

Prezydent Miasta Płocka

Płock, dnia 16 października 2013 roku

WOP-I-RO.0003.1297.2013

WOP-I-RO.0003.1296.2013

Pan Arkadiusz Iwaniak
Radny Miasta Płocka

Dotyczy: 1) interpelacji nr WOP-I-RO.0003.1297.2013 z dnia 02 października 2013 roku, Pana Arkadiusz Iwaniaka – Radnego Miasta Płocka, w sprawie działań na rzecz budowy obwodnic, złożonej między sesjami Rady Miasta Płocka, w dniu 02.10.2013 roku,
2) interpelacji nr WOP-I-RO.0003.1296.2013.AK z dnia 02 października 2013 roku, Pana Arkadiusz Iwaniaka – Radnego Miasta Płocka, w sprawie budowy obwodnic, złożonej między sesjami Rady Miasta Płocka, w dniu 02.10.2013 roku.

W odpowiedzi na Pana interpelację nr WOP-I-RO.0003.1297.2013 i nr WOP-I-RO.0003.1296.2013, obejmujące swym zakresem problematykę realizacji obwodnic miasta Płocka, złożonych między sesjami Rady Miasta Płocka, w dniu 02 października 2013 roku, niniejszym pismem przekazuję zestawienie oraz kopie najważniejszych wystąpień, wniosków i pism kierowanych przez władze miasta Płocka w sprawie realizacji obwodnic miasta Płocka, tj. obwodnicy północnej miasta Płocka, obwodnicy północno – zachodniej, a także łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno – zachodniej „Bielska” w Płocku, na przestrzeni ostatnich 10 lat, oraz jednocześnie wyjaśniam:

1. Porozumienie 1/KPM.PM/P/19/2004 z dnia 15.03.2004 roku w sprawie zasad opracowania i wspólnego finansowania koncepcji programowej budowy nowego odcinka drogi krajowej nr 60 od węzła z ul. Wyszogrodzką w Płocku do m. Goślice oraz materiałów do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej wraz z aneksem nr 1/2/KPM.PM/P/63/04 z dnia 29.12.2004 roku,
2. Porozumienie nr 2/3/KPM.PM/P/64/04 z dnia 29.12.2004 roku w sprawie określenia zasad opracowania i finansowania Studium techniczno – ekonomicznego powiązania dróg krajowych nr 60 i 62 w rejonie Płocka jako rozszerzenia koncepcji programowej budowy nowego odcinka drogi krajowej nr 60 od węzła „Wyszogrodzka” w Płocku do m. Goślice wraz z pismem GDDKiA, znak: GDDKiA-O/WA-N.4-05/112/2004 z dnia 22.12.2004 roku,
3. Pismo KPM.PM.2225 – 37/04 z dnia 10.09.2004 roku,
4. Pismo GDDKiA-O/WA-B.13-400P/77/06 z dnia 30.03.2006 roku,

5. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PM.2225/O-PN/3/2006 z dnia 20.12.2006 roku,
6. Pismo GDDKiA-O/WA-N.4-400/13/2007 z dnia 18.01.2007 roku,
7. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PM.2225/O-PN/1/2007 z dnia 24.01.2007 roku,
8. Decyzja Wojewody Mazowieckiego, znak: WŚR.I.EM.6613/1/28/2006 z dnia 26.01.2007 roku o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia,
9. Pismo znak: KPM.PM.2225/O-PN/2/2007 z dnia 07.02.2007 roku,
10. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PD.2225/O-PN/3/2007 z dnia 07.03.2007 roku,
11. Pismo Ministerstwa Transportu znak: MP1s-074/27/2007 z dnia 17.04.2007 roku,
12. Pismo KPM.PD.0717/41/2007 z dnia 21.08.2007 roku,
13. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PD.0717/41/2007 z dnia 30.10.2007 roku,
14. Pismo znak: KPM.PD.0717/68/2007 z dnia 28.11.2007 roku,
15. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PD.2225/O-P/2/2008 z dnia 21.01.2008 roku,
16. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PD.2225/O-PN/3/2008 z dnia 30.01.2008 roku,
17. Uchwała nr 283/XX/08 Rady Miasta Płocka z dnia 04.02.2008 roku w sprawie przyjęcia stanowiska Rady Miasta Płocka w sprawie terminu budowy północnej obwodnicy Płocka,
18. Pismo KPM.PD.2225/O-PN/04/2009 z dnia 14.10.2009 roku,
19. Pismo GDDKiA-O/WA-P.2.2.jw.4111/60/13-08/3/2009 z dnia 30.11.2009 roku,
20. Oświadczenie Związku Gmin Regionu Płockiego z dnia 31.03.2010 roku,
21. Pismo KPM.PD.2225/O-PN/3/2010 z dnia 20.04.2010 roku,
22. Uchwała nr 707/L/10 Rady Miasta Płocka z dnia 27.04.2010 roku w sprawie przyjęcia stanowiska Rady Miasta Płocka w sprawie terminu budowy północnej obwodnicy Płocka,
23. Pismo GDDKiA-O/WA-P.2.5.jw.4111/60/13-08/2/2010 z dnia 21.05.2010 roku,
24. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PD.2225/O-PN/04/2010 z dnia 02.06.2010 roku,
25. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PD.2225/O-PN/05/2010 z dnia 02.06.2010 roku,

26. Pismo Senatora Rzeczypospolitej Polskiej Eryka Smulewicza z dnia 16.06.2010 roku wraz z odpowiedzią Ministra infrastruktury na zapytanie w sprawie obwodnicy północnej Płocka,
27. Pismo Starosty Płockiego, znak: Or.IV.0047-5/10 z dnia 24.06.2010 roku wraz z Uchwałą nr 303/XXXVI/2010 Rady Powiatu w Płocku w sprawie wyrażenia poparcia dla działań Rady Miasta Płocka i Prezydenta Miasta Płocka zmierzających do przyspieszenia realizacji obwodnicy północnej Płocka,
28. Pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego w Warszawie, znak: KM.I/UC/0724-78/10 z dnia 25.06.2010 roku,
29. Akcja/kampania mająca na celu przyspieszenie budowy obwodnicy północnej (maj-czerwiec 2010 roku),
30. Pismo GDDKiA DPI-WW/mmb/4117/522/10 z dnia 21.07.2010 roku,
31. Pismo GDDKiA DPI-WO/mmb/4117/271/10 z dnia 21.07.2010 roku,
32. Pismo KM.I./UC/0724-78/10 z dnia 02.08.2010 roku,
33. Pismo Ministra Infrastruktury, znak: TA1-MS-075-2188/10 z dnia 04.08.2010 roku,
34. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PD.2225/O-PN/06/2010 z dnia 10.09.2010 roku,
35. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PD.2225/O-PN/07/2010 z dnia 10.09.2010 roku,
36. Pismo Ministra Infrastruktury, znak: TA1-MS-075-3105/10 z dnia 25.10.2010 roku,
37. Pismo GDDKiA DPI-TS/4117/962/10 z dnia 08.11.2010 roku,
38. Wniosek Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PD.2225/O-PN/10/2010 z dnia 23.12.2010 roku, o wpisanie obwodnic miasta Płocka do programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015” w ramach rozpoczętych konsultacji społecznych tego Programu, obejmujących: budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 60 od węzła „Wyszogrodzka” do miejscowości Goślice, zwanego obwodnicą północną oraz budowę północno – zachodniej obwodnicy miasta Płocka,
39. Pismo Ministra Infrastruktury, znak: TA1-MS-0781-121/11 z dnia 10.01.2011 roku, dotyczące budowy północno-zachodniej oraz północnej obwodnicy Płocka w ciągu drogi krajowej nr 60,
40. Wniosek Prezydenta Miasta Płocka, znak: KPM.PD.2225/O-PN/10/2010 z dnia 07.02.2011 roku, o wpisanie budowy nowego odcinka drogi krajowej nr 60 od węzła „Wyszogrodzka” do miejscowości Goślice (zwanego obwodnicą północną miasta Płocka) do programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015”, w ramach aktualizacji programu i przyjęcia do realizacji zadań polegających na budowie obejść miejscowości,

41. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, PS.2225/O-PN-Z/08/2011 z dnia 11.04.2011 roku, skierowane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, dotyczące zajęcia stanowiska w sprawie budowy III przeprawy mostowej od ul. Szpitalnej w Płocku do m. Mościska w gm. Nowy Duninów, przebiegającej poza granicami administracyjnymi Płocka, której realizacja leży w gestii GDDKiA, w kontekście dalszych działań związanych z realizacją obwodnicy północno – zachodniej,
42. Pismo Pana Michała Boszko – Senatora Rzeczypospolitej Polskiej, L.dz. 110/2011 z dnia 11.05.2011 roku, skierowane do Dyrektora Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie spotkania z przedstawicielami władz samorządowych Płocka, powiatu płockiego i powiatu sierpeckiego, w sprawie podjęcia przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad prac związanych z poprawą warunków ruchu drogowego na Mazowszu, w kontekście realizacji obwodnicy północnej Płocka,
43. Pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA O/WA-P.2.1.g/400/119/2011 z dnia 12.05.2011 roku, w sprawie rozbudowy drogi krajowej nr 62 w obrębie Płocka oraz III przeprawy mostowej przez Wisłę w rejonie miasta,
44. Pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA-8GD-WP-mw-070-78/2011 z dnia 01.07.2011 roku, informujące o udziale przedstawiciela GDDKiA w spotkaniu władz samorządowych w sprawie budowy obwodnicy Płocka,
45. Pismo Ministra Skarbu Państwa, MSP/DSK/703/12 z dnia 09.03.2012 roku, w sprawie budowy obwodnicy Miasta Płocka oraz nowych połączeń kolejowych, mających na celu ograniczenie uciążliwości powodowanej przez ciężki transport drogowy wywożący produkty rafinerii Płockiej oraz nieujęcia tej inwestycji w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015,
46. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, PS-I.7011.11.3.2012.AT z dnia 21.03.2012 roku, skierowane do Centrum Unijnych Projektów Transportowych, jako Instytucji Wdrażającej Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007 - 2013, w sprawie określenia możliwości ubiegania się przez miasto Płock o dofinansowanie na realizację inwestycji drogowej w zakresie „Budowy łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno – zachodniej „Bielska” w Płocku”,
47. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, PS-I.7011.11.3.2012.AT z dnia 10.07.2012 roku, skierowane do Centrum Unijnych Projektów Transportowych, jako Instytucji Wdrażającej Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007 - 2013, w sprawie określenia możliwości ubiegania się przez miasto Płock o dofinansowanie na realizację inwestycji drogowej w zakresie „Budowy łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno – zachodniej „Bielska” w Płocku”,
48. Pismo Centrum Unijnych Projektów Transportowych, CUPT/DPI/WPIV/420/6/1/JG/12 z dnia 20.09.2012 roku, w sprawie braku możliwości aplikowania o dofinansowanie

- inwestycji pn. „Budowa łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno – zachodniej „Bielska” w Płocku”, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 - 2013, z powodu braku dostępnych środków w ramach Programu,
49. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, PS-I.7011.11.3.2012.AT z dnia 03.10.2012 roku, skierowane do Prezesa Zarządu – Dyrektora Generalnego PKN ORLEN S.A. w sprawie włączenia się koncernu w działania samorządu i udzielenie wsparcia finansowego z przeznaczeniem na realizację inwestycji pn. „Budowa łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno – zachodniej „Bielska” w Płocku”,
50. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, PS-I.7011.11.18.2013.AT z dnia 26.02.2013 roku, skierowane do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie możliwości wnioskowania przez Gminę Miasto Płock o wpisanie do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 inwestycji obejmującej swym zakresem *„Budowę łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno – zachodniej „Bielska” w Płocku”*, w związku z przesunięciem terminu budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu DK nr 15, przewidzianej do realizacji w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 i stanowiskiem Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o możliwości wykorzystania środków, w wysokości prawie 446 mln złotych, zarezerwowanych dotychczas na realizację ww. inwestycji, na inne inwestycje w ramach programu.
51. Pismo Prezydenta Miasta Płocka, PS-I.7011.11.16.2013.AT z dnia 01.03.2013 roku, skierowane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie planów inwestycyjnych GDDKiA w zakresie realizacji obwodnicy drogi krajowej nr 62 przebiegającej w rejonie miasta Płocka na odcinku od miejscowości Borowice/Słupno, omijającej miasto Płock (obwodnica w płn. Części gminy Słupno) i ewentualnego jej połączenia z węzłem „Boryszewo”, realizowanym w ramach projektowanego przez Gminę – Miasto Płock łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno – zachodniej „Bielska” w Płocku”,
52. Pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA-DPL-WPW-km-0320-136/13 z dnia 15.04.2013 roku, w sprawie budowy drogi krajowej nr 62 na odcinku na wschód od Płocka po nowym śladzie (uwzględniającym wytworzenie obwodnicy Słupna) i połączenia jej projektowanym przez miasto łącznikiem w węźle „Boryszewo”.

Treść i ilość dokumentów, których kopie przekazuję Panu przy niniejszym piśmie, wskazują, że na przestrzeni wielu lat Gmina Miasto Płock podejmowała i podejmuje działania mające na celu doprowadzenie do realizacji inwestycji w zakresie budowy obwodnic miasta Płocka. Uwzględniając jednocześnie zakres i charakter dotychczasowych

działań władz miasta Płocka w zakresie realizacji dróg pełniących funkcje obwodnicy miasta, przy jednoczesnym braku wymiernych efektów tych działań - w pełni uzasadnionym i oczekiwanym społecznie - było podjęcie bezpośrednich działań w celu usprawnienia układu komunikacyjnego miasta Płocka i przystąpienie do realizacji łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno - zachodniej „Bielska” w Płocku, jako inwestycji, za której realizację i finansowanie - w obecnym stanie prawnym - w całości odpowiedzialny jest Prezydent Miasta Płocka. Budowa łącznika to działania zmierzające do uzupełnienia brakującej części infrastruktury drogowej na kierunku północnym, która, co podkreślam, nie jest deklaracją odstąpienia od planów w zakresie realizacji układu obwodowego miasta Płocka, ale stanowi odpowiedź na najbardziej palące problemy komunikacyjne Płocka. Realizacja łącznika nie koliduje z planami budowy obwodnicy miasta, ani tym bardziej nie wyklucza dalszych starań o jej realizację. Równolegle prowadzimy działania zmierzające do realizacji inwestycji w zakresie rozbudowy infrastruktury drogowej miasta polegające na poszukiwaniu alternatywnych możliwości rozwiązania problemów komunikacyjnych i transportowych, w tym transportu materiałów niebezpiecznych, jak i zewnętrznych, bezzwrotnych, źródeł finansowania dla tych przedsięwzięć.

Poza składaniem wniosków i pism intencyjnych, o których mowa powyżej, aktywnie uczestniczymy w tworzeniu i opiniowaniu dokumentów strategicznych i programowych tworzonych na poziomie ponadlokalnym, w tym na bieżąco analizujemy treść projektowanych dokumentów i bierzemy udział w ich konsultacjach. Działania miasta obejmują udział w konsultacjach dotyczących wnioskowania i opiniowania dokumentów strategicznych ujmujących kompleksowo rozwój infrastruktury komunikacyjnej, występowanie do administracji rządowej z postulatami uwzględnienia problematyki transportowej miasta Płocka, udział w pracach włączających miasto Płock w Strategię Mazowsza i Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, opracowywanie i uchwalanie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Płocka, włączanie decydentów lokalnych, regionalnych i wywodzących się z regionu płockiego w problematykę rozwiązań komunikacyjnych miasta.

Wśród wielu wystąpień, opinii i przekazanych materiałów stanowiących nasz wkład w tworzenie krajowych i samorządowych dokumentów programowych i strategicznych, zwracam szczególnie uwagę na te ostatnie, najważniejsze:

Znak pisma	Data	Adresat	Skrócony opis pisma
WUS-I-ZS.030.5.2011.JZ	26.05.2011	Pan Cezary Grabarczyk Minister Infrastruktury	Informacja o sprzeczności zapisów KPZK i Strategii Rozwoju Transportu do dnia 2020 roku
WRM-II-RM.030.1.2012.DF	25.05.2012	Pan Piotr Brzeski Dyrektor Płockiego Oddziału Terenowego Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie	Przekazanie materiałów i informacji dotyczących ponadlokalnego układu komunikacyjnego na terenie miasta Płocka (projekt zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka)
WRM-II-RM.6727.16.2012.DF	17.09.2012	Pan Sławomir Nowak Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Wniosek o rozszerzenie zakresu miast kwalifikujących się do wsparcia w postaci finansowania projektów z zakresu transportu metropolitalnego – <i>działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych</i> o ośrodki niebędące miastami wojewódzkimi
WRM-I-RS.030.1.2013.JR	17.01.2013	Pan Donald Tusk Prezes Rady Ministrów	Informacja o sprzeczności zapisów KPZK i Strategii Rozwoju Transportu do dnia 2020 roku
WRM-II-RM.030.1.2012-2013.RS	19.09.2013	Pan Adam Struzik Marszałek Województwa Mazowieckiego	Przekazanie opinii do projektu zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.

w **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK)** – dokumencie przedstawiającym wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat, określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu wskazując zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. W KPZK czytamy *„Największe miasta są motorem rozwoju kraju, a równocześnie dobrym miejscem do życia, co jest wspomagane aktywną wielowymiarową polityką miejską. Dzięki zastosowaniu standardów urbanistycznych przestrzeń miejska jest zagospodarowana w sposób racjonalny – charakteryzuje się ładem przestrzennym. (...) Powiązania funkcjonalne między największymi miastami umożliwiają wykształcenie się wspólnego rynku inwestycyjnego, opartego na codziennych bezpośrednich kontaktach gospodarczych, intensywną współpracę ośrodków uniwersyteckich i badawczych oraz znaczne rozszerzenie zasięgu rynku dóbr kultury. Największe miasta sieci metropolii w roku 2030 są połączone efektywnymi, wielomodalnymi, spójnymi i zintegrowanymi systemami infrastruktury transportowej. Największe miasta są połączone siecią nowoczesnych linii kolejowych, a niektóre z nich także systemem kolei o wysokim standardzie, rozbudowanym i zmodernizowanym systemem dróg w tym standardzie obecnych autostrad lub tras ekspresowych (Rysunek 7. i 8.) (...) Efektywność systemu drogowego opiera się na wysokiej jakości połączeniach szybkiego ruchu, łączących wszystkie największe miasta, miasta wojewódzkie i większość ośrodków subregionalnych, uwzględniających ich pełne obwodnice. (...)”*

- w opracowywanej **aktualizacji Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (PZPWM)** (dokument podlegał opiniowaniu przez Prezydenta Miasta Płocka – wrzesień 2013 roku) w zapisach dotyczących

Polityki poprawy struktury przestrzennej i funkcjonalnej województwa czytamy: „Polityka ta adresowana jest do całego obszaru województwa mazowieckiego i ma na celu poprawę efektywności struktur przestrzennych, przeciwdziałanie rozlewaniu i rozpraszaniu zabudowy, kształtowanie zwartych jednostek osadniczych. Polega ona przede wszystkim na wprowadzeniu stref użytkowania o różnym charakterze zabudowy, a także stref funkcjonalno-przestrzennych w ośrodkach osadniczych województwa mazowieckiego. Polityka ta uwzględnia działania zapisane w innych politykach przestrzennych np. działania na rzecz tworzenia systemu obszarów chronionych, z weryfikacją zasad zagospodarowania jednoznacznie określających warunki dopuszczalnego zainwestowania, działania na rzecz kształtowania krajobrazu, harmonijnie skomponowanego i zachowującego tożsamość kulturową i walory krajobrazowe, a także działania w zakresie systemu transportowego, kształtujące promienisto-obwodnicowy układ przestrzenny.”

Ponadto zgodnie z założeniami w zakresie wzmacniania systemu powiązań drogowych w planie przyjęto: „Rozwój systemu transportowego województwa jest kształtowany zgodnie z założeniami polityk transportowych i strategii poziomu krajowego oraz wojewódzkiego. (Mapa 5. Wzmacnianie systemu powiązań drogowych). Plan ustala strategiczny układ budowy dróg w województwie mazowieckim tworzony przez m.in. budowę obwodnic w ciągach dróg krajowych - obwodnic ośrodków regionalnych: Płocka (DK 60 i 62) (...) Plan województwa ustala kształtowanie połączeń obwodnicowych województwa mazowieckiego, odciążających promienisty kształt podstawowego układu drogowego i zwiększający spójność i dostępność województwa – poprzez: „Wielką Pętlę Mazowsza” – dostosowanie do standardu klasy GP w oparciu o drogę krajową nr 60: Gostynin – Płock – Ciechanów – Maków Mazowiecki – Różan – Ostrów Mazowiecka, drogę wojewódzką nr 617 Ciechanów – Przasnysz, drogę wojewódzką nr 544 Przasnysz – Ostrołęka, drogę wojewódzką nr 627 Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka – Małkinia – Kosów Lacki – Sokołów Podlaski, drogę krajową nr 63: Sokołów Podlaski – Siedlce – Łuków, drogę krajową nr 12: Puławy – Radom – Opoczno; łączącą ośrodki regionalne i subregionalne: Radom, Płock, Siedlce, Ciechanów, Ostrołęka i pozwalającą włączyć się w system powiązań krajowych i międzynarodowych; (...) Plan ustala także: (...) Budowę nowych przepraw mostowych na Wiśle: w Warszawie (most Krasińskiego, most południowy), Józefowie, Płocku, Solcu n. Wisłą, pomiędzy Warką a Wilgą; na Bugu w Kózkach (gmina Sarnaki); na Narwi w Ostrołęce; Rozwój systemów transportowych Radomia, Płocka, Siedlec, Ciechanowa, Ostrołęki jako regionalnych węzłów transportowych poprzez modernizację i rozbudowę istniejących układów drogowych (trasy obwodnicowe).(...)

„W zakresie poprawy jakości i ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych ustala się następujące kierunki działań: (...)

- ograniczenie emisji liniowej poprzez: (...) ograniczanie ruchu tranzytowego w miastach oraz budowę obwodnic drogowych miast m.in. Radomia, Płocka, Ciechanowa, Ostrołęki, Siedlec, Pułtusza, Lipska, Wyszkowa, Sokołowa Podlaskiego, Węgrowa, Mławy, Góry Kalwarii, Iłży, Marek, Łomianek; (...)”*

„Ustala się następujące kierunki w zakresie poprawy klimatu akustycznego:

- opracowanie map akustycznych dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców (Radom, Płock) i programów ochrony przed hałasem oraz ich realizacja;*
- realizacja ustaleń programów ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych na terenie województwa mazowieckiego oraz programu dla m. st. Warszawy;*
- budowa obwodnic miast umożliwiającą zmniejszenie hałasu komunikacyjnego na obszarach, na których występują przekroczenia wartości dopuszczalnych z uwzględnieniem obszarów cennych przyrodniczo;”*

„Rekomendacje dla ministra właściwego do spraw transportu i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, wynikające z aktualizowanego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego w ciągach dróg krajowych:

- (...);*
- budowa drogi ekspresowej S10 przez Płock;*
- (...);*
- budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych: Radomia (DK 9), Płocka (DK 60 i 62), Ciechanowa (DK 60), Ostrołęki (DK 61), Siedlec (DK 63), Kołbieli (DK 50), Stanisławowa (DK 50), Sierpca (DK10), Skaryszewa (DK 9), Iłży (DK9), Sokołowa Podlaskiego (DK 63), Wyszogrodu (DK 62), Wyszkowa (DK 62), Węgrowa (DK 62), Makowa Mazowieckiego (DK 57 i 60), Łochowa (DK 50 i 62), Gołymina-Ośrodk (DK 60), Ciepłowa (DK 79), Zwolenia (DK 79), Kozienic (DK 79), miejscowości Młynarze, Różan i Szelków (DK 61);*
- (...)*

W części „uwarunkowań” PZPWM czytamy:

„System transportu drogowego – obsługa powiązań regionalnych.

Drogi krajowe, oprócz obsługi ruchu na dalekie odległości, pełnią ważną rolę w obsłudze ruchu regionalnego (odbywanego w granicach województwa mazowieckiego) oraz ruchu

lokalnego (w obszarze metropolii warszawskiej i poszczególnych miast regionu) zapewniając połączenia wszystkich ośrodków subregionalnych z Warszawą. Zdecydowanie mniej korzystne jest ukształtowanie wzajemnych powiązań pomiędzy ośrodkami miejskimi regionu. Co prawda zapewniają je drogi krajowe, ale tylko w przypadku Płocka i Ciechanowa jest to powiązanie dogodne i bezpośrednie (odległość 81 km). Stosunkowo dobre jest także połączenie Ciechanowa z Ostrołęką (odległość 85 km), z zastrzeżeniem, że krótszy przebieg zapewniają drogi wojewódzkie. Powiązanie Radomia z Płockiem i Radomia z Siedlcami możliwe jest w zasadzie tylko z wykorzystaniem dróg krajowych, z dość skomplikowanym przebiegiem tras, a w konsekwencji z dość dużymi odległościami: Radom – Płock (odległość 184 km), Radom – Siedlce (odległość 170 km). Z kolei połączenie pomiędzy Siedlcami i Ostrołęką jest możliwe głównie drogami wojewódzkimi (odległość 145 km). Powiązania pomiędzy Radomiem, Ciechanowem i Ostrołęką oraz Płocka z Siedlcami w zasadzie są zapewniane tylko przez Warszawę. Powiązania te wypada uznać za dość naturalne biorąc pod uwagę wielkość ośrodków, odległość między nimi i jakość sieci transportowej. Dlatego też niezbędny jest układ obwodnicowy – nie stanowiący ringu wokół którego następuje przemieszczanie, ale taki układ funkcjonalny, w którym układ obwodnicowy o wyższych parametrach technicznych dróg (klas G, GP) łączy się z systemem dróg krajowych: autostradami A1, A2 i drogami ekspresowymi S7, S8, S17, poza oczywiście układem promienistym."

Prowadzone przez nas przez ostatnie dwa lata działania, nasze wnioski, uwagi, opinie, doprowadziły do uwzględnienia realizacji obwodnicy Płocka w ramach opracowywania projektu *Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego* i tworzenia *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego*. Jednocześnie w związku z negocjacjami Samorządu Województwa Mazowieckiego z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego, przygotowane zostały listy inwestycji do zawarcia w umowie pomiędzy samorządem województwa a rządem, tj. w tzw. Kontrakcie Terytorialnym, mającym objąć przedsięwzięcia, których realizacja jest kluczowa z punktu widzenia polityki regionalnej prowadzonej przez rząd, jak i polityki rozwoju prowadzonej przez samorządy województw, pośród których, w obrębie projektów proponowanych do realizacji w ramach Kontraktu Terytorialnego, dzięki m.in. naszym zabiegom, uwzględniono realizację inwestycji w zakresie budowy obwodnicy miasta Płocka. Otwiera nam to nowe szanse i możliwości związane z nadchodzącą unijną perspektywą finansową na lata 2014 – 2020.

Wszystkie podejmowane dotychczas działania, zarówno te na poziomie planowania strategicznego, oficjalnych pism i prowadzonej z władzami centralnymi korespondencji, jak również inicjatywy podejmowane osobiście w ramach bezpośrednich kontaktów z

przedstawicielami organów zaangażowanych w podejmowanie decyzji na poziomie centralnym, służą i mają na celu doprowadzenie do zapewnienia miastu obwodnicy.

Odnosząc się również do Pana interpelacji nr WOP-I.RO.0003.1296.2013, dotyczącej m.in. praktyki przygotowania dokumentacji projektowej przez miasta ubiegające się o wpisanie swoich inwestycji do Programu Budowy Dróg Krajowych, nawiązując do moich wyjaśnień i przekazywanych w ramach niniejszego pisma dokumentów stanowiących odpowiedź na interpelację WOP-I-RO.0003.1297.2013, przypominam, że Gmina – Miasto Płock współfinansowała prace projektowe dla budowy nowego odcinka drogi krajowej nr 60 od węzła z ul. Wyszogrodzką w Płocku do m. Goślice (obwodnica północna) w ramach porozumień zawartych w 2004 roku z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, których kopie przekazuję Panu w przy niniejszym piśmie w ramach wyjaśnień dotyczących dotychczasowych starań władz miasta o realizację obwodnic. Działania te, pomimo zaangażowania środków zarówno ze strony Gminy Miasto Płock, jak i GDDKiA, oraz zaawansowanych prac projektowych, nie doprowadziły do budowy północnej obwodnicy Płocka.

Zwracam również uwagę, że w zakresie realizacji kluczowych inwestycji drogowych, dla takich zadań jak budowa łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno – zachodniej „Bielska” w Płocku czy obwodnicy północno – zachodniej, prace nad dokumentacją projektowo – kosztorysową są praktycznie na ukończeniu.

W ramach opracowania dokumentacji projektowo - kosztorysowej dla zadania inwestycyjnego pn. „Budowa łącznika pomiędzy projektowanym węzłem obwodnicy północno-zachodniej "Bielska", a Rondem Wojska Polskiego w Płocku":

Dla Etapu I - Odcinek od Ronda Wojska Polskiego do nowoprojektowanego ronda Boryszewo wraz z budową ronda, posiadamy dokumentację projektowo – kosztorysową, złożono wniosek o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej, a przewidywany termin jej uzyskania to październik/listopad 2013 roku.

Dla Etapu II - Droga jednojezdniowa od planowanego/projektowanego węzła "Bielska" do węzła "Boryszewo", w grudniu br. powinny zostać zakończone prace projektowe nad dokumentacją projektowo – kosztorysową. Przewidywany termin uzyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej to luty 2014 roku.

W ramach opracowania dokumentacji projektowo – kosztorysowej nowoprojektowanego odcinka obwodnicy północno – zachodniej, biegnącego od węzła „Bielska” do granicy miasta w rejonie ulicy Szpitalnej, dla Etapu Ia – odcinek od węzła „Bielska” do węzła „Długa”, posiadamy dokumentację projektowo – kosztorysową, złożono wniosek o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej, a przewidywany termin jej uzyskania to grudzień 2013 roku.

Dla Etapu IIa – skrzyżowanie jednopoziomowe typu rondo u zbiegu ulic Dobrzyńska – Zglenickiego, do końca 2013 roku zostaną zakończone prace nad dokumentacją projektowo – kosztorysową, a następnie złożony zostanie wniosek o wydanie decyzji ZRID. Planowany termin uzyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej to marzec 2014 roku.

Przystępując odpowiednio wcześniej do opracowywania dokumentacji projektowych dla tych przedsięwzięć i finalizując aktualnie prace nad ich sporządzeniem, mieliśmy na uwadze zarówno konieczność określenia ich zakresu, przebiegów i kosztów, ale również dobre przygotowanie tych inwestycji do aplikowania o dofinansowanie w ramach perspektywy finansowej 2014 – 2020. Na bieżąco śledzimy dostępność środków w ramach programów krajowych i poszukujemy potencjalnych źródeł finansowania inwestycji miejskich, czego przykładem jest chociażby moje pismo do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o określenie możliwości wnioskowania przez Gminę Miasto Płock o wpisanie do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 inwestycji obejmującej swym zakresem „Budowę łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem obwodnicy północno – zachodniej „Bielska” w Płocku”, w związku z przesunięciem terminu budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu DK nr 15, przewidzianej do realizacji w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 i stanowiskiem Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o możliwości wykorzystania środków, w wysokości prawie 446 mln złotych, zarezerwowanych dotychczas na realizację ww. inwestycji, na inne inwestycje w ramach programu.

Przekazane materiały i informacje stanowią przede wszystkim dokumentację będącą w dyspozycji Zespołu ds. Inwestycji Strategicznych oraz Wydziału Strategii Rozwoju Miasta, Urbanistyki i Architektury, jako wiodących komórek organizacyjnych dla realizacji tych przedsięwzięć na poziomie planistycznym i wykonawczym. Zagadnienia związane z działaniami m.in. miasta Płocka, w kontekście rozwoju infrastruktury drogowej i realizacji powiązań zewnętrznych miasta z innymi ośrodkami kraju, będą również przedmiotem najbliższej, październikowej Sesji Rady Miasta Płocka.

Prezydent Miasta Płocka
Andrzej Nowakowski

Otrzymują:

1. Pan Arkadiusz Iwaniak – Radny Miasta Płocka (za pośrednictwem Biura Obsługi Rady Miasta)
2. Biuro Obsługi Rady Miasta
3. Oddział Organizacji i Zasobów Ludzkich
4. PS-I aa