

**UCHWAŁA NR 493/XXIX/2021
RADY MIASTA PŁOCKA**

z dnia 25 marca 2021 r.

w sprawie przyjęcia stanowiska Rady Miasta Płocka w sprawie rozpatrzenia postulowanych przez Miasto Płock rozwiązań w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock – Sierpc.”

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. 713 ze zm.), w związku z § 20 Statutu Miasta Płocka przyjętego uchwałą Nr 864/LIII/2018 Rady Miasta Płocka z dnia 25 października 2018 r. Rada Miasta Płocka uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się stanowisko w sprawie rozpatrzenia postulowanych przez Miasto Płock rozwiązań w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock – Sierpc.”, o treści stanowiącej załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Stanowisko, o którym mowa w § 1 przekazuje się do Prezesa Rady Ministrów.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Miasta Płocka.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta
Płocka

Artur Jaroszewski

Stanowisko Rady Miasta Płocka w sprawie rozpatrzenia postulowanych przez Miasto Płock rozwiązań w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock – Sierpc.”

W związku z rekomendowanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do dalszych prac projektowych trasowaniem kolejowej obwodnicy towarowej Płocka w wariantcie V2a w ramach modernizacji linii kolejowej nr 33, Rada Miasta Płocka opowiada się za zmianą przebiegu linii i zlokalizowaniem jej po zachodniej stronie miasta.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poprzez zawarcie w dniu 2 czerwca 2020 r. umowy z firmą IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o.o. na opracowanie studium wykonalności zainicjowały działania, zmierzające do modernizacji linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock – Sierpc. Urząd Miasta Płocka został zaangażowany w proces w lipcu ubiegłego roku otrzymując od Wykonawcy szereg pytań dotyczących realizowanego projektu. Prezydent Miasta przedstawił projektantowi aktualną sytuację związaną z transportem kolejowym w mieście pismem nr WRM-V.030.9.2020.JR z dnia 13 sierpnia 2020 r. wskazując na specyficzny, z uwagi na przeważający udział transportu materiałów niebezpiecznych i niekorzystny ze względu na lokalizację, charakter linii kolejowej w mieście. Zaprezentowane przez Wykonawcę Studium warianty przebiegu obwodnicy towarowej zostały przeanalizowane przez Urząd Miasta Płocka i do dalszych prac projektowych zarekomendowano tor V3 zakładający przebieg po zachodniej stronie miasta. Podejście to jest zgodne z postulowanym od wielu lat **wyprowadzeniem** transportu kolejowego obsługującego płocki zakład rafineryjno – petrochemiczny, poprzez budowę mostu kolejowego, lub drogowo-kolejowego. W związku z ogłoszeniem w maju 2018 roku programu „Mosty dla regionów” Prezydent Miasta skierował w pierwszej kolejności do Prezesa Rady Ministrów, następnie do Ministra Infrastruktury pisma o ujęcie w rządowych planach inwestycji dla Płocka, w tym rzeczony nowy most kolejowy. Stanowisko to podzieliła wówczas Rada Miasta Płocka przyjmując Uchwałę nr 812/XLIX/2018 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie przyjęcia apelu do Prezesa Rady Ministrów, dotyczącego wpisania do programu „Mosty dla regionów” budowy nowej oraz remontu istniejącej przeprawy mostowej w Płocku. Wniosków Płocka wówczas jednakże w programie nie uwzględniono.

Konsultacje studium wykonalności przez firmę IDOM pozwoliły na ponowne wskazanie oczekiwań i stanowiska Miasta w przedmiocie lokalizacji linii kolejowej. Tymczasem w przedstawionym w piśmie z dnia 22 grudnia 2020 r. załączniku mapowym przedstawiono już tylko jeden wariant przebiegu linii, wyznaczony w przeważającym odcinku po śladzie obwodnicy miasta. Koncepcja ta budzi sprzeciw mieszkańców, bowiem nie wykluczy transportu produktów ropopochodnych z obszarów silnie zurbanizowanych, a także pozostawi (tyle, że w nowym miejscu) tory kolejowe przecinające sieć drogową miasta, wskutek czego doprowadzi do pojawienia się nowych, być może również niestrzeżonych przejazdów kolejowych, skutecznie wstrzymujących ruch uliczny. Uwzględniając powyższe Rada Miasta Płocka opowiada się za zmianą dedykowanej do dalszych prac opcji trasowania na rzecz wariantu zakładającego lokalizację towarowej obwodnicy kolejowej po stronie zachodniej miasta, w dużym stopniu poza jego granicami administracyjnymi, zgodnie z zaprezentowanym podczas konsultacji wariantem V3. Racjonalnym jest, aby linia towarowa miała swój przebieg przez obszary przemysłowe, w znacznym oddaleniu od miejskiej zabudowy, z minimalną ingerencją w sieć drogową miasta i w sposób nie zakłócający rozbudowę terenów dedykowanych pod budownictwo mieszkaniowe. Wszystkie te argumenty skłaniają **do odrzucenia zaproponowanego wariantu V2a** jako najmniej korzystnego dla Miasta Płocka. Obwodnica kolejowa nie może przebiegać przez tereny silnie zurbanizowane.