

PROTOKÓŁ
z przeprowadzenia dyskusji publicznej nad przyjętymi rozwiązaniami
w projekcie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta
Płocka (SUIKZP).

Na podstawie art. 11 pkt. 10 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w dniu 11 października 2012 roku przeprowadzono dyskusję publiczną nad przyjętymi rozwiązaniami w projekcie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka.

Protokół sporządzono dnia 15 listopada 2012 roku przez przedstawiciela firmy Inplus Sp. z o.o. (Wykonawcę) na podstawie odrębnych notatek prowadzonych w trakcie dyskusji publicznej, złożonych na piśmie zapytań oraz utrwalonego zapisu cyfrowego.

Obecni na posiedzeniu ze strony Zamawiającego byli:

- Andrzej Nowakowski – Prezydent Miasta Płocka
- Leszek Narkowicz – Dyrektor Wydziału Strategii Rozwoju Miasta, Urbanistyki i Architektury
- Barbara Udałow – Kierownik Oddziału Gospodarki Przestrzennej
- Ewa Brach – konsultant studium, moderator spotkania
- Szymon Truszczyński – przedstawiciel projektanta (Inplus Sp. z o.o.)
- Piotr Gromelski - przedstawiciel projektanta (Inplus Sp. z o.o.)
- Aneta Pomianowska-Molak – Kierownik Referatu Polityki Przestrzennej Miasta
- Michał Balski – Kierownik Oddziału Strategii Rozwoju Miasta
- Robert Świerkocki – Inspektor w Referacie Polityki Przestrzennej Miasta

oraz mieszkańcy zainteresowani projektem SUIKZP miasta Płocka - **lista obecności stanowi załącznik nr 1 do protokołu.**

Spotkanie otworzył Prezydent Andrzej Nowakowski, który powitał wszystkich obecnych na sali mieszkańców. Prezydent oddał głos Panie Ewie Brach, która przedstawiła autorów projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka oraz przedstawicieli Urzędu Miasta Płocka. Ponadto poinformowała zebranych o przedmiocie spotkania oraz o przebiegu dyskusji. Zaproponowała aby uczestnicy dyskusji składali pytania indywidualnie i na piśmie.

Następnie głos zabrał Pan Szymon Truszczyński, który przekazał zebrany w formie prezentacji założenia nowego projektu SuiKZP, **stanowiącej załącznik nr 2 do protokołu.** Po prezentacji Prezydent wskazał najważniejsze kierunki rozwoju miasta oraz odniósł się do zlokalizowanych na terenie miasta ogrodów działkowych. Poinformował zebranych, że dokument studium nie zakłada likwidacji ogrodów działkowych i nikt nie będzie likwidował istniejących ogrodów a pokazuje alternatywę, możliwości i ofertę stworzenia nowych ogrodów działkowych w lewobrzeżnej części miasta. Odniosł się również do zapisów dotyczących ogrodów działkowych zawartych w obowiązującym studium oraz potrzeby wyjaśnienia kwestii prawnych istniejących ogrodów.

Głos w dyskusji kolejno zabrali:

1. **Jacek Zieleniewski**, który przedstawił swoje uwagi w formie prezentacji, **stanowiącej załącznik nr 3 do protokołu.** Dotyczyły one m.in.:
 - niewłaściwie użytego pojęcia „reurbanizacja” - jego zdaniem należałoby posługiwać się pojęciem rewitalizacji i renowacji, ponieważ w mieście są tereny opustoszałe i zdegradowane,
 - braku terenów zielonych w mieście – jego zdaniem problematyka systemów zieleni miejskiej nie istnieje, a śródmieście poza granicą obszaru historycznej zabudowy śródmiejskiej potraktowano jak gigantyczne osiedle z blokowiskami,

- pogarszania się warunków życia mieszkańców,
 - obniżenia wysokości dla zabudowy wielorodzinnej w strefie S centralnym obszarze wielofunkcyjnym (,
 - nadmiaru terenów mieszkaniowych wskazanych do rozwoju w perspektywie 20 lat.
2. **Piotr Nowicki** zadał następujące pytania:
- skąd czerpane były informacje na temat demografii?
 - skąd potrzeba zagwarantowania przestrzeni pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną w mieście?
 - skąd idea budowania tak wysokich budynków?
 - jak wygląda sytuacja w kwestii powierzchni pod inwestycje?
3. **Reprezentant „Płockich Rodzinnych Ogrodów Działkowych”** odczytał apel do Prezydenta Miasta Płocka z prośbą o pozostawienie wszystkich ogrodów działkowych w istniejących lokalizacjach.
- Pani Ewa Brach poprosiła o zakończenie apelu i odpowiedziała, że o ile zrozumiała wypowiedź Pana Prezydenta, to ogródki działkowe nie będą likwidowane. Zaproponowała aby Przewodniczący Ogródków Działkowych złożył formalny wniosek na piśmie w powyższej sprawie i poprosiła aby dyskusja dotycząca ogrodów działkowych nie zdominowała innych problemów w mieście, informując jednocześnie że wszystkie uwagi dotyczące ogrodów zostaną przeanalizowane przez projektantów, a także Prezydenta.
4. **Arkadiusz Iwaniak** zakwestionował wypowiedź Prezydenta Miasta Płocka dotyczącą pozostawienia ogrodów działkowych cytując zapisy zawarte w części A na str. 99: „Proponuje się wypracowanie programu umożliwiającego sukcesywne przenoszenie ogrodów działkowych na lewobrzeżną część miasta, ...” i w części B na str 11 „... do reurbanizacji wskazuje się również tereny ogródków działkowych, ograniczające rozwój miasta w kierunku zachodnim. Proponuje się przeniesienie ogródków działkowych z obszaru strefy funkcjonalnej E na drugą stronę Wisły, w sąsiedztwo istniejących tam już ogródków działkowych.”
5. **Michał Nimirski**, który zadał następujące pytania:
- jaka była idea, że Szerokie Śródmieście (strefa A) jest tak „szerokie”?
 - jaki jest pomysł aktywizacji Radziwia?
 - czy zostaną bardziej sprecyzowane i skonkretyzowane zapisy dotyczące tobszarów o dominującej funkcji produkcyjno-usługowej z możliwością lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z konwencjonalnych i odnawialnych źródeł (PU/E) i jakie przedsięwzięcia mogą się pojawić na tych terenach?.
6. **Jan Wyrębkowski** poruszył następujące zagadnienia:
- lokalizacja na terenie miasta zakładów dużego ryzyka,
 - zamulanie się Wisły oraz osuwanie się skarpy wiślanej,
 - ukształtowanie miasta i jego docelowe zagospodarowanie wymaga spójności z terenami sąsiednimi,
 - przebieg nowej kolei na terenach budownictwa wielorodzinnego.
7. **Mirosław Milewski** zadał pytania dotyczące:
- likwidacji dwóch obwodnic miasta Płocka i rezerwy terenu pod trzecią przeprawę mostową,
 - płatnej strefy parkowania i likwidacji miejsc parkingowych będących w konflikcie z ruchem pieszym i rowerowym, a w zamian wprowadzaniem parkingów na obrzeżach strefy A. Dlaczego parkingi są tak oddalone od centrum miasta?
 - przebiegu nowej kolei na terenach budownictwa wielorodzinnego,
 - pozostawienia dworca kolejowego w obecnym miejscu,
 - braku rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na terenie Ciechomic,
 - braku terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na terenie osiedla Trzepowa a wprowadzenie usług, jako funkcji dominującej,
 - zasadności poszerzenia strefy ścisłego centrum w rejonie Alej Jachowicza i Kilińskiego,
 - wskazania terenów MW pomiędzy ulicami Bielską a Przemysławą – winno być U,
 - lokalizacji lotniska. Jakie są konsekwencje wysokościowe w otoczeniu lotniska?

- parametrów zabudowy w poszczególnych kwartałach w strefie centrum.
- 8. **Wioletta Kulpa** zapytała o:
 - przepustowość układu komunikacyjnego przy ul. Sienkiewicza – jej zdaniem w przypadku wykształcenia w pełni układu komunikacyjnego to przepustowość wzrośnie,
 - brak podziału strefy S na poszczególne kwartały i określenia dla nich parametrów.
- 9. **Marek Diehl** zwrócił uwagę na fakt, że proces reurbanizacji winien być rozumiany jako dokończenie urbanizacji i dotyczyć terenów śródmiejskich, które nie są objęte ochroną konserwatorską. W tej części miasta występuje duża rezerwa terenu, głównie związana z uzupełnianiem zabudowy. Winno się zatem położyć nacisk na inwestycje po to by, wykształcić przestrzeń publiczną i zachować ład przestrzenny. W związku z tym, zapis o dopuszczeniu 11 kondygnacji wydaje się niewłaściwy. Zrównoważony rozwój to redukcja konsumpcji i pozostawienie środowiska dla następnych pokoleń. W przypadku miasta oznacza to ograniczenie konsumpcji terenów.
- 10. **Inżynier melioracji i budownictwa wodnego** wypowiedział się odnośnie zagospodarowania bulwaru, to jest budowy molo, amfiteatru i zapory przeciwlodowej oraz konieczności podniesienia od 1,00 do 1,5 m bulwaru nadwiślańskiego na odcinku od amfiteatru do budynku RZGW ze względów przeciwpowodziowych.
- 11. **Waldemar Ejdyś** zadał pytania dotyczące:
 - braku w centrum miasta Płocka terenów zieleni urządzonej,
 - trasy linii kolejowej pasażerskiej Modlin-Płock z przedłużeniem do Włocławka i czy istnieje możliwość wprowadzenia jeszcze jednego toru kolejowego prowadzonego z innego kierunku,
 - planów nadrzędnych w kontekście odcinka obwodnicy północnej, który przebiega poza granicami miasta Płocka. Czy odcinek ulicy Bielskiej dwujezdniowej i odcinek obwodnicy obszarowej wykluczają budowę tej właściwej obwodnicy,
 - funkcji dróg dwujezdniowych w zachodniej części miasta (mapa K1).

Pytania złożone na piśmie

Pytania zostały usystematyzowane w grupy tematyczne.

- zasadność sporządzania studium i zbyt niski stopień rozpowszechnienia informacji o debacie publicznej,
- kiedy studium będzie wprowadzone oraz koszty wprowadzanych zmian w dokumencie,
- zgodność miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego ze studium,
- brak trzeciej przeprawy mostowej,
- powiązania z autostradą A1,
- powiązania z Warszawą,
- powiązania z gminami sąsiednimi,
- likwidacja ogródków działkowych,
- nadmiar lokalizacji obiektów handlowych powyżej 2000 m²,
- brak zasadności wprowadzenia funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej w obrębie ulic Bielskiej i Gwardii Ludowej,
- dlaczego w części lewobrzeżnej (Ciechomice) przewiduje się obszar o dominującej funkcji usługowej na rozwidleniu ulic Ciechomickiej i Janówek,
- marginalizacja Radziwia - brak terenów usługowych,
- ograniczenia wysokości zabudowy w dzielnicy Trzepowo,
- płocka strefa przemysłowo – technologiczna (PPPT) i realne możliwości rozwojowe,
- izolacja linii kolejowej starej i nowej od terenów mieszkaniowych i tworzenie barier,
- obsługa komunikacyjna nowych terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w rejonie Podolszyc Północ,
- likwidacja obwodnicy Radziwia i powiązanie układu drogowego Radziwia z drogami krajowymi,
- brak w rozwiązaniach komunikacyjnych budowy wiaduktów kolejowych na ul. Wyszogrodzkiej, Otolińskiej i Piłsudskiego.

Odpowiedzi na pytania indywidualne jak i złożone na piśmie udzielali Wykonawcy projektu studium, dyrektor Wydziału Strategii Rozwoju Miasta, Urbanistyki i Architektury oraz moderator spotkania

1. W 2006 roku sporządzono „Analizę zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta Płocka w latach 1999-2005” Zakres opracowania obejmował między innymi ocenę aktualności obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka. Przedmiotowa analiza, w kontekście zaistniałych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta oraz przepisów Ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wykazała, że obowiązujące studium stało się nieaktualne, o czym Rada Miasta Płocka zadecydowała w drodze Uchwały Nr 110/IX/07 z dnia 29 maja 2007 roku. W związku z powyższym Prezydent Miasta Płocka Uchwałą Nr 111/IX/07 Rady Miasta Płocka z dnia 29 maja 2007 roku został zobowiązany do sporządzenia zmiany studium. O fakcie przystąpienia do zmiany studium i możliwości składania wniosków a następnie o wyłożeniu projektu do publicznego wglądu i możliwości składania uwag a także o terminie debaty publicznej Prezydent poinformował w prasie miejscowej, na tablicach ogłoszeń i stronie Urzędu Miasta Płocka.
2. Studium jest na etapie wyłożenia do publicznego wglądu. Po rozpatrzeniu uwag i korekcie wynikającej z ich rozpatrzenia studium zostanie skierowane przez Prezydenta wraz z nieuwzględnionymi uwagami pod głosowanie Rady Miasta Płocka. Studium zacznie obowiązywać od momentu uchwalenia. Jako akt polityki przestrzennej będzie realizowany w długoterminowym okresie poprzez miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Oszacowanie kosztów dla wprowadzanych rozwiązań przestrzennych będą określone również na poziomie planów miejscowych, w prognozach skutków finansowych ich uchwalenia.
3. Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie powinny być sprzeczne z ustaleniami studium.
4. Żaden dokument planistyczny wyższego rzędu, to jest: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) i Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego nie uwzględnia trzeciej przeprawy mostowej. Natomiast zgodnie z KPZK 2030 droga S10 przebiega kilka kilometrów na północ od Płocka. Droga ta będzie łączyć Warszawę z aglomeracją toruńsko-bydgoską, Szczecinem i Gdańskiem. Studium ustala „wpięcie” projektowanych dróg kategorii GP w drogę S10, która docelowo przejmie ruch tranzytowy na kierunku wschód – zachód.
5. Droga główna ruchu przyspieszonego kategorii GP (Trasa Księdza Jerzego Popiełuszki) będzie łączyć planowaną drogę ekspresową S10 na północ od Płocka z autostradą A1, na południu od miasta, w węźle Kutno Północ.
6. Główny ruch w kierunku Warszawy odbywać się będzie projektowaną drogą ekspresową S10 powiązaną z miastem ulicą Bielską.
7. Powiązania miasta z sąsiednimi gminami będzie odbywać się poprzez projektowane i istniejące drogi kategorii GP, G, Z oraz L.
8. Studium w swojej konstrukcji nie zakłada likwidacji ogródków działkowych. W związku z dużym zainteresowaniem tym tematem oraz złożonymi uwagami w tym zakresie ich lokalizacja zostanie ponownie poddana analizie.
9. Lokalizację nowych obiektów handlowych powyżej 2000 m² dopuszcza się w rejonie ulic: Graniczna-Wyszogrodzka, Dobrzyńska-Zglenickiego, przy ulicy Bielskiej oraz w północnej części miasta na terenach usługowych, a nie przesądza się o ich realizacji.
10. Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w rejonie ulic: Bielskiej i Gwardii Ludowej MW to duży teren i należy doprecyzować, o które działki chodzi.
11. Każde osiedle powinno mieć swoje centrum usługowe, gdzie powinien być dostęp do usług podstawowych (fryzjer, piekarnia itd.). Rejon ulic: Ciechomickiej i Janówek to miejsce położone w centrum osiedla, posiada dobry dojazd i na podstawie analiz wykazano, że w tej części i w tym fragmencie miasta centrum usługowe osiedla należy zlokalizować.

12. Ze względu na potencjalne zagrożenie powodziowe nie można nadmiernie rozwijać Radziwia. Natomiast na terenach położonych w okolicach portu jest dopuszczona działalność usługowa. Jeżeli będzie potrzeba rozwoju pewnej gałęzi usług to nie ma przeciwwskazań na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej dopuszcza się lokalizację usług. W związku z czym zabudowa usługowa na terenie Radziwia nie jest marginalizowana. Założono, iż Radziwie rozwine się także dzięki terenom rekreacyjnym położonych w Pradolinie Wisły. Można spodziewać się tam usług obsługujących tereny rekreacyjne.
13. Ograniczenia wysokości zabudowy na Trzepowie wynikają z Planu powierzchni ograniczających wysokości zabudowy lotniska z 2007 roku. Aktualnie, w porozumieniu z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i Aeroklubem Polskim jest opracowywana nowa mapa ograniczeń, zgodnie z którą w niektórych lokalizacjach Trzepowa będzie możliwa wyższa zabudowa.
14. Studium wskazuje obszary, które poddane są pod rozwój Płockiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, natomiast studium nie określa faktycznych możliwości rozwojowych tego obszaru.
15. Istniejąca kolej o znaczeniu krajowym stanowi teren zamknięty, czyli wyłączony spod lokalnego planowania przestrzennego. Wybór nowej trasy linii kolejowej Modlin-Płock nastąpił w oparciu o studium wykonalności dla tej inwestycji i stanowi mniejszą uciążliwość dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niż dla jednorodzinnej. Przy jej projektowaniu będą stosowane nowe rozwiązania technologiczne oraz przepisy ochrony środowiska. Trasa nowej linii kolejowej została uzgodniona z Wojewodą Mazowieckim i Marszałkiem Województwa Mazowieckiego.
16. Obsługa komunikacyjna nowych terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w rejonie Podolszyc Północ została zapewniona w sposób wystarczający poprzez połączenie ulicy Armii Krajowej z ulicą Boryszewską.
17. Ruch drogowy w kierunku północno-zachodnim nie będzie już realizowany drogą 62, która nie ma parametrów klasy G. Natomiast będzie prowadzony przez drogę S10 i trasę północną w pobliżu PKN Orlen. W świetle powyższych faktów osiedle Radziwie nie będzie już obciążone dużym ruchem, który zakładało obowiązujące studium. Cały ruch tranzytowy będzie przebiegał po stronie północnej i nową przeprawą. W Radziwiu pozostanie wyłącznie ruch lokalny.
18. Studium nie jest dokumentem, które przedstawia szczegółowe rozwiązania techniczne układu komunikacyjnego. Rozwiązania te będą rozważane na etapie projektu budowlanego.
19. Projekt studium pod pojęciem reurbanizacji zakłada na obszarze miasta: modernizację i przebudowę miasta, urbanizację terenów rolnych czyli urbanizację zarówno społeczną jak i przestrzenną. Jest to całkiem inne pojęcie dotyczące przywrócenie życia, jego form i zasad. Reurbanizacja dotyczy konkretnie przestrzeni, jej przekształceń w kierunku nadania nowych parametrów miejskich. Natomiast wiele terenów w śródmieściu jest zdegradowanych i dla poszanowania wartości historycznych zasadne jest odtworzenie w miarę możliwości tej zabudowy i pojęcie „rewitalizacja” w tym przypadku jest również słuszne.
20. Studium wskazuje tereny zielone, które stanowią pierścieniowy układ łączący osiedle Podolszyce z Centrum (jary rzek: Brzeźnicy, Rosicy i Małej Rosicy, nabrzeże Wisły). Wprowadzenie terenów zielonych w śródmieściu wiązałoby się z wywłaszczeniami i odszkodowaniami. Nie można mówić, że pogarszanie się warunków życia mieszkańców następuje wskutek zabudowy wielorodzinnej wysokiej. Wprawdzie jest ona bardziej chłonna niż zabudowa jednorodzinna, lecz łatwiej w niej ukształtować przestrzeń publiczną. Zależy to wyłącznie od umiejętności urbanistów i architektów. Ponadto wskazując w studium nowe tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej mówi się o możliwościach kierunkowych rozwoju miasta a tereny te stanowią rezerwy.
21. W centralnym obszarze wielofunkcyjnym „S” dla terenów w granicach obszaru historycznej zabudowy śródmiejskiej projekt SUIKZP zakłada wysokość tylko do 5 kondygnacji natomiast na pozostałej części dla nowej zabudowy 11 kondygnacji z tolerancją +/- 2 kondygnacje ze względu na istniejące w tym obszarze wysokie budynki. Przy sporządzaniu dla tego terenu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zostanie wykonana ścisła analiza urbanistyczna, która doprecyzuje właściwe parametry zabudowy.

22. Od wielu lat z terenów miasta zauważalny jest odpływ mieszkańców co wynika najprawdopodobniej z braku terenów w mieście pod zabudowę mieszkaniową. Przyczyn migracji, które są zaobserwowane w relacji miasto Płock i gminy sąsiednie jest kilka. Jest to proces społeczny, który wynika z monofunkcyjności niektórych osiedli, które pozbawione były np.: infrastruktury technicznej, infrastruktury społecznej i publicznej. Wskazanie w studium nowych terenów inwestycyjnych ma na celu zahamowanie tego procesu jak również stworzenie nowych miejsc pracy co spowoduje migrację do wewnątrz. Można spodziewać się, że nastąpi proces reurbanizacji, który jest odwrotnością procesu wyludniania się.
23. W studium oprócz terenów mieszkaniowych wskazano trzy nowe duże tereny związane z produkcją oraz usługami i dopuszczono na lotnisku produkcję i usługi, co oznacza nowe miejsca pracy oraz migrację zarobkową.
24. Założone w studium kierunki stanowią scenariusze rozwoju miasta i potencjalne oferty inwestycyjne. Nowe tereny inwestycyjne mogą zostać aktywizowane poprzez miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, o czym decydować będzie Rada Miasta podejmując stosowne uchwały o przystąpieniu do ich sporządzenia.
25. Studium określa wiodące kierunki rozwoju miasta. Rozwiązania techniczne w tym „podniesienie terenu na bulwarze nadwiślańskim” nie jest przedmiotem ustaleń tego dokumentu.
26. Problem parkowania w strefie zabytkowej, ingerencja w architekturę zabytkową poprzez budowę parkingów wielopoziomowych oraz możliwości wyprowadzenia parkowania ze ścisłego centrum zabytkowej części miasta są to trzy problemy dotyczące polityki parkingowej a nie rozwiązuje je studium. Polityka parkingowa musi odpowiadać nie tylko potrzebom dzisiejszym, ale również temu jak miasto będzie funkcjonowało w przyszłości (za 5, 10 lat). Zaktualizowane studium ustali docelowo podstawowy układ komunikacyjny, co z kolei pozwoli założyć rzeczywiste obciążenia danych miejsc. Tereny staromiejskie należy uwalniać z ruchu samochodowego, gwarantując jednocześnie obsługę za pomocą środków komunikacji publicznej. Wygenerowanie miejsc parkingowych będzie uwzględniać jednocześnie realny czas dojazdu.
27. Plac Nowy Rynek powinien być zdecydowanie reprezentatywnym miejscem odciążonym od komunikacji autobusowej. Lepszym rozwiązaniem dla lokalizacji dworca autobusowego jest rejon istniejącego dworca kolejowego.
28. Duży stopień ogólności studium uniemożliwia wprowadzenie szczegółowych parametrów zabudowy dla poszczególnych kwartałów. Analiza urbanistyczna i plan miejscowy pozwoli ocenić wszystkie uwarunkowania dotyczące danego terenu i ustalić pożądane warunki zabudowy i zagospodarowania terenu.

Ustalenia z dyskusji:

1. Wypowiedzi osób obecnych na debacie zostaną przeanalizowane i będą brane pod uwagę również w kontekście uwag, które wpłyną do studium.
2. Możliwość zmian zaproponowanych na dyskusji publicznej wymaga szczegółowej analizy przeprowadzonej w oparciu o złożone uwagi do projektu SUIKZP

Protokół sporządzono w 3 egzemplarzach, z przeznaczeniem:

- dla Prezydenta Miasta Płocka;
- do dokumentacji planistycznej;
- do publicznego wglądu.

Protokół zawiera 6 ponumerowanych stron.