

Załącznik Nr 4
do Uchwały Nr 565/XXXIII/2013 Rady Miasta Płocka
z dnia 26 marca 2013 roku

**Uzasadnienie zawierające objaśnienia przyjętych rozwiązań
oraz synteza ustaleń projektu studium uwarunkowań i kierunków
zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka**

Płock jest miastem, którego profil na przestrzeni ostatnich kilkadziesiąt lat ulegał istotnym zmianom. W pierwszych dziesięcioleciach po II wojnie światowej miasto miało silnie przemysłowy charakter, co znalazło swoje odzwierciedlenie w organizowaniu przestrzeni miejskiej w oparciu o wyraźny podział na dzielnice przemysłowe – miejsca pracy oraz "sypialnie" (blokowiska) – miejsca zamieszkania. W ten sposób kształtowały się dwie podstawowe kategorie monofunkcyjnych jednostek przestrzennych: zabudowy wielorodzinnej mieszkaniowej (np. osiedle Łukasiewicza, osiedle Dobrzyńska, osiedle Tysiąclecia, a w latach kolejnych osiedla Podolszyce) oraz zabudowy przemysłowej (np. obszar PKN Orlen, obszar dzielnicy Kostrogaj). Powiązane one były ciągami komunikacyjnymi o odpowiednich parametrach technicznych, które miały umożliwić sprawne przemieszczanie się ludzi do pracy i z powrotem do miejsca zamieszkania (np. Al. Jachowicza, ul. Łukasiewicza). Charakterystyczny był również stosunkowo ekstensywny charakter urbanizacji. Ponieważ wskazane wyżej kategorie obszarów przewidywały funkcje zasadniczo odmienne (przemysł oraz funkcja mieszkaniowa) nie było możliwości ani potrzeby dbania o jakąkolwiek ciągłość przestrzeni miejskiej. Przeciwnie, odizolowanie obszarów zabudowy przemysłowej od mieszkaniowej było traktowane jako rozwiązanie gwarantujące większy komfort życia użytkownikom przestrzeni miejskiej. Dla takiego, ekstensywnego kształtowania przestrzeni miejskiej istotny był również fakt, iż inwestycje infrastrukturalne co do zasady nie podlegały w poprzednim ustroju surowym regułom efektywności ekonomicznej. W konsekwencji takie parametry, jak długość infrastruktury przeliczana na liczbę użytkowników lub straty związane z przesyłem miały znaczenie odmienne od dzisiejszego dla ówczesnego systemu planowania.

Kolejnym spektakularnym i szybko dostrzeżonym procesem związanym z przekształcaniami struktury przestrzennej polskich miast był proces suburbanizacji. Już na początku lat dziewięćdziesiątych zaobserwowano żywiołową ucieczkę zamożniejszych mieszkańców miast na obszary podmiejskie – tereny intensywnego rozwoju budownictwa jednorodzinne. Tworząca się klasa średnia jako swój pierwszy cel identyfikowała budowę własnego domu i opuszczenie mieszkań w budynkach z wielkiej płyty w monofunkcyjnych osiedlach zabudowy wielorodzinnej. Brak dostępnych terenów w granicach miast spowodował presję na tereny otwarte znajdujące się na peryferiach (osiedle Borowiczki, osiedle Imielnica, osiedle Parcele), poza granicami administracyjnymi miast (np. gmina Słupno). Proces ten zderzył się z całkowitym nieprzygotowaniem gmin znajdujących się w otoczeniu miast w zakresie podstawowej infrastruktury technicznej i komunikacyjnej. Skutki przedmiotowego procesu to chaotyczna, często amorficzna zabudowa, w której nie występuje infrastruktura techniczna.

Na kształt struktury przestrzennej miasta wpływ mają uwarunkowania zewnętrzne.

Przyjęta przez Radę Ministrów w 2011 roku koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 określająca kierunki zagospodarowania kraju oraz rozwój sieci drogowej i kolejowej, a także lokalizacja międzynarodowego lotniska w Modlinie mają bezpośredni stymulujący wpływ na układ komunikacyjny miasta a także na jego strukturę przestrzenną.

Z uwagi na powyższe struktura funkcjonalna miasta Płocka wymaga zwiększenia wzajemnej spójności, pewnych przekształceń oraz rozwoju nowych funkcji. Postulatem przy formułowaniu kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka było zainicjowanie/wzmocnienie procesów reurbanizacyjnych. Po analizie obecnej struktury przestrzennej i zidentyfikowaniu głównych czynników blokujących rozwój miasta „do wewnątrz” określono kierunki reurbanizacji i wskazano obszary, które winny podlegać przekształceniom.

W celu zidentyfikowania kierunków rozwoju miasta oraz konieczności zróżnicowania parametrów i wskaźników zabudowy dla poszczególnych jego obszarów miasto podzielono na strefy funkcjonalne.

Podstawowymi kryteriami podziału są:

- wykształcone struktury funkcjonalne;
- zbliżone tendencje rozwojowe dostrzeżone dla grup obszarów,
- różnice fizjonomiczne: podział miasta na prawo – i lewobrzeżną część, podziały generowane przez mniejsze cieki wodne, strefy zagrożenia powodzią, uwarunkowania wysokościowe (np. skarpa wiślana),
- ograniczenia zabudowy wynikające z powierzchniowych form ochrony przyrody,
- podziały przestrzeni wynikające z przebiegu ciągów infrastrukturalnych.

Mając na uwadze powyższe, teren Płocka podzielono na 9 stref funkcjonalno-przestrzennych, oznaczonych literami od A do I:

- Strefa A: szerokie Śródmieście – obszar koncentracji usług miastotwórczych,
- Strefa B: Wyszogrodzka – strefa zabudowy mieszkaniowej zlokalizowana pomiędzy centrum miasta a węzłem usługowym Podolszyce,
- Strefa C: Podolszyce – obszar koncentracji usług miastotwórczych,
- Strefa D: Borowiczki, Imielnica, Parcele – obszar zabudowy mieszkaniowej o charakterze podmiejskim,
- Strefa E: Winiary – obszar obejmujący rezerwy terenu pod zabudowę mieszkaniową,
- Strefa F: Kostrogaj, Trzepowo – obszar o dominującej funkcji przemysłowej i usługowej, obejmujący m.in. obszar PKN Orlen SA, obszar dawnej dzielnicy przemysłowej Kostrogaj, lotnisko i tereny o różnym przeznaczeniu będące potencjalną rezerwą rozwojową,
- Strefa G: Radziwie – obszar mieszkaniowo – usługowy w lewobrzeżnej części miasta,
- Strefa H: Pradolina Wisły – tereny rozwoju funkcji rekreacyjnych, sportowych, ogrodów działkowych w strefie potencjalnego zagrożenia powodzią, obszar objęty w dużej części powierzchniowymi formami ochrony przyrody,
- Strefa I: Góry, Ciechomice – obszar zabudowy mieszkaniowej o charakterze podmiejskim.

Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów w poszczególnych strefach:

1. STREFA A – SZEROKIE ŚRÓDMIEŚCIE

Będzie pełnić rolę „szerokiego śródmieścia” Płocka, docelowo zaspokajając

zapotrzebowanie na lokale mieszkalne o podwyższonym standardzie, położone w obrębie śródmieścia, które oferują łatwy dostęp do nowej, usługowo-rekreacyjnej oferty miasta. Poza tym będzie podstawową strefą lokalizacji usług miejskich. Niezbędne jest powiązanie kreujących się obszarów usługowych z centralnym obszarem wielofunkcyjnym.

2. STREFA B – WYSZOGRODZKA

Przewiduje się rozwój funkcji usługowych z możliwością rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². W tym celu przewiduje się przekształcenie i reurbanizację byłych terenów produkcyjno - składowych oraz uruchomienie nowych terenów inwestycyjnych po zachodniej stronie trasy mostowej.

3. STREFA C – PODOLSZYCE

Wskazuje się aktywizację nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną i jednorodziną.

4. STREFA D – BOROWICZKI, IMIELNICA, PARCELE

Postuluje się aktywizację nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną i dopełnienie wykształconych już struktur. Ponadto należy wykształcić w centralnej części ciągu zielone i powiązać je z ogólnym systemem zieleni miejskiej. Przewiduje się również przekształcenie obszarów produkcyjnych na obszary usługowe.

5. STREFA E – WINIARY

Postuluje się zabudowę mieszkaniową jednorodziną stanowiącą kontynuację wykształconej w gminie sąsiedniej struktury. Zieleń skarpy wiślanej oraz tereny Jaru rzeki Brzeźnicy należy zachować jako zielenią urządzonej.

6. STREFA F – KOSTROGAJ, TRZEPOWO

Przewiduje się przede wszystkim rozwój zabudowy o wiodącej funkcji produkcyjnej (w tym produkcji energii ze źródeł konwencjonalnych i odnawialnych), przemysłowej, składowej oraz usługowej. W północno - wschodniej, południowo - wschodniej oraz w południowo - zachodniej części strefy umożliwia się lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². W granicach strefy zachowuje się istniejące lotnisko z możliwością przekształcenia na lotnisko publiczne i dopuszczeniem zmniejszenia jego powierzchni na rzecz obszarów o dominujących funkcjach: produkcyjno - usługowej.

7. STREFA G – RADZIWIE

Postuluje się domknięcie obszaru zabudowy jednorodzinnej oraz rozwój terenów produkcyjno - usługowych na zachód od portu rzeczno. Przewiduje się również rozwój terenów rekreacyjno - sportowych oraz utrzymanie terenów zielonych.

8. STREFA H – PRADOLINA WISŁY

Przewiduje się utworzenie rezerwy terenowej dla umożliwienia rozwoju rodzinnych ogrodów działkowych. Dopuszcza się rozwój terenów rekreacyjnych i sportowych takich jak np. pola golfowe, tory samochodowe, pola namiotowe itp.

9. STREFA I – GÓRY, CIECHOMICE

Przewiduje się intensywny rozwój terenów zabudowy jednorodzinnej i zaleca się stopniowe uwalnianie terenów pod zabudowę w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego ze względu na znaczące inwestycje infrastrukturalne.

W sferze przestrzennej zakłada się:

- przekształcanie obszarów zdegradowanych bądź dysfunkcyjnych poprzez

rewitalizację i reurbanizację istniejących struktur: terenów produkcyjno - usługowych,

- zapewnienie warunków dla rewitalizacji miasta, w tym historycznej zabudowy śródmiejskiej, co spowoduje podniesienie estetyki miasta i rozwiąże problemy związane z utrzymaniem i remontami kwartałów śródmiejskich,
- wzmocnienie funkcji oraz powiązań obszaru Śródmieścia z osiedlami: Podolszyce, Zielony Jar i Winiary w celu połączenia ośrodków koncentracji usług ogólnomiejskich,
- zagospodarowanie nowych terenów inwestycyjnych w pobliżu Śródmieścia, w strefach funkcjonalnych B, C, D i E,
- zagospodarowanie terenów lewobrzeżnej części miasta, w strefach funkcjonalnych G, I,
- wzmocnienie przestrzennych i infrastrukturalnych powiązań obszarów po południowej stronie miasta z ośrodkami koncentracji usług ogólnomiejskich,
- rozwój infrastruktury drogowej i odciążenie centrum miasta z ruchu tranzytowego poprzez system tras i obwodnic oraz rozprowadzenie ruchu i skomunikowanie miasta z regionem. Podstawową infrastrukturę drogową tworzyć będzie sieć dróg układu podstawowego obejmująca min.: obwodnicę północną - miejską GP2x2 i trasę północno - zachodnią (zbiorczą-obwodową) GP2x2, które przejmą ruch tranzytowy i docelowo wiązać się będą z drogą S-10 o planowanym przebiegu w pobliżu miasta.

Studium preferuje transport zbiorowy i dostępność miasta dla ruchu pieszego i rowerowego. W ramach ścisłego centrum wskazuje się na potrzebę dominacji ruchu pieszego, wprowadzenia priorytetów dla komunikacji zbiorowej oraz ograniczenia liczby miejsc postojowych,

- rozwój infrastruktury kolejowej poprzez budowę nowej linii kolejowej relacji Płock - Modlin i rozdzielanie jej na pasażerską i towarową. Ze względu na brak możliwości likwidacji istniejącej linii kolejowej nr 33 relacji Kutno - Brodnica w granicach administracyjnych miasta proponuje się ją wykorzystać do celów transportu pasażerskiego wraz z zachowaniem dworca kolejowego w obecnej lokalizacji,
- podjęcie działań mających na celu zaplanowanie i docelowo wybudowanie alternatywnych szlaków wyprowadzających transport substancji niebezpiecznych poza obszary zurbanizowane i łączących Płock z krajowym układem linii kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem możliwości przedłużenia linii kolejowej CMK (Centralnej Magistrali Kolejowej) od Korytowa w kierunku Płocka,
- rozwój infrastruktury technicznej w zakresie systemu wodno - kanalizacyjnego, elektroenergetycznego, ciepłowniczego, gazowego i telekomunikacji,
- powiększenie cmentarza zlokalizowanego przy ulicy Bielskiej.

W sferze społecznej zakłada się:

- rozwój terenów produkcyjnych i usługowych tworzących miejsca pracy,
- rozwój terenów budownictwa mieszkaniowego: jednorodzinnego i wielorodzinnego dla nowych mieszkańców i tych, którzy z braku odpowiedniej podaży terenów, masowo szukają terenów budowlanych poza granicami Płocka. Nowe tereny mieszkaniowe, zabudowywane głównie małymi domami wielorodzinnymi i jednorodzinnymi, są istotnym elementem poprawy warunków zamieszkiwania. Ten powolny, ale systematyczny ruch znacznie odciąży struktury śródmiejskie i osiedlowe, pozwalając na bardziej racjonalną gospodarkę przestrzenną. Na terenach zurbanizowanych i wskazanych do rozwoju może zamieszkać ok. 150 tys.

osób, co przy obecnej liczbie ludności około 124 tys. osób stanowi znaczną rezerwę,

- rozwój terenów sportu i rekreacji wykorzystujących naturalne walory rzeki Wisły, obszaru Pradoliny Wisły i zalewu Sobótka. Przewiduje się budowę Regionalnego Centrum Sportów i Rekreacji oraz Centrum Turystyki i Rekreacji Wodnej. Planuje się rozwój systemu tras rowerowych. Sport i rekreacja rozwijane będą również w ramach zieleni urządzonej i naturalnej oraz na terenach rodzinnych ogrodów działkowych,
- rozwój terenów oświaty poprzez rewitalizację przemysłowych terenów Cukrowni Borowiczki,
- ustalenia Studium wskazują na wagę podnoszenia jakości życia w mieście, zarówno dla jego stałych mieszkańców jak i odwiedzających miasto mieszkańców regionu oraz turystów,
- utrzymanie funkcji ogrodów działkowych z przeznaczeniem ich części na cele ogólnospołeczne. Z naturalną potrzebą utrzymania ogrodów działkowych w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej konkurują potrzeby związane z udostępnianiem nowych terenów na cele publiczne, w tym zieleni urządzonej i zabudowy usługowej. Zmiany powyższe równoważą procesy powolnego odchodzenia od tradycyjnej funkcji ogrodów (upraw służących zaspokojeniu potrzeb gospodarstw domowych) na rzecz użytkowania rekreacyjnego,
- budowę obiektów stanowiących cel publiczny lokalny i ponadlokalny min. Centrum Zdrowia Psychicznego, którego głównym celem będzie pomaganie potrzebującym w regionie oraz Centrum Leczenia Schorzeń Kręgosłupa jako miejsce lokalizacji kompleksowych wyskospecjalistycznych usług dla mieszkańców Mazowsza.

W sferze środowiskowej zakłada się:

- działania wprowadzające zmiany w strukturze przestrzennej i zabudowie winny zgodnie z ustaleniami Studium respektować politykę ochrony środowiska, przyrody, krajobrazu i zabytków. Istotną rolę w ustaleniach Studium, wynikającą z wartości krajobrazowych, przyrodniczych i kulturowych pełni tożsamość miasta, której zachowanie i wzmocnienie jest jednym z celów polityki przestrzennej. Jako narzędzie do osiągnięcia tego celu zakłada się rozwój lokalnych centrów usługowych, wytwarzanie lub wzmocnienie istniejących lokalnych przestrzeni publicznych,
- uzyskanie kompromisu pomiędzy potrzebami ochrony przyrody, terenów wód z rozwojem funkcji turystycznych. W studium wykazano obiekty i obszary objęte formami ochrony przyrody,
- ochronę obiektów wpisanych do wojewódzkiego rejestru zabytków oraz gminnej ewidencji zabytków, a także stanowisk archeologicznych,
- zachowanie nieprzerwanego Systemu Zieleni Miejskiej, który tworzy zieleń skarpy wiślanej, jarów rzek: Brzeźnicy, Rosicy oraz dolin pozostałych cieków. Jego uzupełnieniem są: parki, zieleńce, promenady, bulwar nadwiślański, ogród zoologiczny, jordanowski oraz cmentarze, a także zieleń towarzysząca ulicom, placom, budynkom, lotnisku oraz obiektom kolejowym i przemysłowym jak również tereny infrastruktury technicznej i budynki funkcjonalnie z nimi związane,
- ograniczenie zainwestowania na obszarach zagrożonych powodzią oraz osuwaniem się mas ziemnych,
- ograniczenie powierzchni terenów rolnych w granicach miasta. Istniejąca rolnicza przestrzeń produkcyjna nie ma znaczenia gospodarczego w skali miasta i regionu, a więc powierzchnia terenów rolnych na obszarze Płocka powinna być

systematycznie zmniejszana. Docelowo proponuje się całkowitą zmianę przeznaczenia terenów rolnych na cele nierolnicze,

- utrzymanie terenów leśnych z możliwością zwiększenia ich powierzchni.

W sferze gospodarczej zakłada się:

- rozwój funkcji produkcyjnej w sąsiedztwie PKN Orlen SA i możliwość lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z konwencjonalnych i odnawialnych źródeł energii. Tereny aktywności gospodarczej będą najbardziej dochodowe dla budżetu miasta oraz zapewnią miejsca pracy dla obecnych i przyszłych mieszkańców Płocka,
- rozwój funkcji usługowej. Istniejącą sieć obiektów handlowych o powierzchni powyżej 2000 m² rozszerza się o nowe lokalizacje. Studium nie określa rodzaju dopuszczalnych usług, ze względu na ich różnorodność oraz zachodzące zmiany w strukturze i potrzebach społecznych oraz potrzebach i tendencjach rozwojowych w gospodarce,
- rozwój turystyki o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym związanej z terenami sportowo - rekreacyjnymi nabrzeża wiślanego, zalewu Sobótka i Pradoliny Wisły. Udział w gospodarce miasta usług związanych turystyką, handlem i usługami okołoturystycznymi wyznacza nie tylko kierunki przemian społeczno - gospodarczych, ale także wzmacnia potrzebę zachowania i troski o przestrzeń związaną z ochroną zabytków, Systemem Zieleni Miejskiej oraz obszarami przyrodniczymi,
- rozwój lotniska poprzez przekształcenie istniejącego lotniska sportowego na lotnisko publiczne.

Ponadto na terenie miasta wskazano obszary wymagające przekształceń:

1. Obszar pomiędzy ulicą Bielską i ulicą Przemysłową przeznaczyć na funkcję usługową z dopuszczeniem lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². Dopuszcza się adaptację istniejących funkcji produkcyjnych i magazynowo-składowych pod warunkiem zachowania dominującej funkcji usługowej w odniesieniu do całego obszaru.
2. Obszar byłych zakładów przemysłowych Cotex wraz z terenami sąsiadującymi przeznaczyć na funkcję usługową z dopuszczeniem lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m².
3. Obszar zabudowy mieszkaniowej zlokalizowany przy ulicy Gmury przeznaczyć na tereny zieleni naturalnej ze względu na zagrożenie powodziowe.
4. Obszar byłej cukrowni w Borowiczkach (strefa D) przeznaczyć na funkcje usługowe, w tym o charakterze ponadlokalnych usług publicznych.

Proces przekształceń jest ograniczony barierami związanymi m.in. z uwarunkowaniami własnościowymi, technicznymi, społeczno-politycznymi i ekonomicznymi. Należy liczyć się z tym, że z tych powodów część obszarów wskazanych jako obszary przekształceń jeszcze przez długi czas będzie funkcjonować w dotychczasowy sposób. Przekształcenie terenów nastąpi w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, przy czym mogą być one wykorzystywane w sposób dotychczasowy do czasu ich zagospodarowania zgodnie z ustaleniami planów.