



PREZYDENT MIASTA PŁOCKA

Płock, dnia 16.06.2016 roku

Do: BRM.0001.30.2017JK

Biuro Obsługi Rady Miasta

Informacja na posiedzenie Sesji Rady Miasta Płocka, dotycząca:

Analiza realizacji i perspektyw inwestycji strategicznych miasta Płocka

I. Kontynuacja budowy nowego układu obwodowego miasta Płocka (obwodnica północno-zachodnia, Etap II Łącznika)

Zakres działań planowanych do realizacji w ramach rozwoju nowego układu komunikacyjnego, po 2011 roku, zakłada po wybudowaniu II przeprawy mostowej wraz z dojazdami, w kolejności:

1. Budowę łącznika pomiędzy projektowanym węzłem obwodnicy północno-zachodniej „Bielska” a Rondem Wojska Polskiego w Płocku, podzielonego na dwa etapy realizacyjne:
 - a) odcinek od Ronda Wojska Polskiego do nowoprojektowanego ronda Boryszewo wraz z budową ronda w ciągu ulicy Otołińskiej – **zrealizowany w 2014 roku**,
 - b) odcinek od ronda „Boryszewo” do węzła Bielska – **aktualnie realizowany**
2. Budowę jednojezdniowego odcinka pomiędzy węzłem „Bielska” a węzłem „Długa”, wydzielonego w ramach opracowywanej dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla obwodnicy północno-zachodniej miasta Płocka – **aktualnie realizowany**
3. Budowę obwodnicy Słupna.
4. Budowa Nowej Przemysłowej na odcinku od węzła „Trzepowo” w Płocku do skrzyżowania z drogą powiatową 5205W” wraz z uzbrojeniem terenów inwestycyjnych na terenie osiedla „Trzepowo” w Płocku,

oraz w dalszej perspektywie czasowej nadal planowane jest wykonanie pierwotnego zakresu obwodnicy północno-zachodniej, na odcinku od węzła Długa do zachodniej granicy miasta, co zostało uwzględnione w Dokumentach Programowych Gminy Miasto Płock oraz Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego i Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.

21.06.2017

Ze względu na ograniczone środki finansowe Miasta przedsięwzięcia realizowane są według harmonogramu zapewniającego spójność i komplementarność realizowanych inwestycji, służących ogólnemu dobru miasta. Celem etapowej realizacji docelowego układu obwodowego miasta, jest sukcesywne wyprowadzanie tranzytu poza miasto, aż do pełnego zakończenia inwestycji. Etapowanie budowy przyniesie najlepsze efekty przy przyjęciu do realizacji jako pierwszego etapu budowy łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a ul. Bielską, gdzie pojawiają się największe uciążliwości wynikające z dużego udziału ruchu tranzytowego, który obecnie prowadzony jest drogami krajowymi przez centrum Płocka i jego zurbanizowane dzielnice peryferyjne.

Stan realizacji poszczególnych etapów realizacyjnych nowego układu drogowego

1. Budowa Łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem "Bielska"

Budowa „łącznika”, którego początkiem jest Rondo Wojska Polskiego w ulicy Wyszogrodzkiej (DK 62 i DK 60), a końcem, włączenie w projektowany węzeł obwodnicy północno – zachodniej w ulicy Bielskiej (DK 60), to realizacja około 3,4 km odcinka drogi. Opracowana w ramach przygotowań do przedmiotowej inwestycji „Analiza urbanistyczna wykonania połączenia komunikacji kołowej pomiędzy węzłem obwodnicy północno – zachodniej „Bielska”, a Rondem Wojska Polskiego z uwzględnieniem proponowanych rozwiązań tras wylotowych w kierunku węzła komunikacyjnego „Boryszewo”, zdefiniowała jej podstawowe cele, w tym zapewnienie dojazdu do drugiej przeprawy mostowej przez rzekę Wisłę w Płocku od strony Ciechanowa, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów na istniejącej drodze nr 60 przebiegającej przez Płock, wyprowadzenie ruchu tranzytowego, w tym przebiegającego przez miasto transportu materiałów niebezpiecznych, poza tereny miejskie oraz poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu drogowego.

Inwestycja podzielona została na etapy:

Etap I - Odcinek od Ronda Wojska Polskiego do nowoprojektowanego ronda Boryszewo wraz z budową ronda, którego realizację zakończono **w 2014 roku**.

Trasa stanowi połączenie drogi krajowej nr 60 i 62, omijające centrum Płocka od strony wschodniej. Początek trasy stanowi włączenie do Ronda Wojska Polskiego leżącego w ciągu ul. Wyszogrodzkiej (DK-62).

Parametry techniczne wybudowanej drogi:

- długość drogi – 1,6 km
- klasa techniczna GP (główna ruchu przyspieszonego)
- kategoria ruchu KR6
- przekrój 1x2 (2x2 w km 0+000 – 0+400 oraz km 1+100 – 1+520)
- nośność – 115 kN/oś
- pas ruchu o szerokości 3,5m
- opaska zewnętrzna jezdni - 0,50 m
- pobocza gruntowe – 2,0 m

Węzeł „Boryszewo” w km 1+556,20

- węzeł typu „karo”

- łącznice P1 jednopasowe jednokierunkowe
- prędkość projektowa łącznic $V_p=50\text{km/h}$
- szerokość jezdni: 6,0 m wraz z opaskami
- skrzyżowanie z ul. Otolińską w formie ronda dwupasowego o średnicy zewnętrznej $D_z=63\text{m}$
- pobocze gruntowe – 2,0 m
- przekrój drogowy – jednostronny (pochylenie poprzeczne 2,0% - jednostronne)
- budowę układu chodników i ścieżek rowerowych w rejonie węzła, nawiązujących do układu istniejącego

Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego w wysokości 28.729.075,76 zł. Łączne koszty realizacji zadania wyniosły ok. 42 mln zł.

Etap II - Droga jednojezdniowa od planowanego/projektowanego węzła "Boryszewo" do węzła "Bielska".

W dniu 05.05.2015 roku Wojewoda Mazowiecki wydał decyzję nr 104/P/2015 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie etapu II łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem „Bielska” obwodnicy północno-zachodniej miasta Płocka (odcinek od węzła „Boryszewo” do węzła „Bielska”). Odcinek rozpoczyna się za węzłem „Boryszewo” w ul. Otolińskiej i biegnie do projektowanego węzła „Bielska”. Przebieg drogi ma przekrój jednojezdniowy.

W dniu 07.04.2016 roku wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na wyłonienie Wykonawcy robót budowlanych dla zadania inwestycyjnego pn. „Budowa trasy północno-zachodniej miasta Płocka na odcinku o węzła „Boryszewo” w ul. Otolińskiej do węzła „Bielska”, którego zakres obejmuje budowę:

1. Etapu II łącznika, na odcinku od węzła „Boryszewo” w ul. Otolińskiej do węzła „Bielska”;
2. Węzła Bielska - wiaduktu kolejowego w poziomie istniejących torów oraz wiaduktu drogowego w ciągu ul. Bielskiej;
3. Ulicy KD – sięgacza ulicy Otolińskiej.

Na podstawie Umowy z dnia 12.09.2016 roku Wykonawca firma SKANSKA S.A. z siedzibą w Warszawie rozpoczęła realizację robót budowlanych na etapie II łącznika. Nad robotami zapewniono nadzór autorski, inwestorski.

Wartość robót budowlanych: 37.499.956,03 zł brutto

Planowany termin zakończenia inwestycji: 30.11.2017 roku

Parametry techniczne planowanej do realizacji inwestycji:

Droga główna – długość 1,9 km

- klasa techniczna GP (główna ruchu przyspieszonego)
- kategoria ruchu KR6
- nośność – 115 kN/oś
- pas ruchu o szerokości 3,5m
- pobocze gruntowe – 2,0 m
- opaska zewnętrzna jezdni - 0,50 m

Ulica Bielska – droga krajowa – węzeł

- klasa drogi „G” 1/2
- prędkość projektowa 50 km/h
- szerokość pasa ruchu 3,5 m
- szerokość poboczy gruntowych min. 0,75 m
- szerokość nawierzchni 7,0 m
- szerokość chodników przy jezdni 2, 0 m
- skrajnia drogowa pionowa 4,50 m
- kategoria ruchu KR4
- obciążenie 115kN/oś

Łącznice dwupasowe dwukierunkowe typu P4 (dojazd ul. Bielska)

- prędkość projektowa zgodnie z warunkami technicznymi
- spadek poprzeczny łącznicy max. 3 ÷ 5%
- szerokość pasa ruchu 3,5 m
- szerokość opasek zewnętrznych bitum. 2x0,5 m
- szerokość poboczy gruntowych min. 1,0 m
- szerokość chodników przy jezdni 2, 0 m
- skrajnia drogowa pionowa 5,0 m
- kategoria ruchu KR5 dla łącznic
- obciążenie 115kN/oś

W ramach zadania przewiduje się:

- Budowę dróg serwisowych
- Odwodnienie drogi
- Obiekty inżynierskie
- Budowę ekranów akustycznych
- Budowę zjazdów indywidualnych
- Budowę i przebudowę oświetlenia ulicznego
- Budowę wodociągu
- Budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu
- Budowę rowów drogowych
- Wycinkę istniejącej zieleni i nasadzenie zieleni w ramach rekompensaty
- Przebudowę linii elektroenergetycznych
- Przebudowę sieci teletechnicznych
- Przebudowę urządzeń melioracyjnych

2. Budowa trasy północno-zachodniej na odcinku od węzła "Bielska" do węzła "Długa"

Równolegle do prac związanych z realizacją łącznika, prowadzone były prace nad dokumentacją projektową – kosztorysową dla odcinka od węzła „Bielska” do węzła „Długa”, który stanowi kontynuację obwodnicy Słupna na kierunku zachodnim. Projektowany węzeł „Bielska” stanowi jednocześnie połączenie z Etapem II łącznika, tj. odcinkiem drogi biegnącym od węzła „Boryszewo”.

W dniu 22 września 2014 roku Wojewoda Mazowiecki wydał Decyzję znak: 176/P/2014 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w zakresie budowy drogi wojewódzkiej oraz rozbudowy drogi krajowej pn.:

„Obwodnica północno-zachodnia miasta Płocka na odcinku od węzła Bielska do granicy miasta w rejonie ul. Szpitalnej Etap IA – na odcinku od ul. Długiej do węzła Bielska: od km 4+112.20 do km 6+510.00”.

W dniu 19 maja 2017 roku Gmina Miasto Płock podpisała umowę z firmą PORR S.A. z siedzibą w Warszawie na realizację robót budowlanych w ramach zadania. Nad realizacją robót budowlanych sprawowany jest nadzór inwestorski oraz autorski.

Wartość robót budowlanych: 45.969.422,95 zł brutto

Termin zakończenia robót: 30.06.2018 roku

Etap obejmuje budowę:

- jednojezdniowej drogi na odcinku od węzła „Bielska” do węzła „Długa”
- obiektu mostowego nad rzeką Brzeźnicą w ciągu Obwodnicy (M-3)
- obiektu mostowego nad dopływem Brzeźnicy (M-1)
- węzła „Trzepowo” jako skrzyżowania jednopoziomowego z łącznicą i rondem
- obiektu mostowego nad rzeką Brzeźnicą w ciągu ul. Przemysłowej (M-2)
- wiaduktu kolejowego w poziomie istniejących torów w rejonie węzła „Bielska”(WK-1) - *obiekt realizowany w ramach Etapu II Łącznika*
- wiaduktu drogowego w ciągu ul. Bielskiej (WD-6) - *obiekt realizowany w ramach Etapu II Łącznika*

Parametry techniczne:

- długość trasy: 2,4 km;
- obiekty mostowe: 5 szt;
- klasa techniczna drogi: GP ;
- liczba jezdni: 1;
- liczba pasów ruchu jezdni: 2;
- szerokość jezdni: 2x3,5m;
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m;
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- Kategoria ruchu: KR6

3. Prace przygotowawcze w zakresie budowy obwodnicy Słupna

Zmiana przebiegu dróg krajowych nr 60 i 62 poprzez budowę odcinka drogi krajowej nr 62 po nowym śladzie od węzła Borowice/Słupno do węzła „Boryszewo” (Obwodnica Słupna), stanowi kontynuację szerokiego zakresu działań polegających na modernizacji i budowie infrastruktury drogowej w Płocku, pozwalającej na zakończenie bezkolizyjnego przejazdu przez miasto i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z jego centrum. Realizacja obwodnicy Płocka wraz z wybudowaną II przeprawą mostową i drogami dojazdowymi, wybudowanym łącznikiem pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem „Bielska” oraz wybudowanym odcinkiem obwodnicy północno-zachodniej od węzła „Bielska” do węzła „Długa”, przyczyni się do stworzenia zasadniczego szkieletu dróg o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju.

Budowa odcinka drogi krajowej nr 62 po nowym śladzie od węzła Borowice/Słupno do węzła „Boryszewo”

obejmuje budowę:

- jednojezdniowej drogi na odcinku od węzła „Boryszewo” do węzła na DK 60,
- dwóch węzłów drogowo - kolejowych
- dwóch/trzech obiektów mostowych
- dwóch węzłów drogowych

Parametry techniczne:

- długość trasy: 13 km;
- klasa techniczna drogi: GP ;
- liczba jezdni: 1;
- liczba pasów ruchu jezdni: 2;
- szerokość jezdni: 2x3,5m;
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m;
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- Kategoria ruchu: KR6

Stan prac przygotowawczych związanych z realizacją inwestycji w zakresie budowy obwodnicy Płocka obejmującej zmianę przebiegu dróg krajowych nr 60 i 62 poprzez budowę odcinka drogi krajowej nr 62 po nowym śladzie od węzła Borowice/Słupno do węzła „Boryszewo” w Płocku, poza jego granicami administracyjnymi, tj. na odcinku drogi krajowej nr 62 po nowym śladzie od węzła Borowice/Słupno do węzła „Boryszewo”, to przede wszystkim zabezpieczenie terenów – korytarzy infrastrukturalnych z przeznaczeniem na realizację tej trasy w dokumentach Gminy Słupno, Gminy Radzanowo i Gminy Bodzanów, przez których obszary przebiega inwestycja.

Ze względu na przebieg inwestycji poza granicami Miasta Płocka realizacja zadania polegającej na budowie obwodnicy Słupna uzależniona jest przede wszystkim od decyzji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych w Warszawie oraz od jej wpisania do Drogowych Programów Krajowych.

4. Budowa Nowej Przemysłowej na odcinku od węzła „Trzepowo” w Płocku do skrzyżowania z drogą powiatową 5205W” wraz z uzbrojeniem terenów inwestycyjnych na terenie osiedla „Trzepowo” w Płocku

Zakładana długość drogi to około 2,15 km z czego odcinek około 300 m będzie znajdował się poza granicami miasta Płocka, na terenie Gminy Stara Biała. Droga będzie łączyła terminal paliwowy PKN ORLEN z drogami krajowymi nr 60 i 62 oraz dodatkowo pełniła będzie funkcję obsługi dla nowych terenów inwestycyjnych na terenie osiedla Trzepowo.

Na podstawie umowy z dnia 22.07.2016 roku Projektant firma MBZ Andler Tomczak z siedzibą we Włocławku rozpoczęła prace związane z opracowaniem dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla zadania.

W ramach zamówienia opracowana zostanie dokumentacja projektowo - kosztorysowa dla układu komunikacyjnego strefy inwestycyjnej miasta Płocka na osiedlu „Trzepowo”, obejmującej obszar około 110 ha terenów nieurbanizowanych. Przewidywana długość dróg objęta przedmiotem zamówienia to około 3,5 km.

Termin opracowania dokumentacji i uzyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji: lipiec 2017 roku

Planowany termin realizacji robót budowlanych: lata 2018-2020

W związku z realizacją Umowy Wykonawca kontynuuje prace w zakresie opracowywania dokumentacji projektowo-kosztorysowej. Uzyskano Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowej inwestycji. Wykonawca przedłożył Zamawiającemu dokumentację projektową, aktualnie trwają prace związane z uzgodnieniem przedmiotowej dokumentacji. Wykonawca opracował i przedłożył operaty wodnoprawne w celu uzyskania pozwoleń wodnoprawnych.

Zakładane parametry techniczne odcinka ul. Nowej Przemysłowej (od obwodnicy - węzła „Trzepowo” do drogi powiatowej nr 5205W):

- długość trasy: ok. 2.150 m;
- klasa techniczna drogi: Z;
- prędkość projektowa: $V_p=60$ km/h;
- liczba jezdni: 1x2;
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m;
- kategoria ruchu: KR6;
- chodnik i ścieżki rowerowe dwukierunkowe lub ciąg pieszo-rowerowy;
- kanał/pas technologiczny dla sieci teletechnicznych i elektroenergetycznych oraz sieci wod. - kan. wzdłuż projektowanej drogi (zamawiający na etapie projektowania podejmie decyzję w sprawie zaprojektowania poszczególnych rodzajów sieci);
- oświetlenie uliczne jednostronne, wyposażone w energooszczędne źródła światła,
- kanalizacja deszczowa: rury kanalizacyjne ze studniami zlokalizowanymi poza nawierzchnią/korpusem drogi (w miarę możliwości) oraz z wpustami drogowymi, urządzeniami podczyszczającymi oraz wylotem do rzeki Brzeźnicy (kanalizacja ma również uwzględnić możliwość przyłączenia terenów przyległych);
- obustronne krawężniki;
- zatoki autobusowe o nawierzchni betonowej z wiatami przystankowymi;

Zakładane parametry techniczne dróg wchodzących z skład układu komunikacyjnego strefy inwestycyjnej:

Drogi zbiorcze: 2KDZ i 3KDZ

- | | |
|---|-------------|
| • Klasa drogi | „Z” |
| • Prędkość projektowa | 50 km/h |
| • Szerokość pasa ruchu | 3,50 m |
| • Szerokość poboczy gruntowych | min. 1,00 m |
| • Szerokość nawierzchni | 7,0 m |
| • Skrajnia drogowa pionowa | 4,60 m |
| • Kategoria ruchu | KR5 |
| • Obciążenie | 115kN/oś |
| • Oświetlenie uliczne jednostronne, wyposażone w energooszczędne źródła światła. | |
| • Kanalizacja deszczowa: rury kanalizacyjne ze studniami zlokalizowanymi poza nawierzchnią/korpusem drogi (w miarę możliwości) oraz z wpustami drogowymi, podłączona do | |

kanalizacji deszczowej w ul. Nowej Przemysłowej lub zaprojektowanie wylotów do rzeki Brzeźnicy i jej dopływów.

- Pas technologiczny służący do umieszczenia sieci teletechnicznej, elektroenergetycznej i sieci wod-kan (zgodnie z zapisami planu miejscowego „Trzepowo”).

Drogi zbiorcze: 1KDL, 2KDL, 3KDL, 4KDL

- Klasa drogi „L”
- Prędkość projektowa 50 km/h
- Szerokość pasa ruchu 3,50 m
- Szerokość poboczy gruntowych min. 1,00 m
- Szerokość nawierzchni 7,0 m
- Skrajnia drogowa pionowa 4,60 m
- Kategoria ruchu KR5
- Obciążenie 115kN/oś
- Oświetlenie uliczne jednostronne, wyposażone w energooszczędne źródła światła.
- Kanalizacja deszczowa: rury kanalizacyjne ze studniami zlokalizowanymi poza nawierzchnią/korpusem drogi (w miarę możliwości) oraz z wpustami drogowymi, podłączona do kanalizacji deszczowej w ul. Nowej Przemysłowej lub zaprojektowanie wylotów do rzeki Brzeźnicy i jej dopływów.
- Pas technologiczny służący do umieszczenia sieci teletechnicznej, elektroenergetycznej i sieci wod-kan (zgodnie z zapisami planu miejscowego „Trzepowo”).

Drogi wewnętrzne na terenie 2PU – zapewniająca dojazd do następujących działek: 201/1; 210/2; 211; 213/3, 209; 208; 207; 206; 205/1; 203; 171

- Klasa drogi „L”
- Prędkość projektowa 50 km/h
- Szerokość pasa ruchu 3,50 m
- Szerokość poboczy gruntowych min. 1,00 m
- Szerokość nawierzchni 7,0 m
- Skrajnia drogowa pionowa 4,60 m
- Kategoria ruchu KR5
- Obciążenie 115kN/oś
- Oświetlenie uliczne jednostronne, wyposażone w energooszczędne źródła światła.
- Kanalizacja deszczowa: rury kanalizacyjne ze studniami zlokalizowanymi poza nawierzchnią/korpusem drogi (w miarę możliwości) oraz z wpustami drogowymi, podłączona do kanalizacji deszczowej w ul. Nowej Przemysłowej lub zaprojektowanie wylotów do rzeki Brzeźnicy i jej dopływów.
- Pas technologiczny służący do umieszczenia sieci teletechnicznej, elektroenergetycznej i sieci wod-kan (zgodnie z zapisami planu miejscowego „Trzepowo”).

Wykorzystanie nowych mechanizmów wsparcia realizacji inwestycji drogowych w nowej perspektywie finansowej na lata 2014-2020

W dniu 30.12.2016 roku Gmina Miasto Płock podpisała umowę o dofinansowanie projektu, którego zakres obejmuje:

1. „Budowę trasy północno - zachodniej miasta Płocka na odcinku od węzła "Boryszewo" w ulicy

Otolińskiej do węzła "Bielska"

2. Budowę trasy północno-zachodniej miasta Płocka na odcinku od węzła „Bielska” do węzła „Długa”

Wartość dofinansowania wynosi 129 801 092,00 PLN - 80 % kosztów kwalifikowalnych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Osi Priorytetowej VII „Rozwój regionalnego systemu transportowego” Działania 7.1 „Transport drogowy” Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020.

II. Przebudowa ulicy Wyszogrodzkiej na odcinku od ul. Armii Krajowej do ul. Harcerskiej – drugi pas jezdni

W sierpniu 2013 roku Gmina – Miasto Płock przystąpiła do prac projektowych w zakresie realizacji inwestycji pn. „*Przebudowa ulicy Wyszogrodzkiej w ciągu drogi krajowej nr 62 na odcinku od ulicy Armii Krajowej do ulicy Harcerskiej w Płocku*”. Projektowana ulica Wyszogrodzka znajduje się we wschodniej części Płocka na wyjeździe w kierunku Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 62. Obecnie w tym samym śladzie istnieje ulica jednojezdniowa. Na poprzedzającym odcinku od strony miasta ulica posiada przekrój dwujezdniowy i tak zostanie utrzymany na przebudowywanym fragmencie.

Istniejąca ulica Wyszogrodzka na przebudowywanym odcinku to droga klasy G, o przekroju jednojezdniowym dwupasowym o szerokości 7 m. Jest to droga wylotowa z Płocka na Warszawę i Nowy Dwór Mazowiecki. Jezdnia posiada przekrój poprzeczny daszkowy. Na przeważającym odcinku występuje odwodnienie powierzchniowe. Po północnej stronie jezdni występuje pobocze gruntowe oraz rów, po południowej stronie jezdni ograniczona jest krawężnikiem betonowym wraz z chodnikiem, za którym usytuowane są rowy. Odwodnienie odbywa się poprzez ścieki pochodnikowe. Stan nawierzchni bitumicznej określono jako dobry, stąd przebudowę istniejącej jezdni ogranicza się do niezbędnego minimum związanego z budową drugiej jezdni. Pod istniejącą jezdnią znajduje się przepust żelbetowy dwururowy wzdłuż rzeki Rosicy.

Przedsięwzięcie inwestycyjne, jakim jest przebudowa ulicy Wyszogrodzkiej obejmuje wykonanie:

- drugiej jezdni dwupasowej o szerokości 2x3,5 m,
- pasa rozdziálu o szerokości 14 m pomiędzy jezdniami na którym przewidziano zieleńce,
- po stronie północnej projektowanej jezdni: pasa zieleni o szerokości 4.5 m, chodnika dla pieszych o szerokości 2 m oraz drogi rowerowej dwukierunkowej o szerokości 2 m,
- opaski przy jezdni głównej z płyt betonowych o szerokości 50 cm,
- pomiędzy ulicami Szlachecką i Rogozińską jednokierunkowej jezdni serwisowej o szerokości 4,5 m obsługującej przyległe posesje,
- zjazdów publicznych z jezdni serwisowej o nawierzchni z kostki brukowej betonowej do projektowanej granicy pasa drogowego,
- po południowej stronie jezdni serwisowej 2 zatok parkingowych o szerokości 2.5 m, zapewniających miejsca parkingowe dla min. 33 samochodów osobowych. Zatok parkingowe od jezdni głównej zostały oddzielona wyspą o szerokości 2 m,
- zawrotek z pasami wyłączania w rejonie skrzyżowania z ulicą Szlachecką w obu kierunkach,
- peronu przystankowego o szerokości 3,5 m przy jezdni serwisowej. Zaprojektowano także dodatkowy wjazd na drogę serwisową przewidziany w szczególności dla autobusów. Usytuowanie zatoki autobusowej i zawrotki pozwala na bezpośredni wjazd autobusów jadących od Płocka w jezdnię serwisową i zatrzymanie się przy peronie przystankowym,

- przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów przez ul. Wyszogrodzka w rejonie ulic Szlacheckiej i Morelowej,
- drogi do placu manewrowego w dolinie rzeki Rosicy.

Przebudowa skrzyżowania ulic: Wyszogrodzkiej, Harcerskiej i Rogozińskiej obejmuje wykonanie:

- rodną turbinowego o pasach ruchu szerokości 4,5 m,
- wewnętrznego pierścienia przejezdnego ronda o zmiennej szerokości od 2,8 do 4,5 m,
- wewnętrzną wyspę ronda o średnicy 23,5 m,
- wlotu ul. Rogozińskiej o szerokości 2 x 3,5 m, wylotu o szerokości 4,5 m, azyl dla pieszych i rowerzystów o szerokości 2,5 m. Na wlocie jeden pas do skrętu w prawo oraz jeden wspólny pas do skrętu w lewo i jazdy na wprost,
- wlotu ul. Harcerskiej o szerokości 2 x 3,5 m, wylotu o szerokości 4,5 m, azyl dla pieszych i rowerzystów o szerokości 2,5 m. Na wlocie jeden krótki pas do skrętu w prawo oraz jeden wspólny pas do skrętu w lewo i jazdy na wprost,
- dróg rowerowych oraz ciągów pieszych wokół ronda przez wszystkie jezdnie.

Istniejące skrzyżowania z ul. Szlachecką i Morelową zostały utrzymane jako wyłącznie dla prawoskrętów.

Podstawowe dane techniczno – funkcjonalne

Podstawowe dane charakteryzujące założenia funkcjonalno - techniczne projektowanych ulic:

- ❖ ulica Wyszogrodzka:
 - klasa techniczna projektowanej jezdni – GP,
 - przekrój drogi – dwujezdniowy,
 - przekrój każdej z jezdni – 2 x 3,5 m,
- ❖ pozostałe ulice:
 - klasa techniczna – L,
 - szerokość jezdni - 2 x 3,5 m,
- ❖ rondo:
 - szerokość pasa ruchu – 4,5 m,
 - szerokość pierścienia przejezdnego – zmienna od 2,8 do 4,5 m,
 - wewnętrzną wyspę ronda o średnicy - 23,5 m.

W dniu 17.02.2017 roku Miasto Płock przesłało do Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie z siedzibą ul. Mińska 25, 03 – 808 Warszawa, projekt Porozumienia, którego przedmiotem jest uregulowanie wzajemnych praw i obowiązków Stron w związku z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem inwestycji polegającej na wspólnej realizacji zadania pn. „Przebudowa ulicy Wyszogrodzkiej w ciągu drogi krajowej nr 62 na odcinku od ulicy Armii Krajowej do granicy miasta Płocka (od km 123+360 do km 126+696).

W związku z brakiem odpowiedzi ze strony GDDKiA w Warszawie, w dniu 08.05.2017 roku Gmina wystąpiła z pismem w sprawie udzielenia informacji co do możliwości zawarcia porozumienia i akceptacji jego treści.

Zakres Inwestycji obejmuje:

- 1) odcinek od ulicy Armii Krajowej do drogowego obiektu inżynierskiego przekroczenia rzeki Rosicy w Płocku wraz z obiektem w Płocku - dalej „Zakres I”,

- 2) odcinek od drogowego obiektu inżynierskiego przekroczenia rz. Rosicy do skrzyżowania ul. Wyszogrodzkiej z ul. Harcerską w Płocku – dalej „Zakres II”,
 - 3) odcinek od skrzyżowania ul. Wyszogrodzkiej z ul. Harcerską (wraz ze skrzyżowaniem) do granicy Miasta Płocka (poszerzenie istniejącej drogi od strony południowej) – dalej „Zakres III”.
- Prawdopodobnie na tym odcinku, wskazanym również w mapie akustycznej dla Miasta Płocka, zajdzie konieczność pobudowania ekranów akustycznych (potrzebę wykażą opracowania w zakresie ochrony środowiskowa).

Inwestorem całego zadania pn. „Przebudowa ulicy Wyszogrodzkiej w ciągu drogi krajowej nr 62 na odcinku od ulicy Armii Krajowej do granic miasta Płocka (od km 123+360 do km 126+696) oraz odcinka od granic miasta do Wyszogrodu, będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Inwestycja realizowana będzie w formule „zaprojektuj i wybuduj”.

Przygotowanie i realizacja Inwestycji nastąpi w latach 2017 – 2020, w tym:

- 2017 - wykonanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego Inwestycji oraz wyłonienie wykonawcy robót budowlanych,
- 2018 – 2020 – prace projektowe i uzyskanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej dla całego zakresu Inwestycji, realizacja robót budowlanych i zakończenie Inwestycji, przy założeniu rozpoczęcia robót budowlanych w 2018 roku dla odcinka od ulicy Armii Krajowej do granic miasta Płocka (od km 123+360 do km 126+696).

III. Rozbudowa i zagospodarowanie Płockiego Nabrzeża Wiślanego na cele turystyczno-rekreacyjne

W kwietniu 2017 roku ogłoszono postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na wyłonienie Wykonawcy robót budowlanych dla inwestycji pn. „Zagospodarowanie Płockiego Nabrzeża Wiślanego w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną”, która obejmuje:

1. Zagospodarowanie terenu Płockiego Nabrzeża Wiślanego wraz z infrastrukturą techniczną Etap I – odcinek od ulicy Mostowej do zalewu "Sobótka";
2. Budowę promenady wiślanej (nabrzeże) wraz z falochronami.

Aktualnie prowadzone są postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych – w dniu 14.06.2017 roku dokonano otwarcia ofert, obecnie trwa weryfikacja przedłożonych ofert, wykonawcy nadzoru autorskiego- z terminem składania ofert w 10.07.2017 roku oraz wykonawcy badań laboratoryjnych – z terminem składania ofert do 26.06.2017 roku.

Na wymienione zadania opracowano projekty budowlane i wykonawcze oraz uzyskano stosowne decyzje:

Zagospodarowanie terenu Płockiego Nabrzeża Wiślanego wraz z infrastrukturą techniczną Etap I – odcinek od ulicy Mostowej do zalewu "Sobótka" – dokumentacja opracowana przez MBZ Andler Tomczak sp. j., ul. Maślana 8/10, 87-800 Włocławek – w czerwcu planuje się uzyskanie pozwolenia na budowę.

Dokumentacja projektowo-kosztorysowa zagospodarowania Płockiego Nabrzeża Wiślanego obejmuje dwa etapy realizacyjne:

Etap I – odcinek od ulicy Mostowej do Zalewu „Sobótka” – realizacja zaplanowana w latach 2017-2018;
Etap II – odcinek od ulicy Mostowej do Płockiego Towarzystwa Wioślarskiego – realizacja zaplanowana na przyszłe lata.

"Projekt budowlany zamienny do projektu budowlanego portu jachtowego, parkingów wraz z komunikacją drogową w ramach zadania pn. "Budowa portu jachtowego w Płocku przy ulicy Rybaki" – dokumentacja opracowana przez Modern Construction Systems Sp. z o. o., ul. Promienista 78, 60-289 Poznań; Decyzja Prezydenta Miasta Płocka nr 7/2017 z dnia 9 stycznia 2017 roku o przeniesieniu pozwolenia na rzecz innego podmiotu i zmianie pozwolenia na budowę dla zadania inwestycyjnego obejmującego budowę portu jachtowego, parkingów wraz z komunikacją drogową w ramach zadania pn. "Budowa portu jachtowego" i "Rozbudowa i zagospodarowanie kompleksu rekreacyjno-wypoczynkowego Sobótka".

Zakres inwestycji obejmuje teren Płockiego Nabrzeża Wiślanego, ulicę Rybaki na odcinku od ulicy Mostowej do Zalewu „Sobótka”, teren przyległy do akwenu „Sobótka” oraz teren portu jachtowego.

Ulica Rybaki posiada na całym omawianym odcinku przekrój jedno-jezdniowy, o dwóch pasach ruchu (1x2). Szerokość jezdni ulicy Rybaki jest zmienna i wynosi $\sim 5,5\text{m} \div 8,0\text{m}$. Na omawianym odcinku ulica Rybaki wykonana jest fragmentami o nawierzchni z płyt betonowych typu MON, o nawierzchni bitumicznej oraz z trylinki. Ulica Rybaki posiada fragmentami dwustronne lub jednostronne chodniki o nawierzchni z płytek betonowych lub kostki brukowej betonowej, pobocza gruntowe oraz zjazdy o nawierzchni betonowej. Nie jest natomiast wyposażona w ścieżkę rowerową. Komunikacja kołowa na omawianym terenie wiąże system komunikacyjny miasta Płocka z nabrzeżem poprzez ulicę Kazimierza Wielkiego (z wlotem w jarze Brzeźnicy) i ulicę Mostową, która ma jeden wlot na nabrzeże i dwa niezależne wyloty z miasta (z Placu Narutowicza i przyczółka mostu Legionów Piłsudskiego).

Zakres przebudowy nabrzeża obejmuje budowę promenady wiślanej, której początek stanowi wejście na moło spacerowe na Wiśle a zakończenie falochron zamykający port od strony północno-wschodniej. Istniejący brzeg umocniony jest za pomocą betonowych prefabrykatów, ułożonych ze spadkiem w kierunku rzeki. W kierunku zachodnim od istniejącego falochronu „główki” znajduje się piaszczysta plaża.

Zakres inwestycji w ramach zagospodarowania terenu Płockiego Nabrzeża Wiślanego od ulicy Mostowej do Zalewu „Sobótka” obejmuje:

➤ **budowę/przebudowę ulicy Rybaki o długości około 1,0 km obejmująca:**

- ✓ budowę/przebudowę jezdni;
- ✓ budowę/przebudowę zjazdów indywidualnych;
- ✓ budowę zatok postojowych dla pojazdów osobowych;
- ✓ budowę/przebudowę chodników (główne ciągi piesze);
- ✓ budowę chodników (przy elementach architektonicznych)
- ✓ budowę drogi (ścieżki) rowerowej;
- ✓ wykonanie oznakowania pionowego i poziomego;
- ✓ budowę kanalizacji deszczowej odwadniającej projektowany układ drogowy w ulicy Mostowej wraz z wylotem W2 do rzeki Wisły;
- ✓ przebudowę kanalizacji deszczowej w ul. Rybaki wraz z przejęciem wód z Amfiteatru oraz

wylotu W1 do rzeki Wisły, przejmującego również wody deszczowe z kolektora DN1000 zlokalizowanego w „Schodach Broniewskiego”;

- ✓ budowę/przebudowę oświetlenia ulicznego;
- ✓ przebudowę kolidującej z nowym układem geometrycznym naziemnej i podziemnej infrastruktury technicznej;

➤ **budowę ścieżki biegowej o długości około 4,0 km wraz z:**

wyposażeniem w elementy infrastruktury służące do rozciągania, odpoczynku oraz oznaczenia kilometraża trasy biegowej, budowę punktu poboru wody pitnej – poidło;

➤ **budowę/przebudowę kanalizacji sanitarnej:**

na odcinku projektowanej przebudowy ulicy Rybaki od ulicy Mostowej a drogą z betonowych płyt typu MON i dalej prowadzącą do kompleksu rekreacyjno – wypoczynkowego „Sobótka” wraz z przyłączami o łącznej długości 2,0 km;

➤ **budowę/przebudowę sieci wodociągowej:**

na odcinku projektowanej przebudowy ulicy Rybaki od ulicy Mostowej a drogą z betonowych płyt typu MON i dalej prowadzącą do kompleksu rekreacyjno – wypoczynkowego „Sobótka” wraz z przyłączami o łącznej długości około 1,0 km;

➤ **zagospodarowanie terenu Płockiego Nabrzeża Wiślanego obejmujące:**

- ✓ budowę/przebudowę placów i ciągów spacerowych;
- ✓ budowę elementów małej architektury – wyposażenie w miejsca wypoczynku biernego i rekreacji – montaż latarni, ławek, stojaków na rowery, dominaty architektonicznej w formie łódki, zadaszeń przeciwsłonecznych, urządzeń reklamowych i tablic informacyjnych, oraz budowa elementów służących do aktywności dziecięcej (place zabaw) i skweru biznesu zaopatrzonego w możliwość ładowania sprzętu mobilnego;
- ✓ wyznaczenie miejsca na budynek z przeznaczeniem na cele gastronomiczno– handlowe;
- ✓ budowę/przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej;
- ✓ budowę wiaty sezonowej z częścią gastronomiczną i ogólnodostępnym WC;
- ✓ budowę/przebudowę oświetlenia;
- ✓ zagospodarowanie terenów zielonych.

Zakres inwestycji w ramach budowy promenady wiślanej obejmuje:

- przebudowę nabrzeża, budowę falochronu 2 wraz ze ślipem oraz falochronu 1.

• **Nabrzeże**

Parametry techniczne:

Długość:	372,84 m (w osi)
Szerokość :	7,00 m
Powierzchnia zabudowy:	2582,74 m ²

- **Falochron nr 2 ze ślipem prostopadły do brzegu w miejscu istniejącej ostrogi** usytuowany w miejscu istniejącego falochronu tzw. "główki", który zostanie rozebrany i wybudowany od podstaw.

Parametry techniczne falochronu:

Długość:	60,12 m (w osi)
----------	-----------------

Szerokość:	5,0 m ; 3,6 m
Powierzchnia zabudowy:	252,58 m ²

Parametry techniczne slipu:

Długość:	20,0 m (w osi)
Szerokość:	4,0 m
Powierzchnia zabudowy:	80,11 m ²

- **Falochron nr 1 zaokrąglony** zamykający port jachtowy od strony północno-zachodniej będzie pełnił funkcję ochronną portu przed falą cofającą się oraz funkcję komunikacyjną jako molo spacerowe.

Parametry techniczne:

Długość:	73,19 m (w osi)
Szerokość:	5,5 m
Powierzchnia zabudowy:	402,57m ²

Budowa promenady wiślanej obejmuje wykonanie nabrzeża i falochronów z płyt prefabrykowanych żelbetonowych na ścianach oporowych zaprojektowanych w technologii zbrojonych konstrukcji ziemnych ze zbrojeniem niepodatnym przy zastosowaniu systemu składającego się ze stalowego ocynkowanego zbrojenia gruntu, paneli elewacyjnych i gruntu nasypowego, układanego w kolejnych warstwach. Zbrojenie gruntu wykonane pasami ze stali walcowanej niskostopowej żebrowanej, ocynkowanej połączone z panelem elewacyjnym za pomocą systemu śrub i ściąągów. Zbrojenie kotwione w gruncie poprzez tarcie. Nawierzchnię stanowią betonowe prefabrykaty wykończone antypoślizgowo.

Nad realizacją robót budowlanych zapewniony zostanie nadzór autorski, inwestorski oraz geotechniczny.

Gmina – Miasto Płock dążąc do kompleksowej realizacji przedsięwzięcia w zakresie zagospodarowania Płockiego Nabrzeża Wiślanego i traktując go jako inwestycję priorytetową, poszukuje pozabudżetowych źródeł finansowania tej inwestycji, w tym pochodzących z funduszy europejskich. Projekt w zakresie zagospodarowania i rewitalizacji terenów nabrzeża objęty został projektem *pn. „Rewitalizacja Płockiego Nabrzeża Wiślanego”* i zgłoszony do realizacji ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014 – 2020, w ramach Regionalnych Inwestycji Terytorialnych. Aktualnie trwa weryfikacja wniosku pod względem formalnym i merytorycznym.

W dalszej perspektywie czasu w ramach zagospodarowania terenu Płockiego Nabrzeża Wiślanego planowana jest realizacja następujących przedsięwzięć:

- 1) Zagospodarowanie terenu Płockiego Nabrzeża Wiślanego Etap II – na odcinku od ulicy Mostowej do Płockiego Towarzystwa Wioślarskiego;
- 2) Budowa zaplecza szkoleniowo – socjalno – technicznego nad Zalewem „Sobótka” opracowana dokumentacja i uzyskane pozwolenie na budowę

Budynek usytuowany będzie na działkach nr 1/18, 1/19 i 1/23 Obręb 11, w rejonie parkingu przy plaży nad Zalewem „Sobótka”. Zaprojektowano obiekt całoroczny, dwukondygnacyjny. W przyziemiu mieści część magazynową oraz pomieszczenia techniczne i wydzielony zespół sanitarny do obsługi akwenu. Na pietrze część szkoleniową z dużą salą wielofunkcyjną, zapleczem administracyjnym, częścią gastronomiczną oraz pomieszczenia biurowe dla Straży i WOPR-u. Budynek usytuowany został równolegle do wału ziemnego, na którym biegnie droga. Kondygnacja niższa dostępna jest od strony plaży z poziomu

terenu przylegającego do akwenu Sobótka, wyższa kondygnacja dostępna do z poziomu wału, połączona z wałem kładkami, a także poprzez schody zewnętrzne. W poziomie piętra znajduje się obszerny taras widokowy, na słupach połączony funkcjonalnie z częścią gastronomiczną. Otoczenie zostało zaprojektowane jako uzupełnienie funkcji podstawowej i wpisane w rzeźbę terenu. Przewidziano miejsce na siłownię zewnętrzną, boisko piaszczyste do gry w siatkę oraz miejsca do odpoczynku.

Podstawowe parametry inwestycji:

Powierzchnia terenu działki objęta decyzją o warunkach zabudowy – 29 340m²;

Powierzchnia komunikacji (ulica, chodniki, parkingi) – 1 095 m²;

Powierzchnia biologicznie czynna – 23 500 m²;

Powierzchnia zabudowy – 422,55 m²;

Powierzchnia użytkowa – 490,90 m²;

Kubatura budynku – 3 100 m³.

Obiekt wyposażony będzie w następujące instalacje wewnętrzne:

Instalacja wody zimnej gospodarczej;

Instalacja wody zimnej dla celów przeciwpożarowych;

Instalacja wody ciepłej;

Instalacja kanalizacji sanitarnej;

Instalacja wentylacji mechanicznej nawiewno-wywiewnej;

Instalacja klimatyzacji z pompą ciepła;

Instalacja elektryczna;

Instalacja odgromowa;

Instalacje teletechniczne.


PREZYDENT
Miasta Płocka
Andrzej Nowakowski