

1

**PROTOKÓŁ NR XX/08
Z OBRAD XX NADZWYCZAJNEJ SESJI
RADY MIASTA PŁOCKA
ODBYTEJ W DNIU 4 lutego 2008 roku**

Sesja rozpoczęła się o godz.14⁰⁵, a zakończyła o godz.16⁰⁵.
Obrady Sesji nagrywane są na mini discach.

Stan radnych	- 25
Obecnych	- 25
Nieobecni	- 0
Osób zaproszonych	- 68
Obecnych	- 37

Listy obecności stanowią **Załączniki nr 1, 2, 3, 4 i 5** do niniejszego protokołu.
Wniosek o zwołanie Nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta Płocka stanowi **Załącznik nr 6** do niniejszego protokołu.

Ad. pkt 1

Otwarcia obrad XX Nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta Płocka dokonał Przewodniczący Rady Miasta Płocka Pan **Tomasz Korga**. Powitał przybyłych na obrady i stwierdził quorum do podejmowania prawomocnych decyzji.

Porządek obrad przedstawiał się następująco:

1. Otwarcie obrad Nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta Płocka.
2. Wybór Komisji Uchwał i Wniosków.
3. Podjęcie uchwały w sprawie:
Etap I – dyskusja i zgłaszanie wniosków
 - 1) przyjęcia stanowiska Rady Miasta Płocka w sprawie terminu budowy północnej obwodnicy Płocka**Etap II – głosowanie nad zgłoszonymi wnioskami i projektem uchwały**
4. Zamknięcie obrad Nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta Płocka.

Ad. pkt 2

Do składu Komisji Uchwał i Wniosków został zaproponowany Pan Radny Marek Krysztofiak (zgłoszenia dokonała Pani Radna Wioletta Kulpa), Pan Radny Krzysztof Buczkowski (zgłoszenia dokonała Pani Radna Elżbieta Gapińska) i Pan Radny Tomasz Maliszewski (zgłoszenia dokonał Pan Radny Piotr Nowicki). Zgłoszeni Radni wyrazili zgodę na kandydowanie do Komisji Uchwał i Wniosków.

W wyniku głosowania (22 głosów - za, 0 - przeciw, 0 - wstrzymujących) Komisja Uchwał i Wniosków została powołana w proponowanym składzie.

Komisja Uchwał i Wniosków :

- **Pan Radny Marek Krysztofiak,**
- **Pan Radny Krzysztof Buczkowski,**
- **Pan Radny Tomasz Maliszewski.**

Ad. pkt 3

Etap I – dyskusja i zgłaszanie wniosków

Projekt uchwały w sprawie:

1) przyjęcia stanowiska Rady Miasta Płocka w sprawie terminu budowy północnej obwodnicy Płocka

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Drodzy Państwo, pozwoliłem sobie na poproszenie Pana Przewodniczącego Rady Miasta Płocka o zwołanie tej Sesji Nadzwyczajnej, choć to jest pierwszy taki wniosek od pięciu lat dlatego, że sprawa, jaka będzie dziś omawiana i dyskutowana, mam nadzieję zakończona wnioskami, jest bardzo ważna, najważniejsza dziś dla miasta Płocka z punktu widzenia inwestycyjnego. Dlatego bardzo się cieszę, że Państwo Radni są w komplecie, że na tej sali mamy tylu parlamentarzystów, ilu chyba nigdy jeszcze nie było na pewno w tej kadencji, a być może i w poprzedniej. To też świadczy o tym jak wszyscy poważnie traktujemy tą sprawę. A rzecz dotyczy tego, iż od kilku lat prowadziliśmy prace przygotowawcze nad realizacją, nad przygotowaniem do realizacji zadania pod nazwą "Obwodnica Północna Miasta Płocka". Choć były w tym zakresie opóźnienia, choć o tym doskonale wiedzieliśmy, ja o tym doskonale wiedziałem, to jednak miałem nadzieję, że nie nastąpi to co nastąpiło w ciągu ostatnich miesięcy. Otóż po pierwsze dostaliśmy informację, o nie umieszczeniu w budżecie Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, czyli tej instytucji, która była inwestorem bezpośrednim obwodnicy północnej na ten rok oraz co już wyjątkowo mnie zaniepokoiło - wypowiedź rzecznika prasowego tej instytucji, iż z powodu EURO 2012, organizowanego w Polsce, do tej inwestycji będziemy mogli wrócić później, w domyśle, że po EURO 2012. Dlatego postanowiłem rozpocząć spokojną, powtarzam jeszcze raz - bardzo spokojną walkę o tą inwestycję, o tą obwodnicę dla miasta Płocka. A dlaczego jest to tak istotne dla Płocka za chwilę powiem. Otóż drodzy Państwo ten schemacik jest znany od jakiegoś czasu, mam nadzieję, że nam wszystkim, dlatego pozwólcie, że bardzo krótko przypomnę to co zaplanowaliśmy jakiś czas temu, a co dziś, powtarzam jeszcze raz, jest najważniejszym zadaniem inwestycyjnym miasta Płocka, otwierającym nam furki i bramy do rozwoju i gospodarczego i nie tylko gospodarczego naszego miasta. Otóż to są dwie obwodnice miasta: obwodnica północno – zachodnia i północna. Ale za nim do nich przejdę przypomnę, iż zrealizowaliśmy już ten odcinek drogi, która ma być w pasie drogi krajowej nr 60, wraz z przeprawą mostową. W tej chwili jesteśmy w końcowej fazie postępowania przetargowego na ostatni odcinek drogi dojazdowej do mostu. Jeśli wszystko dobrze pójdzie, a taką mamy nadzieję, to jeszcze w tym roku ten odcinek również oddany będzie do użytku, odcinek oznaczony kolorem zielonym. Obwodnica północna jest to nic innego, jak przedłużenie od ulicy Wyszogrodzkiej do miejscowości Goślice tej drogi północ – południe. W ten sposób mielibyśmy całkowicie udroźniony ruch na odcinku północ – południe i przeniesienie ruchu tranzytowego z centrum miasta, który w tej chwili przebiega tędy przez dzielnicę Radziwie, przez stary most i gdzieś tutaj przez centrum miasta ulicą Bielską. Po wybudowaniu tych odcinków przebiegałby drugą przeprawą mostową, mijał estakadą ulicę Wyszogrodzką pomiędzy Podolszycami, a Zakładem Energetycznym, przejeżdżał przez główny węzeł w Boryszewie, główny węzeł drogowy i dalej do miejscowości Goślice, dalej do trasy szybkiego ruchu. W ten sposób odciążylibyśmy w 100% nasze miasto od ruchu tranzytowego, od ruchu ciężarowego. A śmiem twierdzić w oparciu o liczne opinie fachowców, że jest to nie tylko lokalna inwestycja, nie tylko regionalna, ale nawet ponadregionalna. Co się z tym wiąże? Wiaże się z tym również realizacja obwodnicy północno – zachodniej, oznaczonej tutaj kolorem żółtym, a jest to o tyle istotne, że zdecydowanie najwięcej ruchu tranzytowego, zdecydowanie najwięcej ruchu ciężarowego, czyli tego ciężkiego, również tego niebezpiecznego do PKN Orlen, przejeżdżającego przez centrum miasta właśnie dociera w te okolice, do naszej firmy, z której jesteśmy dumni, czyli do PKN Orlen oraz do tworzącego się

wokół PKN Orlen Płockiego Parku Przemysłowo – Technologicznego. Tam również będą rozlokowane takie firmy, które zwiększą znacznie transport ten ciężki, który przechodzi przez centrum miasta. A więc realizacja obwodnicy północno – zachodniej od PKN Orlen, od Parku Technologicznego nad ulicą Bielską do choćby tego węzła w Boryszewie jest szalenie istotna, aby wyprowadzić z kolei ruch tranzytowy jadący do Orłenu i do Parku. Bez tego odcinka z kolei, bez tej obwodnicy i chociażby bez tego odcinka obwodnicy północnej, ta inwestycja nie ma najmniejszego sensu. Pokazaliśmy dalszy rozwój ruchu komunikacyjnego na kierunku drogi krajowej 62. Oczywiście jest to perspektywa, szczególnie ten odcinek związany z trzecią przeprawą mostową, perspektywa po 2010, być może po 2012, ale również ten odcinek obwodnicy przebiegającej za naszą sąsiednią Gminą Słupno. W ten sposób stworzyłby się na naprawdę bardzo długie lata bardzo sprawny i funkcjonalny układ komunikacyjny miasta Płocka i do zrobienia pozostałoby tylko i wyłącznie zagospodarowanie, bądź poprawa ulic w mieście Płocku, co już nie wymagałoby żadnych interwencji zewnętrznych, żadnej pomocy środkami na przykład Unii Europejskiej, choć zawsze one są mile widziane. Jeśli tylko jest możliwość, to będziemy o nie zabiegać. To są najważniejsze inwestycje strategiczne dziś dla miasta Płocka, jeśli chodzi o sprawy inwestycyjne. Nie ma żadnej ważniejszej, z różnych punktów widzenia. Dlatego pozwoliłem sobie poprosić Pana Przewodniczącego o to, by zwołał tą Sesję Nadzwyczajną Rady Miasta Płocka. A dlaczego? - Dlatego, że walka o ten układ komunikacyjny, o to żeby obwodnica północna była dalej realizowana, będzie zapewne niełatwa i nie będzie przebiegać w ciągu jednego, czy dwóch miesięcy. Będziemy, jak sądzę w tym roku, różnymi sposobami zabiegać o to, aby obwodnica północna powróciła do budżetu Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, albo poszukać innego alternatywnego rozwiązania, które byłoby równie skuteczne jak to programowane wcześniej. Do tego potrzebna jest dobra wola wszystkich, którzy w jakikolwiek sposób mogą w tej sprawie pomóc. Ja się bardzo cieszę, że na moje zaproszenie otwartość wyrazili wszyscy parlamentarzyści ziemi płockiej. Efektem tego pierwszego spotkania jest podpisanie wspólnego stanowiska w tej sprawie oraz zwołane na jutro spotkanie w Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, aby spokojnie, aczkolwiek stanowczo, porozmawiać o tym, co zostało zrobione i o perspektywach przede wszystkim realizacji obwodnicy północnej miasta Płocka. Do tego bardzo dobrym byłoby, abyśmy my jako samorząd, wyrazili również wspólnie taką wolę. Ja poproszę w dalszej części o wyrażanie takiej woli inne samorządy, na których niekoniecznie terenie będzie przebiegała tak obwodnica, ale które z tego powodu będą również odciążone od ruchu tranzytowego, a dziś jest to również problem dla powiatu płockiego i dla co najmniej kilku gmin powiatu płockiego. Mam nadzieję również, iż w dalszych krokach i Sejmik Wojewódzki nas w tym poprze i być może, na co również bardzo liczę, inni życzliwi nam parlamentarzyści, jak to miało miejsce kilka lat temu gdy zdobyliśmy 50 mln. dofinansowania na dokończenia budowy drugiej przeprawy mostowej. Drodzy Państwo, ja jeszcze dosłownie w ciągu kilku minut przedstawię historię, to co dotychczas próbowaliśmy czy robiliśmy w tej sprawie. Otóż wszystko zaczęło się 15 marca 2004 roku podpisaniem porozumienia pomiędzy miastem, a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie zasad opracowywania i wspólnego finansowania koncepcji programowej budowy nowego odcinka drogi krajowej numer 60 od węzła ulicy Wyszogrodzkiej do miejscowości Goślice oraz materiałów do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej wraz z aneksami. Aneksy, które zawieraliśmy, wynikały przede wszystkim z opóźnień realizacyjnych kolejnych faz przygotowawczych. Podpisaliśmy również porozumienie z Gminą Radzanowo w tej sprawie wynikającej bezpośrednio z tego, że zarówno węzeł komunikacyjny jak i znacząca część tej drogi przebiega na terenie Gminy Radzanowo, również z kilkoma aneksami wiążącymi się z opóźnieniami realizacji inwestycji przede wszystkim terminu uzyskania decyzji lokalizacyjnej. Prowadziliśmy bogatą korespondencję zarówno z Generalną Dyrekcją Dróg i Autostrad, przede wszystkim z oddziałem warszawskim oraz z Ministerstwem Transportu. Część z tej korespondencji zainteresowani już mają. Jeśli ktoś chciałby otrzymać jakieś fragmenty tych najważniejszych działań miasta, to proszę się również zgłosić. Tutaj nie ma żadnej tajemnicy. Jesteśmy w stanie wszystko w tej sprawie udostępnić. Otrzymywaliśmy różne odpowiedzi w tej sprawie. Ja przytoczę dwie odpowiedzi, które sugerowały jednoznacznie, choć

formalnie nie podpisaliśmy i nie mamy dotychczas żadnego dokumentu na temat realizacji tej inwestycji w podziale również finansowym tak jak to wynika z lokalizacji. A wynika z tego, że około 22% obwodnicy północnej jest na terenie miasta Płocka, około 78% poza granicami administracyjnymi miasta Płocka i w takiej proporcji zobowiązaliśmy się do finansowania tej fazy przygotowawczej, z oczywistym zamiarem kontynuowania takich działań przy fazie realizacyjnej. Przytoczę dwie odpowiedzi tylko. Pierwsza jest to odpowiedź z 18 stycznia 2007 roku, sprzed dokładnie roku, Dyrektora Oddziału Warszawskiego Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, który w odpowiedzi na opóźnianie się inwestycji pisze między innymi, że wydłużanie się okresu oczekiwania na wydanie, a następnie uprawomocnienie się decyzji środowiskowej dla wyżej wymienionego odcinka drogi nr 60 ma wpływ na kontynuację kolejnych etapów przygotowawczych, na które składały się m.in.: opracowanie i zatwierdzenie koncepcji programowej - to już mamy, opracowanie materiałów do wniosku o wydanie decyzji o ustalenie lokalizacji i uzyskanie takiej decyzji - tej decyzji jeszcze nie ma, opracowanie projektu budowlanego, uzyskanie pozwolenia wodno – prawnego i pozwolenia na budowę. I dalej Pan Dyrektor pisze, że po ponownym przeanalizowaniu czasu niezbędnego na przygotowanie poszczególnych opracowań projektowych, koniecznych do uzyskania kolejnych decyzji administracyjnych oraz terminów ustawowych określających czas potrzebny do przeprowadzenia stosownych postępowań w celu ich wydania, z przykrością muszę poinformować Pana Prezydenta, iż przeprowadzenie procedury przetargowej na wykonawstwo robót, powtarzam - przeprowadzenie procedury przetargowej na wykonawstwo robót oraz ich rozpoczęcie, będzie mogło nastąpić nie wcześniej niż w drugiej połowie 2008 roku.

Z tego pisma jasno wynika, że choć nie mieliśmy formalnie podpisanego porozumienia na wykonawstwo robót, to takie uzgodnienia były i Pan Dyrektor to również potwierdza. Przytoczę jeszcze tylko jedną krótką odpowiedź Ministerstwa Transportu, z którym też prowadziliśmy rozmowy, ja osobiście byłem bodajże trzykrotnie u Ministra Polaczka, z Ministrem Jasińskim rozmawialiśmy o tej m.in. obwodnicy Płocka. Minister poinformował w którymś z pism, co zresztą wiedzieliśmy od początku, iż droga ta nie będzie współfinansowana w ramach środków Unii Europejskiej z programu „Infrastruktura i Środowisko”. Miała być ona realizowana ze środków własnych, czyli budżetowych, tak naprawdę, Generalnej Dyrekcji. Ale również oprócz tej informacji pisze, iż niezależnie od inwestycji przewidzianych w ramach Programu „Infrastruktura i Środowisko” Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęła następujące prace dotyczące drogi krajowej nr 60. Po pierwsze - prace projektowe i przygotowawcze dla odcinka od węzła Wyszogrodzka do miejscowości Goślice stanowiącą północną obwodnicę Płocka, po i do dnia 26 stycznia 2006 roku uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Po drugie - dalsze prace przygotowawcze dotyczyć będą: opracowania dokumentacji koncepcyjnej i dokumentacji niezbędnej dla potrzeb uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi, opracowania projektu budowlanego oraz uzyskania pozwolenia wodno – prawnego i pozwolenia na budowę. I po trzecie po uzyskaniu wszystkich niezbędnych decyzji administracyjnych i zakończeniu prac projektowych oraz wykupu gruntów Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będzie mogła przeprowadzić procedurę przetargową i rozpocząć prace budowlane na wyżej wymienionym odcinku drogi krajowej nr 60, co jest uwarunkowane dostępnością środków finansowych. Drodzy Państwo, nie będę przytaczał rozmów roboczych Generalnej Dyrekcji, rozmów z projektantem, który został wybrany przez Generalną Dyrekcję do zebrania materiałów, do ustalenia decyzji lokalizacyjnej, było ich kilka zarówno w mojej obecności, jak i przede wszystkim Pełnomocnika - Pana Andrzeja Hancyka. Natomiast chciałbym mocno podkreślić, że z pewnych, mnie do końca nie znanych przyczyn, nie chciałbym rozwijać tego tematu, dlaczego inwestycja ta nie znalazła się w budżecie Generalnej Dyrekcji na rok 2008 i, że informacje, które płyną z tej instytucji, są dla nas jako miasta Płocka, bardzo niepokojące, jeśli chodzi o dalszą realizację. I dlatego takie działania w międzyczasie, Drodzy Państwo, jeśli chodzi o kwoty, jakie wchodzi w grę przy realizację tego zadania znacznie się powiększyły. Inżynierowie i fachowcy z Generalnej Dyrekcji Dróg, gdy rozpoczynaliśmy to przedsięwzięcie w 2004 roku, mówili o kwocie około 100 mln. złotych na

realizację tego odcinka. W międzyczasie to, co na rynku budowlanym się zadziało i okres koniunktury, wszyscy wiemy. Dziś realizacja projektu jest szacowana na kwotę ponad 250 mln złotych. Do tego dochodzą jeszcze wykupy gruntów, nabycie nieruchomości na kwotę około 70 mln złotych. Myślę, że te kwoty są, szczególnie dotyczące wykupu gruntów, nieco zawyżone, a szczególnie po stronie miasta. Miasto na swoim odcinku ma już wykupionych 50% gruntów. Jesteśmy w stanie do końca tego roku pozostałą część również wykupić. Więc po naszej stronie to na pewno nie będą aż takie kwoty. Ale, aby zrealizować tę inwestycję potrzeba tak naprawdę około 250 – 300 mln złotych, oczywiście z udziałem finansowym miasta Płocka. Wspomniałem o sposobach rozwiązania tej sytuacji. Otóż mogą być tak naprawdę generalnie dwa zasadnicze sposoby. Po pierwsze - kontynuacja tego, co już zrobiliśmy, wpisanie do budżetu na ten rok niewielkiej nawet kwoty, ale pozycji budżetowej pod nazwą "Obwodnica Północna" do budżetu Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, z jednoczesnym podpisaniem w tym roku porozumienia na część realizacyjną tegoż przedsięwzięcia, z takimi zasadami jakie obowiązywały do etapu przygotowawczego. Czyli to, co jest na części w granicach administracyjnych miasta finansuje miasto. To, co poza, finansuje Generalna Dyrekcja, czyli budżet państwa. Może być też inne rozwiązanie. Możemy stać się, tak naprawdę my - inwestorem bezpośrednim, ale pod warunkiem, że te kwoty, które przysługują na dofinansowanie inwestycji po stronie Generalnej Dyrekcji będą również przekazywane nam na mocy troszkę inaczej skonstruowanego porozumienia. Jestem po rozmowie z moim zespołem do spraw kluczowych inwestycji drogowych i jesteśmy w stanie to zadanie, również jak sądzę bez jakichś fałszywych przechwałek, ale szybciej jednak, biorąc pod uwagę doświadczenia ostatnich lat, realizować, niż Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad. Poza tym Państwo Radni są tak skrupulatni, że i kontrola nad realizacją tego przedsięwzięcia byłaby dużo większa, niż ma to miejsce w obecnym systemie działania. Krótko mówiąc, jest to wstęp do spokojnej dyskusji, bo nie ma powodów do paniki. Jutro spotykamy się z nowym Dyrektorem Generalnym Dróg i Autostrad w Warszawie. Nie jest to człowiek zupełnie nowy w branży. Od wielu lat związany pełnił ostatnio funkcję zastępcy, więc jest dobrym fachowcem, i zobaczymy, jak on spojrzy na te działania. Tak, jak mówię, każde formy spokojnego na razie nacisku i lobbowania. Słowo lobbowanie się ostatnio źle kojarzy, ale pozytywne lobbowanie na rzecz obwodnicy północnej jest tutaj potrzebne. Być może będą kolejne rozmowy w ministerstwie branżowym, być może w jakiś innych formach pozytywnego rozwiązania tego tematu. Nie sądzę, aby te decyzje zapadły, mam tego pełną świadomość, w ciągu najbliższych dni, czy tygodni, ale jak sądzę kilka miesięcy powinno wystarczyć, abyśmy spróbowali odmienić tą niekorzystną, mam nadzieję, że tylko czasową, tendencję w tym zakresie. A co jeszcze jest najważniejsze w tym wszystkim to to, że jak dotychczas i mam nadzieję, że będzie to kontynuowane, tak wielu nas już zgromadziło się w jednym miejscu, w jednej ważnej dla naszego miasta sprawie. To jest wartość, która może być największą z tego całego przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę być może inne, równie ważne w przyszłości sprawy do załatwienia dla miasta, dla Płoczan. Bardzo serdecznie dziękuję i przepraszam, że jednak zbyt długo tutaj stałem."

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka podziękował za wprowadzenie do tematu Panu Prezydentowi i zaproponował, że nie będzie ustalana kolejność wypowiedzi. Do głosu będą dopuszczane osoby w kolejności zgłaszania się. Następnie poprosił o wypowiedź Pana Posła Wojciecha Jasińskiego.

Pan Poseł **Wojciech Jasiński** powiedział: "Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo Parlamentarzyści! Wysoka Rado! Szanowni Zebrani! O tym, że możliwości transportowe są podstawową barierą rozwoju w Płocku, nie trzeba nikogo przekonywać, o tym wiemy od kilkunastu lat, gdy brak drugiej przeprawy praktycznie i zablokowanie miasta torami kolejowymi, w razie potrzeby czyniło ruch samochodowy bardzo trudny. Rozwodzić się nad tym nie będziemy, nie będą ja przynajmniej. Stała się przeprawa. Bardzo długo mówiło się o tym, że stoi most pusty, alternatywą byłoby to, żeby stały drogi i mostu do nich by nie było. Jeśli jest mało pieniędzy, trzeba budować po

kolei. Mnie, Wysoka Rado, niepokoi przede wszystkim jedno. Ukształtował się w Polsce niezbyt dobry zwyczaj stawiania w opozycji: rząd, samorząd, jedna władza, druga władza, tak to w Polsce od kilkunastu lat jest. Ja od 18 lat interesuję się problematyką samorządową i wiem, że od 18 lat od czasu, gdy 19 maja 90-tego roku powstał samorząd terytorialny, często społecznicy, niestety także samorządowcy, ale i przedstawiciele rządów lubili stawiać te dwie instytucje w opozycji. To jest szkodliwe. Tak być nie powinno, bo w nowoczesnym państwie, w naszej kulturze politycznej, rząd i samorząd jest to sposób na nowoczesne zorganizowanie państwa. To są instytucje administracji publicznej i one mają obowiązek ze sobą współpracować. Ale co to znaczy współpraca? - Umiejętność dogadywania się, umiejętność negocjowania, umiejętność zawierania pewnych porozumień, niekoniecznie nawet skonkretyzowanych. Każde porozumienie jest wynikiem pewnego procesu, w którym dochodzi się do swoich racji, czy w sposób odpowiedni przedstawia się swoje interesy. Generalnie przynajmniej w Płocku, przynajmniej przy okazji mostu, była zasada taka, że te porozumienia były honorowane. Pan Prezydent mówił o porozumieniu z 2004 roku, gdzie było to porozumienie o charakterze na razie deklaratoryjnym, tym niemniej i ministerstwo, rząd czy jego ekspozytura Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad z jednej strony, i miasto miało wolę je realizować. Nigdy przy takich sprawach nie bywa tak, że nie ma trudności, nie ma opóźnień. Ale od tego są aneksy. Tak było i tym razem. Sam uczestniczyłem w rozmowach Pana Prezydenta Milewskiego w Ministerstwie Transportu. To były rozmowy trudne, tam nic nie było dopychane kolanem. Przyjechaliśmy z Panem Prezydentem z dosyć znacznymi oczekiwaniami. One zostały w dużej mierze przez Krajową Dyрекcję oddalone, że nie mają możliwości. Prezydent i ja z jednej strony staraliśmy się jak najwięcej wyciągnąć. Widząc, że oni nie są w stanie zrobić zbyt wiele więcej w jakiś sposób ustaliliśmy jakieś zasady. Żle jest, że te zasady nagle są łamane. Ta tendencja w Polsce jest bardzo niepokojąca. Ostatnio słyszymy, że Pani Minister ustaloną listę indykatywną unieważniła, wprowadziła nowe procedury. Tak się nie da pracować. Takich zasad nie może być pomiędzy rządem, a samorządami, ponieważ siłą rzeczy stawia obie te ważne, z punktu widzenia ustrojowego państwa instytucje już nie w opozycji do siebie, ale we wrogości podczas, gdy one powinny ze sobą współpracować. Nie było zobowiązania, ktoś powie, na piśmie, w którym Generalna Dyrekcja zobowiązywała się w sposób, którego można by było prawem dochodzić. Ale nie zawsze o to chodzi. Jeśli Dyrekcja zwracała uwagę na pewne rzeczy, informowała o swoich problemach, tak jak to wynikało z pisma Pana Dyrektora Mazowieckiej Dyrekcji Dróg Krajowych, to można powiedzieć, że w Płocku społeczeństwo miało prawo liczyć, że z tych zobowiązań Krajowa Dyrekcja się wywiąże. Trzeba byłoby bardzo mocno optować za tym, żeby do tego doprowadzić. Pani Posłanka Szymanek – Deresz o tym mówiła pierwsza, to jej trzeba oddać. Ja zresztą swego czasu mówiłem o zasługach Pana Prezydenta Hetkowskiego, który naruszając prawo finansów publicznych wprowadził inwestycję mostową i doprowadził do tego, że most zaczął być realizowany. Co prawda, to prawda i takich rzeczy zapominać też nie można, ale nie można też zapominać o tym, że niektórzy swoje obietnice w sposób skrajny łamią. Myślę, że nie trzeba się wstydzić, tu Pan Prezydent użył słowa lobbuing, tego się nie trzeba wstydzić, tylko jasno trzeba powiedzieć, że się jest lobbystą. Wstydzić trzeba się wtedy, jeśli udaje się, że się lobbuje, a używa się słów, że to jest dla dobra całej Polski, podczas gdy jest to dla dobra miasta. Nietrudno też jest przeprowadzić dowód, że ta przeprawa mostowa, obwodnica będzie służyła rozwojowi dużej części kraju na wschód od Wisły, bo tak w istocie jest. Ten dobry transport jest potrzebny Ciechanowowi i Ostrołęce, nie tylko Płockowi, jest potrzebny także i dalszym stronom. Ja kiedyś patrzyłem w atlas, skonstatowałem, że na Wiśle jest potrzeba kilkunastu, jeśli nie kilkudziesięciu przepraw mostowych. Tak jest i my mamy obowiązek to robić. W tej chwili jest na jutro umówiona rozmowa. (...) Jeszcze powiem, nawet można rozumieć problemy tylko, że najbardziej niepokoi brak perspektywy. Perspektywa, że to się stanie dopiero po 2012 roku jest dla nas nie do przyjęcia. Ja nie wykluczam taktyki Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad takiej, że powiedzą po 2012, zrobimy wam w 2011 i jesteśmy świetni. To także jest perspektywa trudna do przyjęcia. Myślę, że jutro trzeba będzie w Generalnej Dyrekcji ustalić, co na to wpłynęło, jakie są realne możliwości i także niezależnie od uchwały, którą Państwo podejmiecie dzisiaj, ustalić dalszą taktykę

postępowania. W jaki sposób co robić, w jaki sposób przede wszystkim skutecznie doprowadzić do tego, aby te pieniądze się znalazły. Prawda też jest taka, że jeśli idzie o inwestycje realizowane ze środków Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, to praktycznie ta instytucja jest tutaj jednowładcą tzn. ona jedyna o tym decyduje. Ta sprawa jest trudna, ja mam nadzieję, że uda się tym zgodnym naciskiem wszystkich, którzy są zainteresowani doprowadzić do tego, aby ta inwestycja była przeprowadzona. Wydaje mi się, Szanowni Państwo, że na dzisiaj to trudno powiedzieć coś innego, bo łatwo jest o wielkie słowa, skandal, to oczywiście jest rzecz bardzo niesympatyczna. Jeszcze raz powtarzam. Bardzo niepokoi zmiana ustalonej praktyki. Myśmy realizowali nasz rząd, zasady wypracowane w 2004 roku. Uznałiśmy, że coś zostało podjęte, pewne zobowiązania i trzeba je wykonać. Dziś szczególnie w tym aspekcie, że jak powiedziałem, nie tylko nasza droga została skreślona, ale lista projektów indykatywnych, wprowadzie ona nie dotyczy miasta Płocka, ale dotyczy naszego okręgu wyborczego, tam także pewne rzeczy wypadły i na dobrą sprawę nie wiadomo dlaczego. Deklaruję, że wszyscy parlamentarzyści Prawa i Sprawiedliwości włączają się i zrobią wszystko co będzie dla nich możliwe, żeby ta złą zapowiedź zmienić, aby możliwie przyspieszyć, aby doprowadzić do tego, żeby ta inwestycja była wykonana. Na dzisiaj nie jest chyba możliwe, tak jak to pisało, żeby w 2008 roku przeprowadzić ten przetarg, ale z możliwie minimalnym opóźnieniem. Szanowni Państwo! Dziękuję bardzo, ja jeszcze chcę powiedzieć, że ta dzisiejsza Sesja była w takim ekstra ordynaryjnym trybie zwołana, każdy miał swoje zobowiązania, ja też je będę miał. Dziękując przepraszam, że muszę Szanowne Zgromadzenie opuścić. Dziękuję bardzo.”

Pani Poseł **Jolanta Szymanek-Deresz** powiedziała: “ Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Parlamentarzyści! Bardzo dziękuję za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie, na wcześniejsze spotkanie zorganizowane przez Prezydenta Miasta Pana Milewskiego poświęcone właśnie tej sprawie budowy, czy też zaniechań w stosunku do przedsięwzięcia realizacji koncepcji “Obwodnicy Płocka”. Wyraziliśmy, my parlamentarzyści, swoją gotowość do współdziałania, do przede wszystkim porozumienia w tej sprawie. Także nie chcemy włączać tutaj żadnych aspektów politycznych, a tylko i wyłącznie działać na przyszłość. Ale żeby móc realizować te propozycje, które w sposób niejasny, ale jednak zostały tutaj nakreślone i przez Pana Prezydenta i przez Pana Ministra, to musimy posiadać pewną wiedzę. Pan Prezydent nam tutaj bardzo ładnie przedstawił historię zdarzeń. Dziękujemy za prezentację, ale chyba, Panie Prezydencie, ta prezentacja i ten cały plan to pochodzi sprzed paru, paru lat. Powtórzę tylko słowa Pana Ministra, że nikogo z nas nie trzeba przekonywać, że jest to koncepcja, która jest niezbędna dla Płocka, dla społeczeństwa i uwarunkuje dalszy rozwój i postęp. Ale co działo się od momentu stworzenia tej koncepcji, podpisania porozumienia, do tego momentu, punktu, w którym dowiadujemy się, że nastąpiło zatrzymanie i tak naprawdę nie wiemy, kiedy możemy spodziewać się kontynuacji tego przedsięwzięcia. I właśnie tutaj mam pytanie do Pana Ministra Jasińskiego. W kwietniu roku 2007 Pan Prezydent dostał odpowiedź od Pana Ministra Transportu, z której wynikało, że to przedsięwzięcie nie będzie mogło być włączone w plany inwestycyjne do roku 2013. Po czym, Pan Prezydent wyjaśniał, co zresztą w takiej informacji też było zawarte, że miało miejsce kilka spotkań, dwa spotkania z Panem Ministrem Polaczkim, że te informacje są niepokojące. Pan Minister Jasiński powiedział, że to jest złamanie pewnych zasad. Przytoczył Pan inne przykłady nie związane z tym przedsięwzięciem. A więc co się działo po 27 kwietnia, dlaczego ani mieszkańcy Płocka, ani Posłowie nie zostali powiadomieni o tym, że to przedsięwzięcie wypadło z planów, dlaczego straciliśmy tyle miesięcy i dlaczego dzisiaj w pewnym popłochu, co prawda Pan nawołuje do spokojnego działania i oczywiście tylko i wyłącznie rozważne postępowanie może przynieść efekty, ale co się wydarzyło po 27 kwietnia, kiedy dowiedzieliśmy się, że Generalna Dyrekcja nie akceptuje w planie tej inwestycji. Mało tego - w porozumieniu były określone daty jego realizacji. W porozumieniu marcowym z 2004 roku była data realizacji - rok 2005. W korespondencji, którą Pan Prezydent nam udostępnił, nie było w ogóle żadnego odniesienia do nie wywiązania się

wcześniejszego z tych postanowień, z tego porozumienia, z tych klauzul. A dzisiaj od Pana Ministra Jasińskiego słyszymy, że nastąpiło jakieś złamanie zasad. Tak Pan powiedział, więc ja jestem ciekawa, co Pan Minister Polaczek powiedział po 27 kwietnia w czasie spotkania Panów, czyli innymi słowy jakie są szanse, co my parlamentarzyści, co my wszyscy tutaj w porozumieniu z Radą Miasta, z samorządem możemy uczynić, jakie są realia, czy to nie jest iluzja, czy ta dzisiejsza Sesja nie jest przejawem pozornego działania, bo może wszystko zostało rozstrzygnięte w kwietniu 2007 roku, a my o tym nie wiedzieliśmy. Bo ja o tym się dowiedziałam, i pewnie większość z Państwa, z Gazety Wyborczej, a okazało się, że decyzje zapadły dziewięć miesięcy wcześniej – w kwietniu. Więc co takiego powiedział Pan Minister Polaczek, dlaczego dzisiaj stoimy przed takim problemem, a nie próbowaliśmy tego problemu rozwiązywać w kwietniu? I kto tu złamał zasady, Panie Ministrze? Takie mam otwarte pytania. Natomiast uważam, że powinniśmy, Panie Ministrze, zaniechać tutaj takich komentarzy, że jakiś rząd Pani Minister wyrzuca coś z planu. Ja akurat nie jestem orędowniczką Pani Minister, ale jestem orędowniczką spokojnego, rzeczowego współdziałania, więc tego komentarza nie zrozumiałam. Natomiast wyraźnie widzę z dokumentacji, że zasady jeśli ktoś złamał, to Generalna Dyrekcja i ewentualnie Ministerstwo Transportu w roku 2005, 2006 i 2007 nie wywiązując się z tego zobowiązania podpisanego z Prezydentem Miasta Płocka. A więc na jakim gruncie stoimy, co my możemy zrobić, poprzedni rząd, jakie miał zapatrywania? Bo, jeżeli jesteśmy w takiej oto sytuacji, że po tej odpowiedzi z 27 kwietnia roku 2007 okazało się, że nic nie można zrobić i Pan Prezydent i rząd milczy, i dopiero dzisiaj jak mamy inną rzeczywistość polityczną następuje zmobilizowanie wszystkich sił i działanie, ale w jakim kierunku czy są możliwości, czy nie ma możliwości? Bo spotkanie w Generalnej Dyrekcji okazuje się, że już było, było u Ministra Transportu, tylko my się o tym dowiadujemy dzisiaj. Więc, jakie efekty były tych spotkań, i czy istnieją realne szanse dzisiaj wymuszenia, włączenia do planów Generalnej Dyrekcji tego przedsięwzięcia? Dziękuję.”

Pan Poseł **Wojciech Jasiński** powiedział: „Ponieważ zostawałem przez Panią Minister wywoływany, Pani Minister trochę przykro, że Pani mówi o tym, żeby mniej o polityce, a więcej o konkretach. Musiała Pani widocznie nie bardzo wyraźnie słuchać, co czytał Pan Prezydent Milewski. Otóż Pan Milewski czytał pismo Pana Polaczka, że to nie będzie inwestycja realizowana ze środków europejskich, tylko ze środków własnych Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. To jest to. Nie zdarzyło się w związku z tym nic takiego, co by upoważniało i unieważniało poprzednie umowy. Ja nie bardzo rozumiem Pani takiego rozgorączkowanego tonu, bo w tym sensie nie zdarzyło się nic negatywnego, i to trzeba powiedzieć. (...) Pani mówi - nie krytykować, a sama Pani krytykuje, innym Pani odbiera prawo, z którego Pani ochoczo korzysta. Pani Minister Rozwoju Regionalnego w ostatnich dniach uchyliła listę inwestycji indykatorywnych i to tylko powiedziałem, że mnie się to w jakiś sposób wiąże. Z jednej strony pewne ustalenia, które nastąpiły, jeśli idzie o listę indykatorywną. Druga rzecz to jest to, wprawdzie inna Pani Minister, czy jednostka podległa innej Pani Minister, tym nie mniej to dotyczyło tego samego, dlaczego nie informowałem o tym, że uczestniczyłem w spotkaniu. Bo nie zapadły tam żadne decyzje o charakterze rewolucyjnym, w której mógłbym powiedzieć, że przywiozłem inwestycję, która za rok będzie. Nie. Próbowaliśmy pewne rzeczy uściślić i je uściśliliśmy. Pan Prezydent Milewski o tym powie, ale dzisiaj o Zakładach Mięsnych w Płocku słyszę, że ktoś powiedział, że Minister Skarbu się zgodził na wycenę. A jaki by się nie zgodził? W tej konwencji Pani Minister dosyć trudno jest rozmawiać. Mnie niepokoi to, że obecnie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad na razie zasygnalizowała ustami swojego przedstawiciela, że nie będzie możliwe zrealizowanie tych zobowiązań, które podjęła. Moim zdaniem trzeba się zastanawiać w jaki sposób to robić, bo jeśli Pani myśli, że można... Woli Pani zwalać na poprzedników. Nie wiem, dlaczego to jest Pani problem, ale tych poprzedników można zawsze doszukać. Dziękuję bardzo.”

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Państwo! Niejako nawiązując do tych pytań Pani Poseł, nie chciałbym stawać w obronie Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad z powodu tych opóźnień dwuletnich, ale w piśmie, które Państwo Parlamentarzyści mają, można wywnioskować z jakich powodów te opóźnienia były. Jednym z nich jest, jak pisze Pan Dyrektor Oddziału Warszawskiego Generalnej Dyrekcji, jest postępowanie odwoławcze na skargę złożoną przez Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków do Ministerstwa Środowiska. Wszyscy wiemy, że organizacje ekologiczne są bardzo potrzebne, ale czasami w sposób znaczący hamują tego typu inwestycje. Z jednej strony ja wierzę, że to była jedna z przyczyn opóźnień w przygotowaniu tej inwestycji. Pewnie nie jedyna, ale jedna z przyczyn. Nie chciałbym tu stawać absolutnie w obronie Generalnej Dyrekcji, bo nie taka jest również moja rola, a powiedzieć, że to był jeden pewnie z błędów samorządu i mój osobiście, że traktowałem Generalną Dyrekcję jako partnera, nie jako rywala, czy przeciwnika i w dalszym ciągu tak będzie, żeby nie strzelać wzajemnie do siebie, nie skarżyć się na siebie, a jedynie w jakiś cywilizowany sposób stanowczo domagać się pewnych działań. Powiniennem chociaż raz się poskarżyć. Tego nie zrobiłem, być może to jest błąd, aczkolwiek ja rozumiem, że niektóre opóźnienia wynikały z obiektywnych czynników, których nie dało się inaczej przyspieszyć, bo jak walczyć z miłośnikami ochrony środowiska, którzy protestują, i którzy jak widać są bardzo konsekwentni w swoich działaniach, chociażby z tego powodu. Druga sprawa dotyczy tego pisma Ministra Transportu. Ja powtórzę jeszcze raz, że w tym piśmie Pan Minister wyraźnie mówi, że nasza obwodnica północna nie znalazła się w realizacji. Tutaj cytuję część tego pisma: „potrzeby w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury transportowej wielokrotnie przewyższają wielkość dostępnych środków i w latach 2007-2013 będzie możliwe zaspokojenie jedynie najpilniejszych potrzeb. W tej sytuacji zostały przewidziane do realizacji w pierwszej kolejności najpilniejsze duże zadania objęte programem operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013” współfinansowanym ze środków unijnych. Ograniczone środki finansowe i stan przygotowań nie pozwoliły na objęcie tym programem wszystkich ważnych inwestycji, w tym m.in. budowy i tu jest wymieniona m.in. obwodnica północna Płocka. Droga krajowa nr 60 znajduje się poza siecią TEN-T stąd ograniczenia w możliwości finansowania postulowanych projektów ze środków Unii Europejskiej.” To są powody dla, których Minister powiedział nam, że nie będzie ta obwodnica finansowana ze środków Unii Europejskiej. Zbyt mała liczba środków, stan przygotowania oraz to, że droga nr 60 jest poza siecią TEN-T. Ale my to wiedzieliśmy wcześniej, próbowaliśmy w jakiś sposób jeszcze raz zapytać, a może się uda. Tak, trzeba próbować. Jeśli ktoś nie próbuje, to nic nie zyska. Ale tak naprawdę wiedzieliśmy, że z Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” ta droga nie będzie sfinansowana. Od razu przymierzaliśmy się do składania wniosków o drugą obwodnicę północno-zachodnią i takie wnioski będą składane, choć środków w Regionalnym Programie Operacyjnym jest stosunkowo mało na ten cel. W drugiej części tego pisma, którą już cytowałem, Pan Minister również podkreśla, że niezależnie od tego Generalna Dyrekcja coś zrobiła i będzie jeszcze robić. Więc taka jest dokładnie treść tego pisma. My dalej też prowadziliśmy kolejne korespondencje i rozmowy i wszyscy doskonale rozumieli, co zresztą niektórzy wyrażali na piśmie, że jeśli się rozpoczyna proces przygotowania danej inwestycji, to ona musi być kontynuowana. Pytanie tylko kiedy. My absolutnie protestujemy przeciwko 2012 rokowi, to jest niemożliwe. Myślę, że o to głównie jest batalia, że Generalna Dyrekcja chce oddalić, rozumiejąc niejako Generalną Dyrekcję w tym zakresie, tą inwestycję, a my chcielibyśmy przyspieszyć. Atmosfera ówczesnych rozmów była taka, że choć formalnie, powtarzam jeszcze raz, nie mamy żadnego dokumentu na realizację przedsięwzięcia, to atmosfera ówczesnych rozmów choć była różna, ale rokowała bardzo optymistycznie. Dlatego pewnie zbyt mało naciskaliśmy, co może z tej perspektywy dzisiejszej okazuje się, że było błędem. Ale z kolei, gdybyśmy dziś na przykład poszli na jakąś taką totalną wojnę, to nie wiem, czy uzyskalibyśmy to. Jest zawsze pewna taktyka dochodzenia do efektu. Dlatego ja osobiście proponuję, jeśli stanowiska, to nie jakieś potępiające kogokolwiek i cokolwiek, tylko domagające się w racjonalny sposób wpisania czegoś do budżetu. Jeśli byłyby pytania, pewnie będą jeszcze pytania, o jakieś szczegóły tych korespondencji, czy

rozmów, to ja służę swoimi wyjaśnieniami. (...) W o wiele w większej liczbie spotkań, tych roboczych i tych nieroboczych, brał udział Pan Pełnomocnik Andrzej Hancyk. Więc w trakcie dyskusji będziemy wyjaśniać dalsze kwestie. Dziękuję.”

Pan Poseł **Andrzej Nowakowski** powiedział: „Państwo Parlamentarzyści! Panie Przewodniczący! Panowie Prezydenci! Zacznę może od tego, że tę mapę to ja już też jako Radny na tej sali oglądałem kilkakrotnie. To nie jest coś, co dzisiaj się pojawiło i ten układ komunikacyjny, w którym miał wpisywać się most myśmy jako Radni znali. Warto zadać pytanie, cieszę się, że są tutaj na tej sali przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, czy także mieli i mają tą świadomość, że most, na który samorząd Miasta Płocka wydatkował i drogi dojazdowe, ponad 300 mln złotych, miał być z założenia swojego, tak nam przedstawiał to przez lata Pan Prezydent Milewski, częścią dróg krajowych? O takim porozumieniu niejednokrotnie na Sesjach Rady Miasta zapewniał. Dzisiaj cieszę się, że Pan Prezydent także wziął część odpowiedzialności na siebie, jako na tego, kto być może zbyt mało naciskał, zbyt rzadko żądał. To chyba pierwsze słowa samokrytyki, które warto zapamiętać. Być może też i my jako Radni daliśmy się w tym momencie trochę uspić, trochę uspokoić, że oto wszystko idzie dobrym trybem, są poślizgi, ale nieduże. Warto dziś tak naprawdę, z mojej perspektywy jest to tym bardziej istotne, zrobić pewien bilans otwarcia, jak to na dzień dzisiejszy wygląda. Szkoda, że nie ma już Pana Ministra Jasińskiego, bo ja też miałbym do niego kilka pytań dotyczących właśnie sposobu realizacji. Poślizgi poślizgami, jestem w stanie to wszystko zrozumieć. Natomiast nie jestem w stanie zaakceptować mówienia o złamaniu zasad, czy porozumień, które nie zostały skonkretyzowane. Pan Prezydent, Pan Minister Jasiński mówił o pewnych porozumieniach niekoniecznie skonkretyzowanych. Albo ktoś zawiera porozumienie, umawia się z kimś i wymaga, tak naprawdę, tej realizacji, albo spotyka się dwóch, trzech dżentelmenów na miłej, przyjacielskiej rozmowie, na zasadzie takiej, że sobie krzywdy zrobić nie damy, a trzeba coś powiedzieć mieszkańcom, więc ustalmy, że to i to powiemy. Gdybyśmy dzisiaj mieli porozumienie, które zakładam, tak naprawdę ja nie wiem, czy to akurat pretensja do Prezydenta Milewskiego, a może jeszcze wcześniej do Prezydenta Hetkowskiego, który jak słyszeliśmy, podjął tą bardzo ryzykowną decyzję. Ale gdybyśmy mieli w 2004, 2005 roku porozumienie, a nawet jeszcze wcześniej, podpisane dzisiaj można byłoby łatwiej go po prostu wymagać, egzekwować. My nie mamy tego porozumienia i ja chciałbym usłyszeć, tak naprawdę, z ust Pana Prezydenta, albo przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, czy w ogóle ta obwodnica została kiedykolwiek w plany wpisana. Ja mam program budowy dróg krajowych na lata 2008 – 2012, który został przedstawiony przez Ministra Polaczka nowym parlamentarzystom, gdzie naszej płockiej obwodnicy po prostu nie ma. Więc to nie jest tak, Drodzy Państwo, jak to tutaj Pan Minister raczył powiedzieć, że coś zostało wykreślone. Tutaj mówił o tej liście indykatywnej, o której dzisiaj chyba nie należałoby rozmawiać, aczkolwiek być może na innej sesji też nadzwyczajnej albo zwyczajnej do tematu także, bo także są inwestycje, które miasto Płock chce z funduszy unijnych realizować i trzeba o tym mówić i tego też być może bronić. Natomiast akurat mostu, czy dróg dojazdowych, czy obwodnicy na tej liście w ogóle nie było. Więc ja w tym momencie nie rozumiem Pana Ministra, który mówił o łamaniu zasad, czy łamaniu zobowiązań, które nie zostały podjęte. A jeśli nawet ktoś te zasady łamał, to w tym momencie warto przypomnieć to, co Pan Minister przed chwilą powiedział, szkoda, że go tu nie ma, że dwa lata temu spotkał się z Panem Prezydentem, Pan Prezydent tutaj ewentualnie może sprostować, z Ministrem Polaczkiem i dwa lata temu rozmawiali właśnie na ten temat i Pan Minister powiedział, że właśnie wtedy usłyszał, że nie ma szans na realizację tej inwestycji do roku 2013. Teraz ja się pytam - co od tego czasu się zmieniło? Czy nastąpiły jakieś pozytywne zmiany, które sprawiłyby, że nagle można było i trzeba byłoby, a także łatwiej byłoby te inwestycje wpisać? Ja przypominam, że właśnie w tym czasie Polska uzyskała prawa do organizacji EURO 2012. Ta historia, moim zdaniem, jeszcze bardziej skomplikowała naszą płocką sprawę budowy obwodnicy północnej. Drodzy Państwo ja wiem, że w tym momencie być może te emocje, które wywołał Pan Minister Jasiński, którego niestety już dzisiaj tutaj nie ma, są może mało istotne, zwłaszcza z tej

najważniejszej perspektywy. A ta perspektywą są właśnie nasze działania, wszystkich parlamentarzystów. (...) Szkoda, że dopiero teraz, ja sędzę, że dlaczego nie rok nie dwa, nie trzy lata temu, kiedy tak naprawdę wówczas należało myśleć, o tym by tą inwestycje wpisać w plany. Mało tego - wpisać z konkretnymi kwotami. Dzisiaj to zadanie będzie bardzo, bardzo trudne, karkołomne i naprawdę jutro dowiemy się, na ile można szacować szanse realizacji tej inwestycji, tak ważnej dla Płocka. Ja tylko, tak jak powtarzam, chciałbym uzyskać odpowiedź na jedno moje pytanie - dlaczego dopiero teraz, dlaczego nie w momencie kiedy ta inwestycja, ten most był budowany, przecież mieliśmy my, tu na tej sali na pewno świadomość... Ja chciałbym zapytać czy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad też miała tą świadomość, że ten most ma sens, przede wszystkim wówczas, i drogi dojazdowe, wówczas jeśli zostanie wpisany w sieć dróg krajowych. W innym wypadku, my nie jesteśmy Wrocławiem, gdzie tych mostów jest kilkadziesiąt i postawienie jednego, czy drugiego łączy dwa osiedla i bardzo dobrze, że łączy. U nas ten most miał wyprowadzić ciężki transport, niebezpieczny transport z naszego miasta. Stąd te kolejne obwodnice też bardzo ważne. Dziś, skoro mówimy o tej pierwszej i te kolejne, jeśli uda się realizować w kolejnych latach sędzę, że to i tak będzie sukcesem. Nie będę już pytał Pana Ministra, którego nie ma, i który mówił o tym, że rząd i samorząd były w opozycji bardzo często. Mam nadzieję, że przez te ostatnie dwa lata rządów takiej opozycji na linii rząd - miasto nie było, aczkolwiek w ciągu tych dwóch lat także tej inwestycji w plany się wpisać nie udało. Dziękuję.”

Pani **Małgorzata Dalewska** Naczelnik Wydziału Planowania w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie powiedziała: “Dziękuję bardzo za umożliwienie mi wypowiedzenia się, tym bardziej, że Generalna Dyrekcja była kilka razy wywoływana. Ja bym troszeczkę wróciła do historii, bo akurat z budową nowej przeprawy mostowej w Płocku byłam trochę związana od samego początku, gdy był ten zaznaczony na zielono kolor realizowany. Słyszałam tutaj, że tylko miasto Płock się angażowało, a chciałabym przypomnieć trochę historii. W 1995 roku zostało pierwsze porozumienie zawarte, w którym się zobowiązaliśmy do udziału w kosztach realizacji tego zadania, zdając sobie z tego sprawę, i tu dla Pana odpowiedź, że będzie to droga krajowa z tym, że należy pamiętać o tym, że zgodnie z ustawą o drogach publicznych, droga krajowa i każda inna droga publiczna, która przebiega w granicach miasta na prawach powiatu grodzkiego, wszystkie zadania związane z realizacją należą do Prezydenta Miasta, w granicach miasta na prawach powiatu po stronie Generalnego Dyrektora są tylko i wyłącznie autostrady i drogi ekspresowe, a to jest droga krajowa ogólnie dostępna i z tego względu to zadanie należy do miasta Płocka. Ale na mocy porozumienia zawartego w 1995 roku część kosztów związanych z realizacją tej nowej przeprawy Generalna Dyrekcja wzięła na siebie. Opracowaliśmy koncepcję programową dla tego całego zielonego odcinka i takiego łącznika z drogą 62 tym odcinkiem idącym w kierunku Włocławka. Koncepcja została zatwierdzona. Potem zostały, naszym staraniem, opracowane materiały do decyzji o warunkach zabudowy dla całości, z wyjątkiem tego, to był trzeci odcinek, ale dla pierwszego, drugiego i czwartego odcinka. W każdym bądź razie dla tego całego zielonego. I dla całego tego zielonego odcinka dla mostu i dla dojazdów Generalna Dyrekcja zleciła dokumentację techniczną, projekty budowlane, które do 1998 roku były przez nas finansowane. W 1999 roku w związku ze zmianą w podziale administracyjnym i z tą reformą administracyjną, Płock niestety musiał przejąć na siebie cały ciężar, z racji tego, że nadal był miastem na prawach powiatu i my nie mieliśmy już możliwości finansowania. Niemniej jednak na mocy porozumienia zawartego w 2002 roku finansowaliśmy budowę mostu w Płocku w 13% ogólnego kosztu. To jest taka historia dotycząca tamtej części. Biorąc pod uwagę tą współpracę przy tej części, Generalna Dyrekcja zdawała sobie znakomicie sprawę, że żeby osiągnąć rzeczywiście coś w zakresie sprawnego funkcjonowania drogi krajowej nr 60 w obrębie Płocka, że niezbędna jest kontynuacja tego zadania i budowa dalszego odcinka w kierunku Goślic. W 2004 roku, uwzględniając wnioski samorządów, zawarte zostało porozumienie dotyczące opracowania wspólnej koncepcji i materiałów do decyzji lokalizacyjnej. Zgonie z tym porozumieniem owszem tam jest wpisane, że realizacja zadania będzie w latach 2004-2005, ale to dotyczyło tylko i wyłącznie tego, co było zakresem porozumienia. Czyli

w latach 2004 i 2005 miała być tylko realizacja zadania objętego porozumieniem, czyli tych faz dokumentacji, o których była mowa w porozumieniu. W tamtym czasie właśnie rozpoczęliśmy, tu była mowa o różnych opóźnieniach, i chciałabym wyjaśnić, że te opóźnienia niestety nie mogą obciążać Generalnej Dyrekcji. Chciałabym przypomnieć, może Pan Prezydent nie brał udziału we wszystkich spotkaniach, niemniej jednak te opóźnienia w początkowej fazie były spowodowane tym, że była inicjatywa miejska przeniesienia węzła Boryszewo. A wiadomo, że jak się wprowadzi zmiany w jednym punkcie droga takiej klasy – klasa GP – musi mieć odpowiednie parametry, to wpływa na przebieg tej trasy i rozwiązania na sąsiednich odcinkach, i to nie zawsze jest 100, 200 metrów, tylko mogą być i kilometry. Tym bardziej, że w okolicach tego węzła w kierunku północnym jest jakiś ciek wodny. I to spowodowało pewne problemy w uzgodnieniu tego przebiegu z gminą Radzanowo. To spowodowało, że musiało być następne porozumienie (...). Chciałabym jeszcze tylko powiedzieć to, że w momencie, kiedy zlecaliśmy tą koncepcję wspólnie, bo wspólnie ją finansowaliśmy, podstawą było studium techniczno – ekonomiczne. Wprawdzie nazywało się dla drogi krajowej nr 10, ale w ramach tego studium był również przestudiowany przebieg drogi krajowej nr 60 od Płocka do Drobina. Było to studium zatwierdzone i w zasadzie dla nas stanowiło podstawę i już był wystudiowany przebieg, uściślony i dla niego tylko opracować koncepcję, czyli uszczegółowienie tego studium i po zatwierdzeniu, w następnej kolejności, materiału do decyzji i uzyskanie decyzji lokalizacyjnej. Ale ponieważ na mocy tych różnych wniosków lokalnych trzeba było z powrotem zacząć studiować przebieg, czyli następne porozumienie w końcu 2004 roku na opracowanie studium, stąd były później te porozumienia pomiędzy miastem i gminą. Potem przyszedł nieszczęsny 2005 rok, kiedy znowelizowana została ustawa “Prawo Ochrony Środowiska”, która zobowiązała nas do uzyskania decyzji środowiskowej i trzeba było wszystko zacząć od początku. W prawdzie pewne prace już były prowadzone i zostały one wykorzystane. Niemniej jednak to spowodowało tak długi okres opracowania. Chciałabym tylko powiedzieć, że w styczniu 2006 roku zostały w końcu złożone materiały do Wojewody Mazowieckiego z wnioskiem o wydanie o decyzji środowiskowej, a decyzja ostateczna stała się dopiero w marcu 2007 roku. Więc to trwało tak bardzo długo i ten okres, niestety, nie był zależny od Generalnej Dyrekcji, tylko inne jednostki ten etap prowadziły. Nie chciałabym tutaj opowiadać dokładnie o obecnym przebiegu prac projektowych, bo jest kolega, który to prowadzi. Nie mniej jednak powiem tylko tyle, że są już zakończone prace nad koncepcją programową, będą złożone do Generalnej Dyrekcji, do centrali bo taka jest u nas kolej rzeczy, celem zatwierdzenia. Po zatwierdzeniu będą opracowywane materiały do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej złożone do wojewody. W oparciu o naszą wiedzę, jak to wszystko wygląda, jak przebiega przypuszczamy, że w końcu tego roku byłaby decyzja lokalizacyjna. Niestety, ponieważ zajmuję się planowaniem już od jakiegoś czasu i wiem jakie obowiązują zasady w Generalnej Dyrekcji, jeżeli chodzi o zgłaszanie do planu inwestycyjnego realizacji nowych zadań, mając na dzień dzisiejszy dopiero wydaną decyzję lokalizacyjną i przystępując do opracowania materiałów do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej wiedząc, że ta decyzja będzie na koniec tego roku, nie ma szansy, żeby centrala państwa wniosek uwzględniła. Zasada jest taka, że w roku poprzedzającym powinien być co najmniej złożony wniosek o pozwolenie na budowę, jak nieuzyskane pozwolenie na budowę po to, żeby można było w następnym roku liczyć na to, że zadanie się w następnym roku już znajdzie jako zadanie w realizacji. Jeszcze do jednej kwestii chciałam się odnieść, do kwestii, która tutaj też była poruszana, że zadanie było w planie i zostało wyłączone. Z tych względów, o których przed chwilą powiedziałam - nie było możliwości, żeby Generalna Dyrekcja zadanie w planie umieściła. To, co mogę powiedzieć to to, że Generalna Dyrekcja, centrala wszystkie nasze wnioski w zakresie zabezpieczenia finansowania prac przygotowawczych, jak dotychczas były uwzględniane i stosownie do naszych potrzeb przez nas zgłaszane, Generalna Dyrekcja środki na to otrzymywała. To znaczy była prośba, ale to ona była kierowana do Ministra Transportu, do nas do wiadomości. Wiadomo, że tą bezpośrednią jednostką, która zgłasza zadanie do planu powinien być oddział na terenie którego znajduje się, więc w zasadzie my. Ale jest to praktykowane, że samorządy, jak również Posłowie, czy Senatorowie, jak to było określone, lobbują na rzecz danej inwestycji i

znalezienia się jej w planach, jak najbardziej, bo wiem, że są takie przypadki na terenie naszego oddziału i w poprzednich latach też miały miejsce takie przypadki, tylko że musi być warunek, że musi być rzeczywiście zadanie przygotowane, że jest możliwość uruchomienia, w trakcie pracy nad projektem budżetu, tak zwanej rezerwy celowej na realizację danego. Ale to jak jest zadanie już przygotowane. Jeżeli jeszcze chcielibyście Państwo bardziej szczegółowej informacji na temat dokumentacji, to kolega może się wypowiedzieć, ale wydaje mi się, że jeżeli będziemy dalej prowadzić prace dla takich rozwiązań, jakie są na dzień dzisiejszy w decyzji lokalizacyjnej i w koncepcji programowej, to ja myślę, że te roboty powinny się na koniec ósmego roku, także myślę, że nie wcześniej niż w końcu 2009 roku można myśleć o rozstrzygnięciu przetargu na wykonawstwo robót. Oczywiście przy założeniu, że miasto Płock, myślę, że na pewno, będzie dalej uczestniczyć razem z nami w przygotowaniu tego zadania. W końcu 2009 roku – przetarg, jeżeli na koniec 2008 roku będzie decyzja lokalizacyjna. Ja myślę, że jeżeli jest już decyzja środowiskowa, to najważniejszy etap został już pokonany. Teraz jest ta kwestia już uszczegółowienia tych materiałów. (...) A jest jeszcze później potrzebny czas, też odpowiedni, na opracowanie projektu budowlanego, który też ileś czasu zajmuje, bo jest to... 2009 rok to byłby rok na opracowanie dokumentacji technicznej projektu budowlanego i dokumentów przetargowych i to wszystko by zależało od tego jakby to wszystko przebiegało, ale ja myślę, że nie wcześniej, niż w końcu 2009 roku mogłoby być pozwolenie na budowę. To znaczy powiem tak, to jest też bardzo poważna kwestia, bo tak, jak już tutaj moi przedmówcy mówili, gro środków teraz jest skierowanych na realizację i udział nasz, jeżeli chodzi o Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”. Większość zadań, które są szykowane na EURO, to są zadania, które są właśnie też w tym programie ujęte. Są to wszystko zadania na sieci autostrad i dróg ekspresowych i z tych względów właśnie chociażby takie zadanie nie mogło być tak przyszłościowo ujęte w planie. Ponieważ jest to program bardzo bogaty, to tych środków na realizację w ramach budżetowych środków innych zadań, jakiś obwodnic, chociażby dokończenie tego zadania po prostu jest bardzo mało. A należy pamiętać, że Województwo Mazowieckie jest jednym z 16 województw. To raz. A dwa - że na terenie każdego województwa, a szczególnie na terenie Województwa Mazowieckiego, jest takich miast jak Płock, które potrzebują obwodnicy, bardzo dużo. Ja akurat miałam okazję dzisiaj czytać artykuł z lokalnej prasy, w którym padło takie stwierdzenie, że Gostynin będzie miał swoją obwodnicę, Płock jeszcze czeka. Tylko, że Gostynin został przygotowania też trwały bardzo długo, uzyskaliśmy pozwolenie na budowę i dzięki temu mogło się znaleźć w planie. A mamy jeszcze takie miejsca jak: Mińsk Mazowiecki, Żyrardów, dokończenie Mszczonowa, Serock, Góra Kalwaria, które też zadania są przygotowane i są na takim etapie, że już jest decyzja lokalizacyjna, w końcowej fazie wykupy gruntów. Już więcej nie ma nic chyba do powiedzenia. Trzeba wszystko robić, żeby to przygotować i my to robimy, my cały czas o tym zadaniu myślimy i kontynuujemy prace przygotowawcze. To nie jest tak, że to gdzieś sobie wypadło, zostało rzucone, że my nie myślimy o Płocku. Dziękuję bardzo.”

Pan Senator **Eryk Smulewicz** powiedział: „Panie Przewodniczący! Szanowni Parlamentarzyści! Szanowni Państwo! Panie i Panowie Radni! Drodzy Mieszkańcy Płocka! Otóż po tej dyskusji odnoszę wrażenie, że rzeczywiście tą Sesję, którą dziś odbywamy, należałoby odbyć co najmniej kilka, czy kilkanaście miesięcy wcześniej. Wtedy gdy po pierwsze decydowała się lista projektów kluczowych w ramach czy Regionalnego Programu Operacyjnego, czy Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. To jedna rzecz. Druga sprawa to wtedy, gdy się decydował plan inwestycyjny Generalnej Dyrekcji Dróg na lata 2007 – 2013. To jakby jedna strona medalu, czyli wpisanie w projekty. Nie można się też zgodzić z faktem, że nie można było wpisać tego projektu do programu „Infrastruktura i Środowisko” dlatego, że jest ta trasa poza siecią TEN-T, rzeczywiście jest jeden taki wymóg, ale jest specjalny priorytet w tym programie, który pozwala właśnie realizować inwestycje, które się znajdują poza tzw. europejską siecią TEN-T. To to też ważna zasadnicza sprawa. Stan faktyczny teraz mamy taki, jaki mamy teraz, czyli praktycznie decyzja środowiskowa, a do decyzji lokalizacyjnej jeszcze jakiś czas. Praktycznie cztery lata już minęły od momentu porozumienia. Mamy w tej chwili tylko decyzję środowiskową. Jeszcze daleka

droga pewnie do decyzji lokalizacyjnej. Później projekt i pozwolenie na budowę i przetarg. Tymczasem ja jako Radny, gdy zadawałem pytanie na temat tejże inwestycji, otrzymałem odpowiedź, że ta inwestycja i to w maju ubiegłego roku, dostałem odpowiedź, że ta inwestycja będzie zrealizowana do 2009 roku. Tutaj tą interpelację i odpowiedź na tą interpelację mam, bo ją, tak, jak Państwu mówiłem, otrzymałem dużo wcześniej. W związku z tym rzeczywiście, nawet gdybyśmy teraz środki mieli na inwestycje, to nie byłibyśmy w stanie tej inwestycji zrealizować. To też dowodzi, o czym mówił Pan Poseł Andrzej Nowakowski, że praktycznie nic nie wypadło, bo ta inwestycja nie była wpisana w żadną strategię, w żaden plan. Na pewno jako parlamentarzyści będziemy starać się jak najszybciej doprowadzić, żeby ta inwestycja była zrealizowana. Cieszę się, że tyłu parlamentarzystów, praktycznie parlamentarzyści, wszyscy parlamentarzyści są za tym, żeby tą płocką inwestycję wspierać. Co do projektów z funduszy Unii Europejskiej, tych ewentualnie planów, żeby środki pozyskać z tego źródła, obawiam się, że też to, że pozwolenia na budowę nie uzyskamy, powoduje to, że pewnie wniosek nie będzie mógł być złożony. Ja teraz też się martwię o inne inwestycje, o które miasto będzie chciało się ubiegać o środki unijne, bo i podejrzewam, że może być podobnie. W związku z tym pytanie – czy jeśli inne inwestycje drogowe, w ogóle inne inwestycje związane z funduszami unijnymi, na ile one są przygotowane i mają niezbędne pozwolenia, bo żeby się nie okazało, że rzeczywiście z tego bardzo dużego budżetu unijnego ponad siedemdziesiąt parę miliardów EURO, Płock jako miasto nie skorzysta. Nie skorzysta, czy na tą inwestycję, o której mówimy, czy na inne inwestycje drogowe, też o znaczeniu kluczowym. Resumując jednak chciałem powiedzieć i zadeklarować, że na pewno ta sprawa jest istotna dla mieszkańców Płocka i dla regionu. Ja bym się tu zgodził, że to jest nie tylko inwestycja o znaczeniu regionalnym, ale ponadregionalna o znaczeniu krajowym, bo ma wpływ na ruch międzynarodowy, na tranzyt, na rozwój społeczno – gospodarczy Płocka też, ponieważ warto zauważyć, że tylko te miasta, które są dobrze skomunikowane, mają szansę pozyskiwania inwestorów. My mówimy o Parku Technologicznym i mówimy, że inwestorów nie ma. Jak mogą być inwestorzy, jak mamy dojazdy takie, jakie mamy. Dla miasta i dla wygody mieszkańców jest to też bardzo ważna inwestycja, choćby ze względu na to, że po pierwsze - bezpieczeństwo i transport, ciężki transport niebezpieczny mógłby wyjść z miasta poza miasto, mógłby się już realizować poza miastem. Poza tym kwestia tak, jak widzimy w Płocku - korki, to też wynika z tego, że niedrożność tego układu komunikacyjnego jest i na razie, jak słyszę, pewnie przez kilka lat będzie. Dziękuję bardzo.”

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Wysoka Rado! Szanowni Państwo! Dziś jest mowa o obwodnicy północnej i chciałbym jakby nie wychodzić na inne. Ale może tylko jednym zdaniem, że te przytoczone uwarunkowania prawne, których miasto na prawach powiatu tak, jak wiele innych miast na prawach powiatu ma obowiązek realizować tego typu inwestycje, jak most czy drogi krajowe, na swoim terenie z własnych środków. To tak naprawdę jest ponad siły każdego z tych miast. Jeśli policzymy sobie to, ile miasto Płock ma dopłacić na inwestycję obwodnicy północnej, jeśli w miarę równoległe, a zaraz przejdę do tego tempa realizacji inwestycji, którą Pani nakreśliła, to równoległe będzie realizowana obwodnica północna i północno – zachodnia, to tak naprawdę musimy powiedzieć sobie, że nie będzie pieniędzy na żadne inne inwestycje, nawet jeśli pozyskamy niewiarygodną ilość środków europejskich, których tak naprawdę w Regionalnym Programie Operacyjnym, myślę, że ktoś kto śledzi te tematy, wie, że nie jest wcale niewiarygodna ilość tych środków, a wręcz, jak się okaże później, to jest może po 2-3 miliony zł na gminę, gdybyśmy równo rozdzielili na całe Województwo Mazowieckie na przykład na układ drogowy. Więc te nadzieje, które rozbudzamy ze środkami zewnętrznymi, to ja bym radził troszeczkę ostudzić emocje związane z tym – a dlaczego nie zebraliście 1 mld zł ze środków europejskich. Bo tego nie ma nawet dla całego Województwa Mazowieckiego – odpowiedź jest prosta. Ale wracając do obwodnicy północnej, a więc widzicie Państwo, według tego, co Pani przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg powiedziała, rzeczywiście na EURO 2012 zdążymy z obwodnicą północną. Jeśli przetarg ma być ogłoszony na wykonawstwo pod koniec 2009, to uwzględniając realia przetargowe, dwa sezony co najmniej, może się myśle,

proszę mnie skorygować, dwa sezony budowlane na budowę takiej inwestycji, to jest tak naprawdę pierwsza połowa 2012 roku. Od 2004 do 2012 jest 8 lat. Dobrze policzyłem. Czy blisko 8 lat. Więc pytanie filozoficzne – jak mają przebiegać budowy dróg na EURO 2012, skoro już jesteśmy w 2008 roku, a nie są rozpoczęte niektóre. A to zupełnie inna para kaloszy. To był może kolejny błąd nasz, że uwzględniając wszelkie przeciwności losu, decyzje środowiskowe i inne, że jako miasto nie przejeżdżamy tej inwestycji jedynie zawierając stosowne umowy, aby to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nam współfinansowała w części poza granicami administracyjnymi miasta. Może to był błąd. Może w kolejnych porozumieniach to skorygować. To myślę, że wydyskutujemy w najbliższych miesiącach, jak najlepiej, jak najbardziej racjonalnie prowadzić tą inwestycję. Też mam pewne wątpliwości co do tego, co Pani powiedziała, jeśli chodzi o wprowadzenie inwestycji do budżetu. Otóż, po pierwsze dziś tak naprawdę to choć strategii nie ma tej inwestycji, to przecież skrzaty nie płaca za koncepcję, za przygotowywanie materiałów do decyzji lokalizacyjnej, to musi ktoś za te prace płacić i jakaś tam pozycja budżetowa przecież po naszej stronie i po stronie Generalnej Dyrekcji, jest. Poza tym bardzo poważną i tu już jest bardzo poważną i tu już jest bardzo poważny wydatek finansowy, a mianowicie - wykupy gruntów i odszkodowania w świetle dzisiejszego prawodawstwa, biorąc pod uwagę posługiwanie się specustawą. To w mojej ocenie, może się też myśleć, ale zapewnione środki na wykupy gruntów, czy na odszkodowania za przejęte grunty w myśl specustawy, powinny być przed uzyskaniem pozwolenia na budowę. Pani powiedziała, że w 2009 nie będzie takiej pozycji budżetowej, a to już są poważne kwoty idące w kilkadziesiąt milionów złotych.”

Pani **Małgorzata Dalewska** Naczelnik Wydziału Planowania w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie powiedziała: „(...) Nie chciałabym przerywać Panu Prezydentowi, tylko tak szybciotko powiem - nie skrzaty finansowały, ale Generalna Dyrekcja z ogólnej puli na prace przygotowawcze. Nie ma wyszczególnionej pozycji, bo tych pozycji by były setki, albo tysiące, bo różne są dokumentacje, różne pozycje, jeżeli chodzi o cały kraj i to jest po prostu jedna pozycja: *Prace przygotowawcze* i jedna ogólna kwota na całą Polskę, na całą Generalną Dyrekcję na opracowanie dokumentacji, jedna ogólna kwota na wykupy gruntów i na badania archeologiczne. I z tego względu nie ma na dzień dzisiejszy wyszczególnionej konkretnej pozycji: *Budowa drogi 60 na odcinku Płock-Goślice*. Jest to po prostu w planie prac przygotowawczych. I jeżeli będziemy mieli decyzję lokalizacyjną, to będziemy występować, zgłaszać swoje potrzeby w zakresie prac przygotowawczych na wykupy gruntów. I to też nie będzie, czy w projekcie budżetu takiego zadania, tylko to będzie w planie prac przygotowawczych widniało takie zadanie, jak również w planie prac przygotowawczych Generalnej Dyrekcji. Dziękuję.”

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Chciałem szczególnie w tym, co powiem, zwrócić jeszcze raz uwagę na tempo i na to, co usłyszeliśmy od dziś inwestora, mam nadzieję przyszłego inwestora tej obwodnicy, że tak naprawdę zgodnie z tym, co tutaj usłyszeliśmy, to obwodnicę północną będziemy mieli gotową, oddaną do użytku w 2012 roku, jeżeli takie będą możliwości finansowe. Nie, Pani powiedziała, że jeżeli będą takie możliwości finansowe, bo nie może decydować za budżet państwa, a więc to jest jakby kwestia inna, czyli możliwości finansowej, na co też chciałem zwrócić uwagę, ale tutaj uprzedzono mnie. Więc ja śmiem zaryzykować stwierdzenie, że obwodnica północno – zachodnia, która jest daleko w tyle, dziś na etapie przygotowawczym, będzie szybciej zrealizowana.”

Pani **Małgorzata Dalewska** Naczelnik Wydziału Planowania w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie powiedziała: „Mamy nadzieję. Życzymy powodzenia.”

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Bardzo dziękuję.”

Pan Radny **Piotr Nowicki** powiedział: „Drodzy Parlamentarzyści! Panie Prezydencie! Wysoka Rado! Panie Przewodniczący! Chciałbym wrócić tutaj do tych zdarzeń historycznych, jakie miały miejsce w przeszłości, a mianowicie do roku 2004 i do podpisania dwóch porozumień w roku 2004, o którym tutaj już roku była mowa. I, Panie Prezydencie, trzeba powiedzieć i odpowiedzieć sobie na pytanie, dlaczego te porozumienia zostały zawarte w roku 2004. Drugie z tych porozumień zostało zawarte w miesiącu grudniu 2004, a jak wszyscy wiemy termin realizacji przeprawy mostowej, to by termin - czerwiec 2005. To znaczy, że w roku 2004 mieliśmy jakby już dwa lata opóźnienia w kwestii zawierania porozumień na sprowadzenie ruchu komunikacyjnego z ulicy Wyszogrodzkiej w kierunku na północ. Panie Prezydencie, poza tym należy sobie odpowiedzieć na pytanie, dlaczego sytuacja była następująca – dlaczego w 2004 roku nie zadbał Pan o to, aby zawrzeć stosowne porozumienia z Generalną Dyrekcją Dróg na wykonanie tej inwestycji? Dlaczego te porozumienia dotyczą tylko i wyłącznie jakby papierów, które trzeba przygotować, aby tą inwestycję ruszyć. Chciałbym, Panie Prezydencie, wrócić do Sesji Rady Miasta, którą odbywaliśmy 29, bodajże, maja 2007 roku. I ta Sesja była poświęcona właśnie drogom dojazdowym do drugiej przeprawy mostowej i dotyczyła ona też obwodnic. I Pan, Panie Prezydencie, na tej Sesji myślę, że mijal się Pan z prawdą, mimo, że może po prostu niechcący, bo Pan nas Radnych informował, może zacytuję Pana. Powiedział Pan, cytując: 15 marca 2004 roku podpisaliśmy jako miasto z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie porozumienie w sprawie opracowania zasad i wspólnego finansowania obwodnicy północnej od ulicy Wyszogrodzkiej do miejscowości Goślice. Ale, Panie Prezydencie, z zestawienia dokumentów wynika, że jest to po prostu mijanie się z prawdą. Pan nie miał takiego porozumienia. To porozumienie dotyczyło nie rzeczywistej realizacji tejże inwestycji, tylko tworzenia dokumentów potrzebnych i niezbędnych do zrealizowania tego zadania. Na tej Sesji, Panie Prezydencie, również niestety nie poinformował Pan nas o tym, że w dniu 30 kwietnia 2007 roku wpłynęło do Pana już przytaczane tutaj pismo, które zostało wystosowane przez Pana Ministra Transportu w przedmiocie takim, że ze środków unijnych nie ma możliwości sfinansowania tego zadania i myśmy od Pana tej informacji nie usłyszeli. Gdyby ta informacja wtedy padła, że są bardzo poważne problemy związane z realizacją tego zadania, że tracimy możliwość finansowania tej inwestycji ze środków Unii Europejskiej, to prawdopodobnie apelowalibyśmy jako Radni do swoich parlamentarzystów ziemi płocko – ciechanowskiej, aby oni interweniowali w tej sprawie. I, proszę Państwa, jeszcze taki mały smaczek, mianowicie musimy tutaj sobie przypomnieć ten kwiecień 2007 roku. Panie Prezydencie, te decyzje, które podjął Minister Transportu, o nie wpisywaniu tych naszych obwodnic i drogi 60 w inwestycje, które mogą być dofinansowane ze środków Unii Europejskiej, to w tym momencie ta decyzja Ministra zapadła przed decyzją o EURO 2012. Minister nie wiedział o EURO 2012 nic i już skreślił to zadanie z realizacji, z dofinansowania środkami Unii Europejskiej. Proszę Państwa, po tym wydarzyła się sprawa związana z tym, że nasz kraj został wspólnie z Ukrainą gospodarzem Mistrzostw Europy roku 2012. I musimy sobie zdawać sprawę, że środki, które są przeznaczone na zadania związane z drogownictwem, one ominą, niestety, naszą północną obwodnicą. I przykra sprawa jest też taka, Panie Prezydencie, że Pan nas tutaj wielokrotnie zapewniał o swoich wspaniałych koneksjach, znajomościach i to z szefem Ministra Transportu, czyli z Panem Jarosławem Kaczyńskim, i z samym Ministrem, wtedy Pana kolegą partyjnym – Panem Polackiem. Niestety z tego nic nie wyszło i te wszystkie pomysły upadły. Powiem szczerze, że po wystąpieniach, szczególnie Pani Dyrektor z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, musimy dojść do takiego przekonania, że niestety realizacja tego zadania jest praktycznie... stała się zadaniem, które nie może zostać zrealizowane. (...) Proszę Państwa należałoby zastanowić się, jakie skutki dla mieszkańców miasta Płocka przyniesie brak realizacji północnej, szczególnie, obwodnicy miasta Płocka. Gdy Państwo spojrzycie na tą mapę, to zobaczycie Państwo, że gdy zostaną zrealizowane odcinki „zielone”, bo oczywiście odcinek pierwszy „zielony” na dole nie został zrealizowany, czyli jest to połączenie węzła Góry z węzłem Dobrzykowska, to będziemy mieć taką oto sytuację, że cały ruch ciężki wjedzie na most Solidarności. W związku z tym należy się zastanowić, co się stanie z tym ruchem. Ten ruch zostanie skierowany do centrum miasta Płocka. I tu, proszę Państwa,

przywoływany był taki dokument, czyli decyzja środowiskowa dla tejże inwestycji. W tejże decyzji możemy przeczytać mianowicie następującą informację, mianowicie taką, że ruch w mieście Płocku zwiększy się o 90%. To znaczy, że ruch samochodowy w mieście Płocku zwiększy się prawie dwukrotnie w momencie, kiedy zostanie wybudowany ten odcinek od węzła Góry do węzła Dobrzykowska. Proszę Państwa, co za tym idzie? - Za tym idzie zwiększony hałas, zwiększone zanieczyszczenie i przede wszystkim, proszę Państwa musimy tutaj mówić o bezpieczeństwie mieszkańców miasta Płocka. I to bezpieczeństwo mieszkańców miasta Płocka z powodu tego zwiększonego ruchu, będzie zdecydowanie mniejsze. Proszę Państwa, ja bym tutaj prosił, żeby może Pani Dyrektor ustosunkowała się do drobnego pomysłu, który chcielibyśmy Państwu tutaj na tej Sesji Rady Miasta, przedstawić. Z powodu tego, iż w najlepszych rozwiązaniach, najbardziej korzystnych dla miasta Płocka. Inwestycja ta może być zrealizowana w roku 2012, drogi dojazdowe do ulicy Dobrzykowskiej zostaną zrealizowane prawdopodobnie w roku 2008 i na początku roku 2009, w związku z tym, proszę Państwa, sytuacja będzie oto taka, że przez bardzo długi okres czasu TIR-y, które będą jechały do republik nadbałtyckich, po prostu, że tak powiem kolokwialnie, rozjadą to miasto, zwiększając wielokrotnie niebezpieczeństwo w ruchu. Chciałem się zapytać, chciałem zapytać i ewentualnie przedstawić taki projekt, mianowicie, aby odpowiedziano mi, dlaczego ta koncepcja jest w takim kształcie, dlaczego od węzła Wyszogrodzka, który jest zaznaczony czerwonym kółeczkiem, dlaczego nie można było przeprowadzić drogi po prostu na wprost. W związku z tym wtedy uzyskalibyśmy taką sytuację, że ten cały ruch komunikacyjny, który będzie na moście, zostanie sprowadzony do ulicy Otolińskiej, czyli do drogi nr 60 i zostanie wyprowadzony z miasta Płocka. Ta inwestycja, gdybyście Państwo kiedyś poświęcili trochę czasu takiej drobnej inwestycji miejskiej, to jest odcinek około 1500 m. Gdybyście Państwo poświęcili trochę czasu i z węzła Wyszogrodzka udali się w teren w stronę na północ, to by się okazało, że 1500 m prostej linii, bez żadnych utrudnień możemy się dostać do ulicy Otolińskiej. Ja nie wiem, czy w świetle tych wszystkich wyjaśnień, tych wszystkich problemów, które piętują się przed tym zadaniem inwestycyjnym, jakim jest północna obwodnica miasta Płocka, czy nie byłoby celowe rozważenie dziś wybudowania tego odcinka. Według, że tak powiem, według wstępnych szacunków, realizacja tego zadania to jest około 10 mln zł w 1,5 roku. I ten cały ruch, który będzie niszczył miasto Płock, zostałby wyprowadzony poza granice miasta Płocka. Oczywiście nie mamy tego połączenia, bo obwodnica północna miasta Płocka, jak widzimy ona łączy drogę w kierunku Ciechanowa z drogą w kierunku na Płońsk. Ale te drogi już dziś są ze sobą połączone. Dlaczego o tym mówię. Mówię o tym, proszę Państwa, dlatego, iż to zadanie inwestycyjne, na które dzisiaj tu patrzymy, które jest przedstawione na tej mapie, jest praktycznie nie do zrealizowania. Jest bardzo mało prawdopodobne, aby uzyskać możliwość realizacji tego zadania. Powiem uczciwie – nie wierzę w to, tak, jak nie wierzyłem, gdy w 2006 roku pierwszy raz jakby reprezentowano tą wizję. Proszę zwrócić uwagę, że ta wizja się zmienia, powodując przesunięcia w czasie realizacji tej inwestycji. W związku z tym, proszę Państwa, będziemy oczekiwać i będziemy trzymać kciuki jako Klub Radnych LiD za to, aby ta misja, którą jakby zostali obarczeni parlamentarzyści ziemi płocko – ciechanowskiej, którzy połączeni we wspólny zespół, w jeden zespół, będą pracowali nad tym, aby przekonać osoby, które decydują o tym, o wprowadzeniu tej inwestycji do planów Generalnej Dyrekcji Dróg, będziemy im kibicować, żeby im się powiodło. Ale proszę Państwa, ta inwestycja w roku 2007 w kwietniu już spadła przed EURO, później wprowadzono EURO 2012. Naprawdę nie wierzę, że ktokolwiek dotknie się do tego zadania inwestycyjnego do roku 2012. Absolutnie jest to, moim zdaniem, niemożliwe. Mówmy o tym, że ta realizacja tego zadania. rozpoczęcie tego zadania - rok 2013. Jeżeli w 2015 roku uda się zrealizować to wielkie zadanie inwestycyjne, które, przypominam, na ten czas według słów Pana Prezydenta, to jest kwota rządu 320 mln zł, to proszę Państwa, sądzę na to, że szansa na realizację na ten czas jest zerowa. Natomiast przez te lata miasto nasze straci bardzo wiele możliwości rozwoju. Stanie się miastem, w którym nie będzie można mówić o rozwoju turystyki i korzystaniu ze środowiska, dlatego że w nasze miasto zostanie po prostu wprowadzony ciężki ruch. Ten ruch musi zostać wprowadzony do miasta, bo po prostu innej możliwości nie ma. To było na

tyle. Dziękuję serdecznie.”

Pan **Mirosław Milewski** Prezydent Miasta Płocka powiedział: „Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Wydawało mi się, że zaproponowałem pewną formułę otwartości, formułę skoncentrowania się na temacie i na przyszłości, na rozwiązywaniu tego tematu. Tymczasem z ust, bardzo się cieszę, że nie wszystkich, ale wielu, padają tutaj jakieś strzelania do siebie. Mówimy o jakichś rzeczach historycznych, czy prehistorycznych, kto jakie błędy popełniał. Ja też mógłbym wymienić mnóstwo błędów, i Pana Radnego jako członka Zarządu, który, gdy budowano most, gdy rozpoczęto budowę mostu, w ogóle nie mówiono ani o żadnej obwodnicy, ani o żadnej drugiej nite Wyszogrodzkiej, więc po co sobie wypominać te błędy większe, mniejsze, malutkie, czy jakiegokolwiek inne. Po to, żeby się popisywać? Jeśli Pan mówi, że nie wybudujemy tego, to ja dziękuję, ja nie zapraszam Pana do drużyny optymistycznie patrzącej w przyszłość, ponadpartyjnej, ponad jakiegokolwiek. Jakby te nasze zadry, w których uczestniczyliśmy, ja też, powinniśmy w sposób odważny przełamywać, a nie okopywać się w jakichś tam starych naleciałościach i strzelać do siebie. Może byłem również zbyt dużym optymistą w tym zakresie, ale dalej będę próbował. Proponuję w dalszym ciągu niekonwencjonalne, bo konwencjonalne formy dochodzenia do tej inwestycji przedstawiła nam w sposób bardzo spokojny i wyważony przedstawicielka Generalnej Dyrekcji – jeśli będą pieniądze, duży znak zapytania, to może w 2012 dokończymy. Ja się z tym nie zgadzam. I tym się różnimy, że takie schematy nie mogą postępować. Bo gdyby przy EURO takie schematy były, to już dawno Włosi by nam, czy Walijczycy, zabrali to EURO. Szkoci, przepraszam. A nie są hojni jako naród. Więc, Drodzy Państwo, naprawdę więcej optymizmu, choć czasami wydaje się to niemożliwe. Wiele już takich rzeczy przecież pokonywaliśmy. Przez półtora roku prawnicy sejmowi tłumaczyli mi, że dotacja ze strony budżetu państwa na płocki most jest niemożliwa, niezgodna z prawem i w ogóle dyscyplina budżetowa. I co? I dostaliśmy 50 mln. Tu musimy patrzeć inaczej i niekonwencjonalnie i na pewno nie sięgać do różnych naszych i zachowań moich i kogokolwiek innego. Ja potrafię to powiedzieć, że również popełniam błędy i pewnie będę popełniał, bo jestem tylko człowiekiem, ale musimy razem iść do przodu i nie pozwolić, żeby w 2012 obwodnica północna została wybudowana, tylko wcześniej, i nie pozwolić na czarną wizję Pana Radnego, z całym szacunkiem, bo, mam nadzieję, że to tylko dowcip był, bo znany jest Pan z licznych dowcipów, że w ogóle nie będzie zrealizowana. Dziękuję.”

Etap II – głosowanie nad zgłoszonymi wnioskami i projektem uchwały

Głosowanie nad projektem uchwały w sprawie:

1) przyjęcia stanowiska Rady Miasta Płocka w sprawie terminu budowy północnej obwodnicy Płocka

Pod głosowanie został poddany projekt uchwały w przyjęcia stanowiska Rady Miasta Płocka w sprawie terminu budowy północnej obwodnicy Płocka.

Wynik głosowania:

za- 17

przeciw - 0

wstrzymujące- 0

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płock postawił wniosek o reasumpcję głosowania. Wniosek ten spowodowany był głosami Radnych, którzy twierdzili, że system błędnie policzył głosy Radnych. Wniosek o reasumpcję został w wyniku jednomyślnego głosowania przyjęty.

Ponownie pod głosowanie został poddany projekt uchwały w przyjęcia stanowiska Rady Miasta Płocka w sprawie terminu budowy północnej obwodnicy Płocka.

Wynik głosowania:

za- 22

przeciw - 0

wstrzymujące- 0

W wyniku głosowania uchwała została przyjęta.

*UCHWAŁA NR 283/XX/08 Rady Miasta Płocka z dnia 4 lutego 2008 roku w sprawie przyjęcia stanowiska Rady Miasta Płocka w sprawie terminu budowy północnej obwodnicy Płocka stanowi **Załącznik nr 7** do niniejszego protokołu.*

Ad. pkt 4

Pan **Tomasz Korga** Przewodniczący Rady Miasta Płocka zamknął obrady XX Nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta Płocka.

Na tym protokół zakończono i podpisano.-

Protokołowała

Sekretarz Sesji
Rady Miasta Płocka

Przewodniczący
Rady Miasta Płocka

Jolanta Kozera

Paweł Kolczyński

Tomasz Korga