na adres Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie, ul. Jagiellońska 36, 03-719 Warszawa;
- ustnie do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym na adres poczty elektronicznej: [nieruchomosci@mazovia.pl](mailto:nieruchomosci@mazovia.pl).

Warunkiem udziału w konsultacjach było prawidłowe wypełnienie formularza wraz z podaniem imienia i nazwiska osoby zgłaszającej uwagi lub nazwy organizacji wraz z podaniem imienia i nazwiska osoby zgłaszającej udział w konsultacjach. Projekt *Planu wykonawczego wraz z Prognozą* wyłożony był do publicznego wglądu w budynku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie, przy ul. Jagiellońskiej 36, 03-719 Warszawa oraz w siedzibach delegatur Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Dokument dostępny był dla zainteresowanych w godzinach od 8:00 do 15:00, od poniedziałku do piątku (oprócz dni wolnych od pracy Urzędu).

W ramach konsultacji społecznych projektu *Planu wykonawczego wraz z Prognozą* w dniu 18 maja 2016 r. o godz. 11.00 w sali konferencyjnej w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie przy ul. Jagiellońskiej 26 odbyło się spotkanie konsultacyjne, na którym przedstawiono ww. dokumenty. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego, Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego, Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz zainteresowane instytucje i mieszkańcy województwa mazowieckiego.

Ponadto, stosownie do przepisów art. 54 ust. 1 i art. 57 ust.1 pkt. 2 ustawy o oś projekt *Planu wykonawczego wraz z Prognozą* został skierowany do właściwych organów opiniujących: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie.

## **2. Informacja dotycząca sposobu i zakresu uwzględnienia uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa**

Podczas trwania konsultacji społecznych projektu *Planu wykonawczego wraz z Prognozą* do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie wpłynęło ogółem 35 uwag, zgłoszonych przez 11 podmiotów. Zdecydowana większość uwag (29) odnosiła się do projektu *Planu wykonawczego*. Zostały one przeanalizowane pod kątem ich zasadności i możliwości wykorzystania w sporządzanym dokumencie. Większości uwag nie uwzględniono (25), 2 postulaty zostały uwzględnione w całości i 2 częściowo. Aż 16 uwag zgłosił powiat wołomiński oraz samorządy gmin powiatu wołomińskiego. Dotyczyły one głównie rozbudowy dróg wojewódzkich nr 631 i 634. Postulaty wprowadzające rozszerzenie zakresu projektów zostały odrzucone ze względu na brak możliwości realizacji proponowanej inwestycji w ramach obecnej perspektywy finansowej. Pozostałe

nieuwzględnione wnioski dotyczyły m.in. wprowadzenia na listę projektów budowy obwodnicy Ciechanowa w ciągu drogi krajowej nr 60, realizacji najkrótszego połączenia drogowego tego miasta subregionalnego ze stolicą oraz skomunikowania gminy Żabia Wola poprzez połączenie kolejowe z Warszawą.

Uwzględnione całkowicie bądź częściowo postulaty wiązały się z korektą daty rozpoczęcia robót oraz źródeł finansowania inwestycji (uwaga wniesiona przez Departament Rozwoju Regionalnego i Funduszy Europejskich Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego). Wprowadzone do projektu *Planu wykonawczego* korekty nie wpłynęły w istotny sposób na zakres czy układ merytoryczny dokumentu przedstawionego do konsultacji.

Wśród zgłoszonych uwag, jedynie 6 odnosiło się do projektu *Prognozy* (tabela poniżej).

### **Uwagi i wnioski zgłoszone do Prognozy oddziaływania na środowisko do projektu Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport**

<b>Lp.</b>	<b>Data wpływu</b>	<b>Podmiot zgłaszający</b>	<b>Treść uwagi/wniosku</b>	<b>Sposób rozpatrzenia</b>
1.	23.05.2016	Powiat wołomiński oraz samorządy gmin powiatu wołomińskiego Kazimierz Rakowski - Starosta Powiatu Wołomińskiego	Uwaga dotyczy rozszerzenia nazwy inwestycji: Rozbudowa drogi wojewódzkiej 631 (odc. od DW 634 do DK 61) o zapis: „wraz z budową ścieżki rowerowej w kierunku Zalewu Zegrzyńskiego”	Wniosek nieuwzględniony, w dostosowaniu do rozpatrzenia wniosku do <i>Planu wykonawczego</i>
2.	23.05.2016	Powiat wołomiński oraz samorządy gmin powiatu wołomińskiego Kazimierz Rakowski - Starosta Powiatu Wołomińskiego	Uwaga dotyczy wprowadzenia zapisu mówiącego o dokończeniu modernizacji drogi wraz z ciągiem pieszo-rowerowym od granicy z Warszawą do DW 636 wraz z budową nowego śladu DW 634 od Al. Niepodległości w Wołominie do miejscowości Duczki	Wniosek nieuwzględniony, w dostosowaniu do rozpatrzenia wniosku do <i>Planu wykonawczego</i>
3.	23.05.2016	Powiat wołomiński oraz samorządy gmin powiatu wołomińskiego Kazimierz Rakowski - Starosta Powiatu Wołomińskiego	Wniosek dotyczy wprowadzenia nowej inwestycji: Budowa ścieżki rowerowej w ciągu DW 635 z Wołomina do Radzymina	Wniosek nieuwzględniony, w dostosowaniu do rozpatrzenia wniosku do <i>Planu wykonawczego</i>

4.	26.05.2016	Gmina Pomiechówek Monika Piłkowska-Końska - Kierownik ds. Pozyskiwania Środków Zewnętrznych, Rozliczeń i Audytu	Uwaga dotyczy uzupełnienia dokumentu o proponowany zapis w ramach inwestycji kolejowych: Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin wraz z budową odnogi do specjalnej strefy ekonomicznej oraz budową stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin (sugerowana zmiana w każdym miejscu dokumentu, w którym mowa jest o budowie odcinka linii kolejowej do MPL)	Wniosek nieuwzględniony, w dostosowaniu do rozpatrzenia wniosku do <i>Planu wykonawczego</i>
5.	10.06.2016 <sup>1</sup>	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie Arkadiusz Siembida	Uwaga dotyczy uzupełnienia w dokumencie niewypełnionej Tabeli 1 prezentującej wybrane charakterystyki imisyjne województwa mazowieckiego	Wniosek uwzględniony. W Tabeli 1 przeprowadzona została ilościowa charakterystyka sozologiczna w postaci danych pozwalających na zestawienie tabelaryczne. Uwzględniono charakterystyki imisyjne mające związek ze źródłami pochodzenia transportowego.
6.	10.06.2016 <sup>2</sup>	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie Arkadiusz Siembida	Uwaga dotyczy korekty umieszczonej w dokumencie nieprawidłowej nazwy granicznego obszaru Natura 2000 zlokalizowanego pomiędzy woj. świętokrzyskim a mazowieckim - Lasy Skarżyskie PLH 260011	Wniosek uwzględniony. W Prognozie dokonano korekty nazwy obszaru Natura 2000 PLH260011, w Rozdziale 5 (Tabela 6) oraz w Rozdziale 7.2

Nieuwzględnione uwagi do *Prognozy* dotyczyły skorygowania ujętych w *Planie wykonawczym* inwestycji poprzez zmianę nazw i zakresu planowanych przedsięwzięć, a także wprowadzenia nowych inwestycji. Z tego względu postulatory powiatu wołomińskiego, samorządów gmin tego powiatu oraz gminy Pomiechówek zostały rozpatrzone zgodnie ze sposobem rozpatrzenia wniosków zgłoszonych do *Planu wykonawczego*.

W dokumencie *Prognozy* skorygowano błędy wskazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (pismo znak: WOOS-I.410.296.2016.ARM z dnia 10 czerwca 2016 roku), poprzez uzupełnienie tabeli dotyczącej wybranych charakterystyk imisyjnych województwa mazowieckiego oraz wpisanie prawidłowej nazwy obszaru Natura 2000 PLH260011 Lasy Skarżyskie.

<sup>1</sup> data wysłania opinii

<sup>2</sup> data wysłania opinii

Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wyraził opinię w sprawie przedmiotowych dokumentów akcentując najważniejsze aspekty zawarte w konsultowanych dokumentach. Podkreślono, iż zawarte w *Planie wykonawczym* działania, w tym dot. rozwoju sieci komunikacyjnej, mają fundamentalne znaczenie dla kształtowania ładu przestrzennego województwa w kontekście zidentyfikowanych problemów jak: chaotyczna zabudowa, zwłaszcza na terenach podmiejskich, niekontrolowana suburbanizacja, niskie poszanowanie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, zajmowanie powierzchni cennych przyrodniczo, wkraczanie zabudowy na tereny pozbawione dostępu do transportu zbiorowego, zawłaszczenie przestrzeni publicznych, słabość wyposażenia terenów mieszkaniowych w komunikacyjną infrastrukturę osiedlową. Wyznaczone w *Planie wykonawczym* cele i działania dotyczą przede wszystkim rozwoju transportu kolejowego, drogowego (w tym dróg rowerowych), pozostałego (węzły/punkty przesiadkowe, systemy typu *Parkuj i Jedź* oraz *Parkuj rower i Jedź*), jak również sieci miejskich. Nie zgłoszono uwag dotyczących przyjętego zakresu oraz metody sporządzonej *Prognozy*. Żadna z wprowadzonych korekt nie wpływa na zmianę określonego przewidywanego znaczącego oddziaływania na środowisko tj. zasadniczego wymogu ustawowego dotyczącego zawartości merytorycznej *Prognozy*.

### **3. Informacja o sposobie wykorzystania ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko**

Zgodnie z art. 53 ustawy ooś, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w *Prognozie*, został uzgodniony z:

- Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie - pismo znak: WOOS-I.411.320.2015.JD z dnia 24 sierpnia 2015 roku;
- Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie - pismo znak: ZNS.9022.1.00175.2015.DB z dnia 08 września 2015 roku.

W obu uzgodnieniach wskazana została konieczność sporządzenia *Prognozy* w pełnym zakresie - zgodnie z art. 51 ww. ustawy, który dotyczy merytorycznej zawartości prognozy oddziaływania na środowisko i precyzuje, jakie informacje, analizy i oceny powinny być zawarte w tym dokumencie. Wskazano również konieczność przedstawienia wpływu realizacji postanowień dokumentu na wszystkie formy ochrony przyrody, w szczególności na integralność obszarów Natura 2000, zachowanie powiązań sieci obszarów i obiektów chronionych, na utrzymanie pełnionych przez obszary chronionego krajobrazu funkcji korytarzy ekologicznych oraz na chronione gatunki zwierząt roślin i grzybów.

Celem sporządzonej *Prognozy* do *Planu wykonawczego* jest: zidentyfikowanie potencjalnych zagrożeń dla środowiska i ludzi związanych z realizacją zapisów projektu *Planu wykonawczego*, określenie znaczących negatywnych oddziaływań na obszary i obiekty chronione oraz wskazanie możliwości i sposobów ograniczenia potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko związanych z realizacją postanowień dokumentu.

Analiza istniejącego stanu środowiska oraz zachodzących w ostatnim okresie zmian w środowisku przyrodniczym, pozwoliła na identyfikację skutków środowiskowych w przypadku braku realizacji *Planu wykonawczego*. Konsekwencje odstąpienia od realizacji zapisów dokumentu będą zróżnicowane w zależności od rodzaju planowanych inwestycji oraz zakresu zamierzonych ingerencji w przestrzeń przyrodniczą i kulturową (w tym w krajobraz). W przypadku odstąpienia od realizacji projektowanego dokumentu, przy wzrastającej liczbie pojazdów i zwiększającej się mobilności mieszkańców – może nastąpić pogorszenie jakości wszystkich komponentów środowiska (szczególnie w sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych). Dotyczy to zwłaszcza klimatu akustycznego oraz zanieczyszczenia powietrza w rejonie aglomeracji warszawskiej i dużych miast.

Ocena potencjalnego oddziaływania na środowisko została przeprowadzona w odniesieniu do poszczególnych typów inwestycji w zakresie inwestycji drogowych, kolejowych i pozostałych. Analiza

wykazała, że najbardziej niekorzystane oddziaływanie na wybrane komponenty środowiska będzie związane z budową autostrady i dróg ekspresowych. Inwestycje mające na celu integrację transportu w obszarze miast oraz polegające na zakupie taboru oceniono jako najbardziej korzystne.

W *Prognozie* przedstawiono propozycje rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie negatywnych oddziaływań lub kompensację przyrodniczą. Do działań mających na celu minimalizację presji i niepożądanych wpływów na obszary cenne przyrodniczo należy budowa: estakad, przejść i przepustów dla zwierząt, umożliwiających im migrację i swobodne przemieszczanie się, czy też stosowanie ogrodzeń ochronnych i ekranów akustycznych. Podjęcie tych działań prowadzi do zmniejszenia kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, redukcję presji, a tym samym zachowania ich naturalnych siedlisk tak, aby spełniały one swoje funkcje przyrodnicze. Obszary te niejednokrotnie są korytarzami ekologicznymi, które ułatwiają przemieszczanie się organizmów, zapewniają przepływ genów pomiędzy płacami siedlisk oraz zwiększają bioróżnorodność.

Wskazane w *Prognozie* rozwiązania alternatywne do rozwiązań proponowanych w *Planie wykonawczym*, odnoszą się do stopnia realizacji planowanych inwestycji (i wynikających z tego konsekwencji). Najbardziej niekorzystnym rozwiązaniem będzie tzw. wariant zerowy. Bez realizacji kluczowych przedsięwzięć nie będzie możliwe stworzenie spójnego, zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego w regionie. Najbardziej korzystną dla zrównoważonego rozwoju jest wersja całościowej realizacji rozpatrywanego dokumentu (z uwzględnieniem czynników finansowych, przyrodniczych i społecznych), jednakże i ta wersja nie rozwiązuje całkowicie problemów transportowych regionu, szczególnie w obszarze aglomeracji warszawskiej (*Plan wykonawczy* nie obejmuje m.in. Wschodniej Obwodnicy Warszawy, która stanowiłaby domknięcie Ekspresowej Obwodnicy Warszawy) oraz w zakresie poprawy dostępności transportowej ośrodka subregionalnego Ciechanów.

#### **4. Wyniki postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko i sposób uwzględnienia w dokumencie**

W ramach prac nad *Prognozą* przeanalizowano możliwość/ryzyko wystąpienia oddziaływań na środowisko w aspekcie transgranicznym. Przeprowadzone analizy ewentualnych skutków środowiskowych związanych z realizacją poszczególnych działań zawartych w *Planie wykonawczym* dowodzą, iż nie wystąpią znaczące oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Dotyczy to również przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej S-19 Białystok - Lublin (B.11) zlokalizowanego w stosunkowo niewielkiej odległości do granicy polsko-białoruskiej. Wynika to m.in. z faktu, że inwestycje ukierunkowane są na poprawę przepustowości istniejącej infrastruktury oraz dostosowywanie do standardów europejskich, w tym w zakresie norm i ograniczeń dotyczących minimalizowania wpływu na środowisko. W odniesieniu do inwestycji transportowych, podstawowe znaczenie dla oceny ryzyka wystąpienia oddziaływań transgranicznych mają nie emisje, ale raczej miejsce realizacji przedsięwzięcia. Przewidywany zasięg niekorzystnych oddziaływań planowanych przedsięwzięć w fazie realizacji i eksploatacji ograniczy się do terenów bezpośrednio sąsiadujących ze szlakami transportowymi.

Realizacja *Planu wykonawczego* przyczyni się zarówno do usprawnienia przewozu osób i towarów, jak i poprawy bezpieczeństwa podróżnych i mienia. Oznacza to przewagę korzystnych wpływów na ludzi, przy lokalnych oddziaływań niekorzystnych w czasie modernizacji lub budowy poszczególnych odcinków szlaków komunikacyjnych. Wszelkie potencjalnie niekorzystne oddziaływania, w tym możliwość wystąpienia przekształceń lub zakłóceń w systemie przyrodniczym będą dotyczyły jedynie obszaru Mazowsza.

## **5. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu**

W ramach państwowego monitoringu środowiska na terenach komunikacyjnych prowadzone są coroczne badania, przede wszystkim w zakresie jakości powietrza i klimatu akustycznego, których harmonogram powinien być elastyczny i modyfikowalny w czasie. Oznacza to, iż w sytuacjach zidentyfikowania niepożądanych oddziaływań, lub innych następstw realizowanych inwestycji powinien podlegać bieżącym weryfikacjom w zakresie: poszerzenia listy standardowych parametrów monitoringu, miejsca (zasięgu) i przedmiotu monitoringu oraz listy komponentów środowiska podlegających monitoringowi.

Śledzenie zmian stanu środowiska przyrodniczego, w kontekście rozwoju sieci transportowych, jest możliwe dzięki danym gromadzonym: w Banku Danych Lokalnych (prowadzonych przez GUS), przez jednostki monitoringu środowiskowego w regionie (WIOŚ, RDOŚ) oraz instytucje odpowiedzialne za sektor transportu (m.in. GDDKiA; PKP PLK S.A.). Obserwacja zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, związanych z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej, odbywać się będzie również w ramach monitoringu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego oraz Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego.

Ujednolicone metody zbierania i przetwarzania danych w zakresie jakości elementów przyrodniczych, standardów jakości środowiska oraz zmian, jakie zachodzą w trakcie realizacji zadań, pozwolą w porę ocenić zagrożenia i podjąć działania zapobiegawcze lub ratownicze.

Monitorowaniu realizacji *Planu wykonawczego* służyć będzie pomiar wskaźników określonych w pkt. 4.3.3 tego dokumentu, który będzie odbywać się corocznie, na podstawie informacji przekazanych przez instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji. Przekazywane informacje obejmować będą między innymi ocenę stopnia realizacji założonych/osiągniętych wskaźników, ocenę stopnia postępu rzeczowego i postępu finansowego inwestycji oraz identyfikację problemów związanych z realizacją inwestycji.