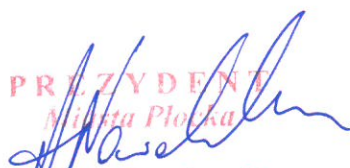


# Działania zmierzające do poprawy zewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej Płocka

Płock, dnia <sup>17</sup>..... sierpień 2016 roku

PREZYDENT  
Miasta Płocka



Andrzej Nowakowski

KIEROWNIK  
Referatu Strategii i Planowania



Piotr Niesluchowski

DYREKTOR  
Wydziału Rozwoju  
i Polityki Gospodarczej Miasta



Aneta Pomianowska-Molak

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Miasta Płocka



Jacek Terebus

## 1. Dokumenty rządowe w tym **Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030** oraz **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego**

6 grudnia 2006 roku Rada Ministrów przyjęła ustawę o zasadach prowadzenia polityki rozwoju ( Dz. U. z 2016r., poz. 383 ze zm.), która wraz z dokumentem *Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski* przyjętym przez Radę Ministrów 27 kwietnia 2009 roku stanowi trzon strategii rozwojowych w Polsce. Od tego momentu wszelkie dokumenty planistyczne muszą opierać się o wytyczne w nich zawarte.

Dokumentem określającym ogólny zarys kierunku działania oraz cele wyznaczone na następne lata jest **Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030. Trzecia Fala Nowoczesności (DSRK)** opracowana przez Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów oraz Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, przyjęty 5 lutego 2013 roku. Dokument ten zakłada zwiększenie potencjału rozwojowego Polski poprzez poprawę przewagi konkurencyjnej w dziedzinach do tej pory nieeksploatowanych. Ważnym aspektem przedstawionym w podmiotowym dokumencie jest rozwój wymiaru terytorialnego, mianowicie rozwój ładu przestrzennego na terenie całego kraju oraz zmiany rzeczywistości regionalnej. Wyrównanie szans rozwojowych regionów w odniesieniu do regionów dynamicznych, dobrze rozwiniętych jest jednym z głównych wyzwań określonych w Długookresowej Strategii Rozwoju. Efektywna poprawa połączeń komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami słabiej rozwiniętym a metropoliami o międzynarodowym znaczeniu, stanowiącymi często siedzibę wielu korporacji, instytucji finansowych oraz naukowych stanowi główne wyzwanie dla Polski 2030. Dokument ten przewiduje znaczny wzrost wydatków o charakterze inwestycyjnym, przeznaczonych na długofalowy rozwój, w tym inwestycję w infrastrukturę publiczną, oznacza to wzrost finansowania inwestycji transportowych o około 1,5-2% PKB w porównaniu do lat 2000-2009.

Jednym z celów zawartych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju jest zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego. Cel ten przewiduje poprawę dostępności transportowej, zoptymalizowanie zarządzania transportem oraz wzrost nasycenia infrastrukturą drogową, kolejową oraz budowę nowych lotnisk. Założeniem przyszłych działań powinno być skrócenie czasu oraz kosztów transportu i rozbudowa linii kolejowych.

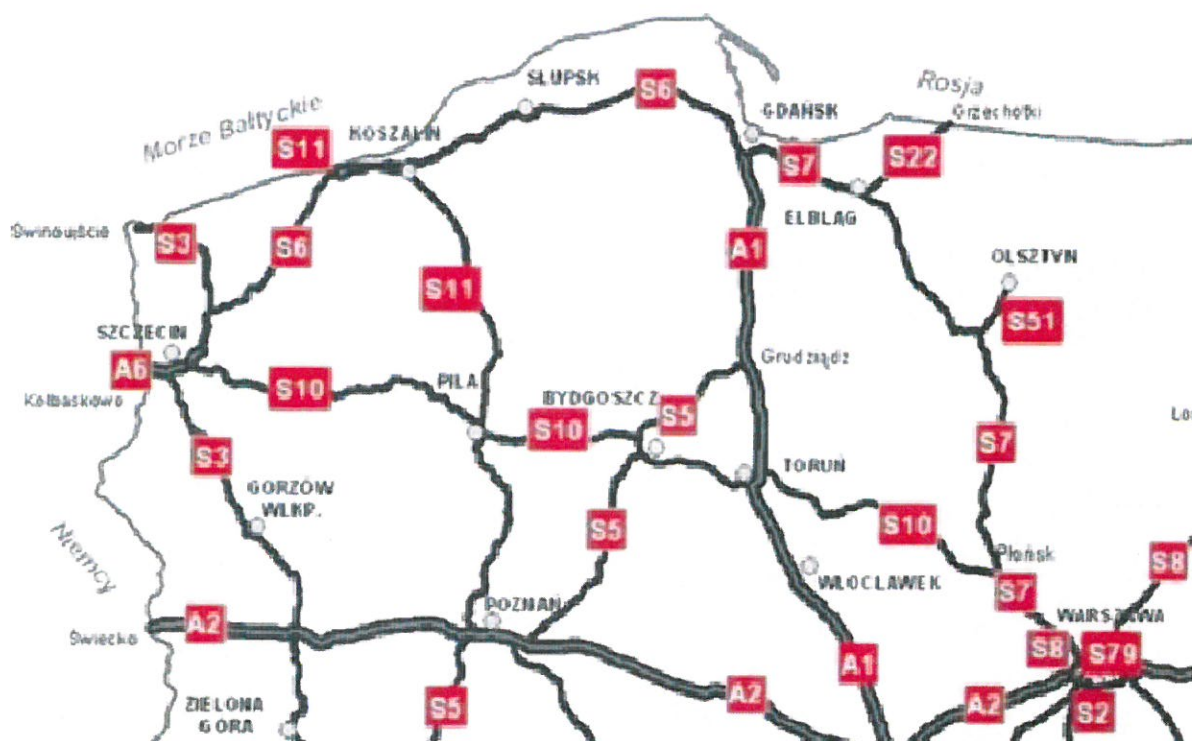
Założenia te stanowią punkt wyjścia dla **Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK)**, która stanowi uszczegółowienie celów zawartych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju, poprzez zawężenie jej ram czasowych. Dokument ten stanowi nowy system wprowadzający fundamentalne zasady rozwoju kraju, który jest uaktualnieniem nowych uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych po 2015 roku. Poprzez określenie obszarów strategicznych ŚSRK koncentruje się na poszczególnych działaniach niezbędnych do usuwania barier rozwojowych stanowiących przeszkodę dla podnoszenia poziomu polskiej gospodarki. Zwiększenie efektywności transportu stanowi jeden z czynników determinujących rozwój gospodarczy, a tym samym jest jednym z priorytetów zapisanych w ŚSRK. Sprawny i szybki transport, dzięki dużej przepustowości umożliwia dyfuzję wzrostu gospodarczego z silnych regionów, do regionów rozwijających się wolniej. W chwili obecnej Polska oraz poszczególne regiony kraju muszą zmierzyć się z przystosowaniem transportu do potrzeb mobilnych mieszkańców. Obecnie wyeksploatowana infrastruktura drogowa, niewielka sieć połączeń drogowych, brak połączeń pomiędzy aglomeracjami czy niewielka ilość dróg dostosowanych do poruszania się z dużą prędkością stanowią przeszkodę zahamowującą wzrost potencjału regionalnego. Średniookresowym celem dla Polski wskazane zostało osiągnięcie większej gęstości i przepustowości sieci transportowych, odpowiadających potrzebom mieszkańców. Działania te przyczynią się do wzrostu mobilności mieszkańców i wzrostu znaczenia obszarów peryferyjnych oraz poprzez budowę spójnego systemu transportowego, wzrost znaczenia tranzytowego kraju. W ŚSRK jako najważniejszy cel wskazane zostały działania ukierunkowane na wyrównanie różnic rozwojowych poszczególnych regionów kraju. W ŚSRK jako najważniejszy cel wskazane zostały działania ukierunkowane na likwidację peryferyjności kraju oraz poszczególnych regionów. Rozwój transportu drogowego, kolejowego oraz wodnego ma skutecznie przeciwdziałać niekorzystnym skutkom dotychczasowych zaniedbań.

Do 2020 roku priorytetem inwestycyjnym związanym z transportem drogowym są poprawa sieci transportowej o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Wzrost znaczenia obszarów peryferyjnych ma zostać podniesiony poprzez budowę powiązań drogowych z sieciami metropolii. Wspierane mają być również projekty kolejowe o znaczeniu lokalnym, będące dodatkowymi połączeniami pomiędzy miejscowościami. Utworzenie spójnej sieci dróg ekspresowych i autostrad pomiędzy Warszawą a największymi ośrodkami stanowić będzie poprawę ruchu tranzytowego, a tym samym poprawę znaczenia gospodarczego kraju.

Pod koniec 2015 roku nowo wybrany rząd Rzeczypospolitej Polskiej zapowiedział konieczność podjęcia działań zmierzających do dokonania przeglądu istniejących strategii krajowych, w tym Krajowej Polityki Miejskiej mających określać kierunki rozwoju. W lipcu 2016 roku planowane było ogłoszenie **Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju** będącej uszczegółowieniem celów zawartych w **Planie na rzecz odpowiedzialnego rozwoju**, opracowanym przez Ministerstwo Rozwoju. Plan ten ma stanowić nowy dokument wprowadzający kierunki rozwoju gospodarki Państwa i zastąpić ŚSRK.

**Strategia Rozwoju Transportu** została przyjęta w interpretacji Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej jako dokument ogólny i nakreśla najważniejsze cele i kierunki działań w dziedzinie transportu, a poniższa „Mapa prezentuje sieć autostrad i dróg ekspresowych w myśl ww. rozporządzenia i może ulec zmianie w zależności od przygotowywanych programów implementacyjnych do Strategii” (s.54).

Rysunek 1 Sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce



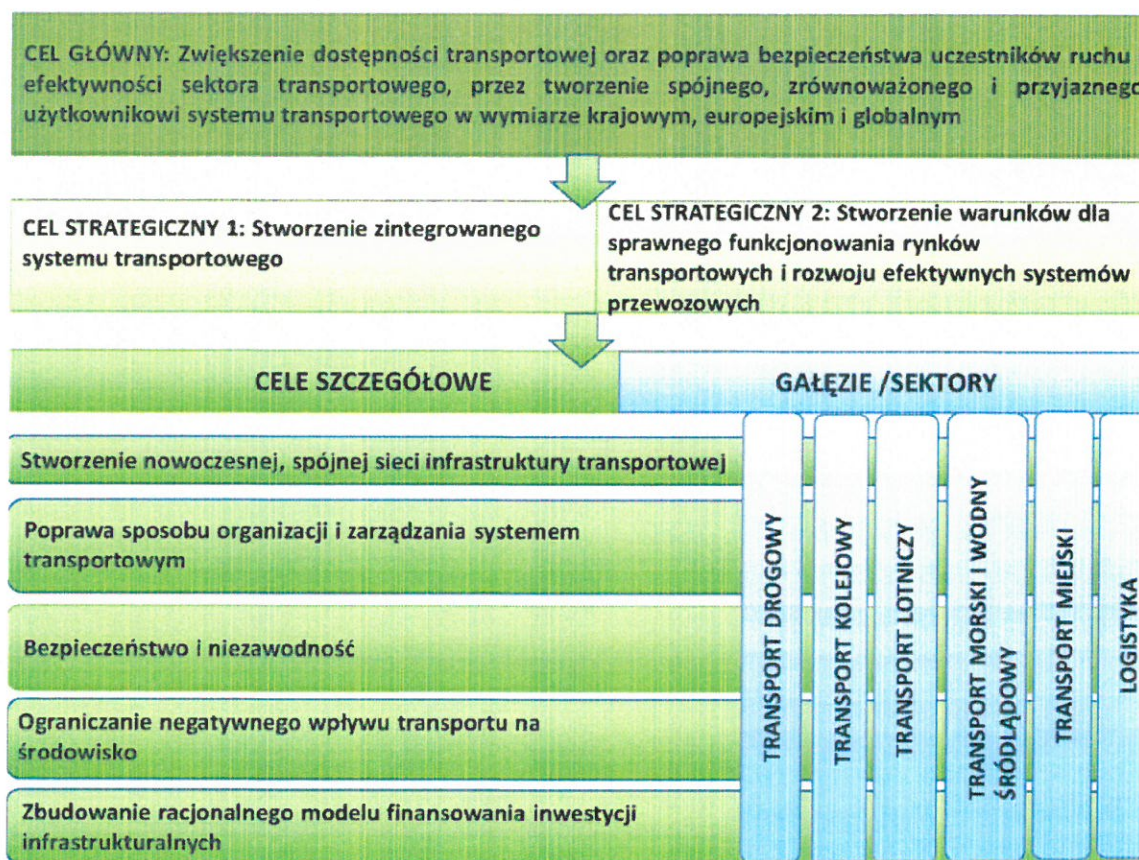
Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, str. 54

Strategia Rozwoju Transportu stanowi pewną etapowość postępowania, mającą określić kierunki działania podporządkowane Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2030. Strategia Rozwoju Transportu jest „spójna ze średniookresową Strategią Rozwoju Kraju



2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo, a jej zapisy uwzględniają ustalenia obszarów interwencji SRK 2020, w szczególności obszaru II. Konkurencyjna gospodarka i zawartego w nim Celu II.7. Zwiększenie efektywności transportu.” (str. 6) Dokument ten został określony w perspektywie do 2030 roku, gdyż rozwój sieci transportowej jest zadaniem czasochłonnym i kapitałochłonnym.

Rysunek 2 Struktura i hierarchia celów Strategii Rozwoju Transportu



Źródło: Strategia Rozwoju Transportu [http://mib.gov.pl/media/3511/Strategia\\_Rozwoju\\_Transportu\\_do\\_2020\\_roku.pdf](http://mib.gov.pl/media/3511/Strategia_Rozwoju_Transportu_do_2020_roku.pdf)

Jak widać na powyższym wykresie Strategia Rozwoju Transportu integruje wszelkie dziedziny transportu, zarówno transport drogowy, jak i kolejowy, lotniczy oraz wodny. Działanie w wielu kierunkach umożliwi sprawną integrację poszczególnych regionów poprzez przezwyciężenie barier geograficznych oraz zwiększenie potencjału gospodarczego.

Realizacja Celów Strategicznych odbywać się będzie poprzez realizację pięciu zadań, w tym stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej oraz poprawę bezpieczeństwa i niezawodność. Zwrócona jest tu uwaga na jakość połączeń drogowych,

uzyskiwaną prędkość zarówno na drogach jak i trasach kolejowych oraz likwidację niedostatków wynikających z lat zaniedbań w tym obszarze.

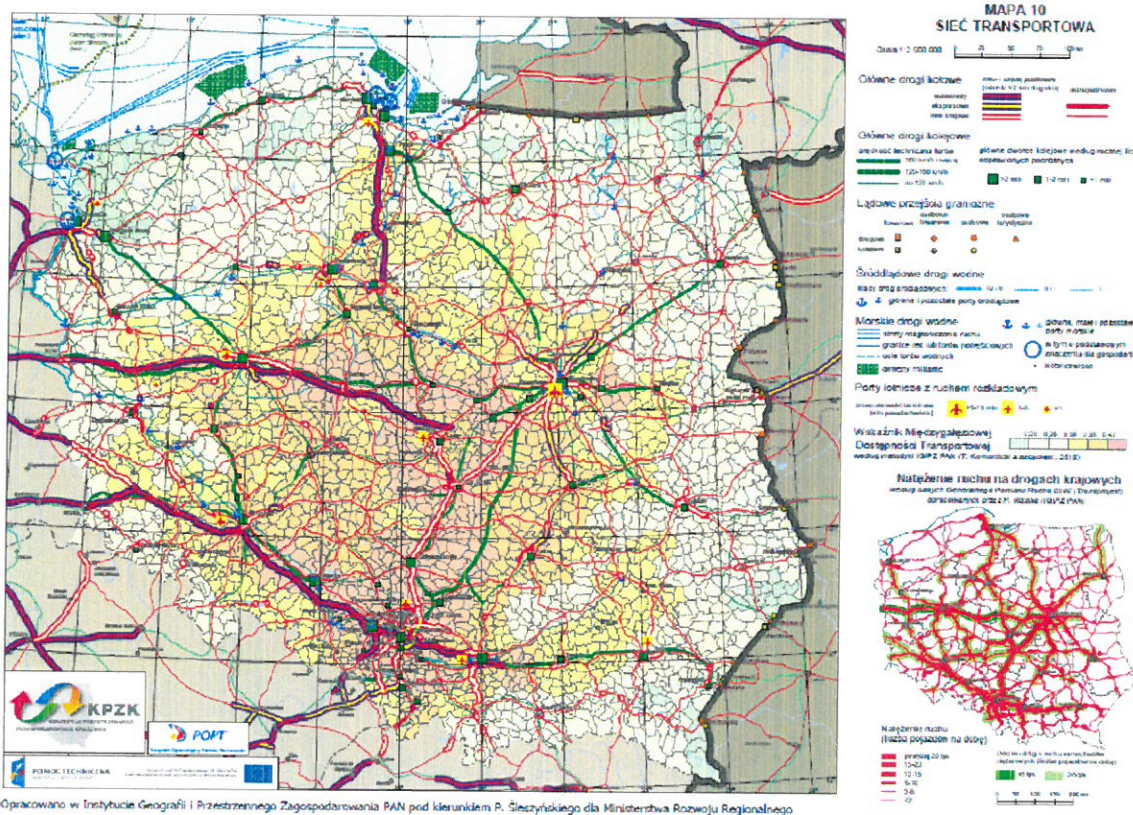
Z ramienia rządu Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej konsultowało projekt Strategii Rozwoju Transportu 2020, który miał uszczegółowić zapisy odnoszące się do planowanych rozwiązań, będących domeną tego resortu. Przedstawiane projektu dokumentu, a także ostateczny kształt Strategii Rozwoju Transportu (z perspektywą do 2030 roku) z 22 stycznia 2013 roku były przedmiotem wystąpień Prezydenta Miasta Płocka do szczebla rządowego w celu zabezpieczenia uzgodnionych uprzednio w ramach KPZK 2030 rozwiązań infrastruktury komunikacyjnej dla regionu płockiego. Zapisy SRT zostały utrzymane w rozwiązaniach forsowanych przez ministerstwo, a uwagi wnoszone zostały spuentowane w załączniku nr 2 do SRT: *„KPZK stanowi ramę dla innych dokumentów strategicznych. Wskazuje przesłanki i pożądane kierunki inwestycji dla podejmowanych decyzji w ramach dziewięciu strategii zintegrowanych oraz innych dokumentów strategicznych i operacyjnych, nie przesądzając o strukturze wydatków i nie określając nakładów finansowych, co pozostaje domeną dokumentów średniookresowych i operacyjnych, w tym SRT. Kierunki rozbudowy infrastruktury nakreślone w KPZK są zatem wskazaniem pełnych potrzeb w zakresie dostępności transportowej regionów, które będą mogły być realizowane w przyszłości, w przypadku zaistnienia stosownych możliwości finansowych, organizacyjnych, formalnych itp. Zakres działań prorozwojowych w zakresie transportu, sformułowany w SRT został natomiast dostosowany do aktualnych możliwości finansowych państwa i opracowanych wstępnie priorytetów kolejnej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej”*.

Wraz z uszczegółowieniem zakresu Strategii został przyjęty 13 października 2014 r. decyzją Rady Ministrów dokument implementacyjny, określający cele operacyjne do realizacji w latach 2014-2020 we wszystkich gałęziach transportu przy wykorzystaniu środków funduszy pochodzących z Unii Europejskiej. W oparciu o ustalone cele operacyjne, zostały opracowane kryteria wyboru projektów inwestycyjnych pod względem hierarchiczności ich wykonania. Należy wspomnieć, że w dokumencie implementacyjnym została zawarta ważna dla Płocka inwestycja po nazwą *„Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin-Płock”*, jednakże zajmuje ona dalekie, 56 miejsce na utworzonej liście priorytetów. Miejsce to oznacza budowę tak potrzebnej linii kolejowej w odległym czasie, co w porównaniu z problemami transportowymi mieszkańców Płocka jest niewystarczającym rozwiązaniem koncepcyjnym.



13 grudnia 2011 roku decyzją Rady Ministrów została przyjęta uchwała Nr 239/2011 w sprawie przyjęcia **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK)** stanowiącą najważniejszy dokument strategiczny kraju pod względem przestrzenno-urbanistycznym, kreującym ład przestrzenny. Przedstawiono w nim wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat, określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu oraz wskazano zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. Tym samym KPZK 2030 ma wiele cech strategii ogólnorozwojowej, łącząc elementy zagospodarowania przestrzennego z czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego. W ramach prac nad tworzeniem dokumentu prowadzone były konsultacje z wieloma podmiotami, które związane są z zagospodarowaniem przestrzennym kraju m.in. z samorządami. Miasto Płock wnosilo swoje uwagi na każdym etapie powstawania dokumentu. Ostateczne zapisy dokumentu przedstawiały wizję rozwoju Płocka jako miasta o znaczeniu regionalnym z dobrze rozwiniętą infrastrukturą komunikacyjną przewidując m.in. przeprowadzenie drogi ekspresowej S10 po nowym śladzie, bliżej naszego miasta.

Rysunek 3 Sieć transportowa



Źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 [http://mr.bip.gov.pl/strategie-rozwoj-regionalny/17847\\_strategie.html](http://mr.bip.gov.pl/strategie-rozwoj-regionalny/17847_strategie.html)

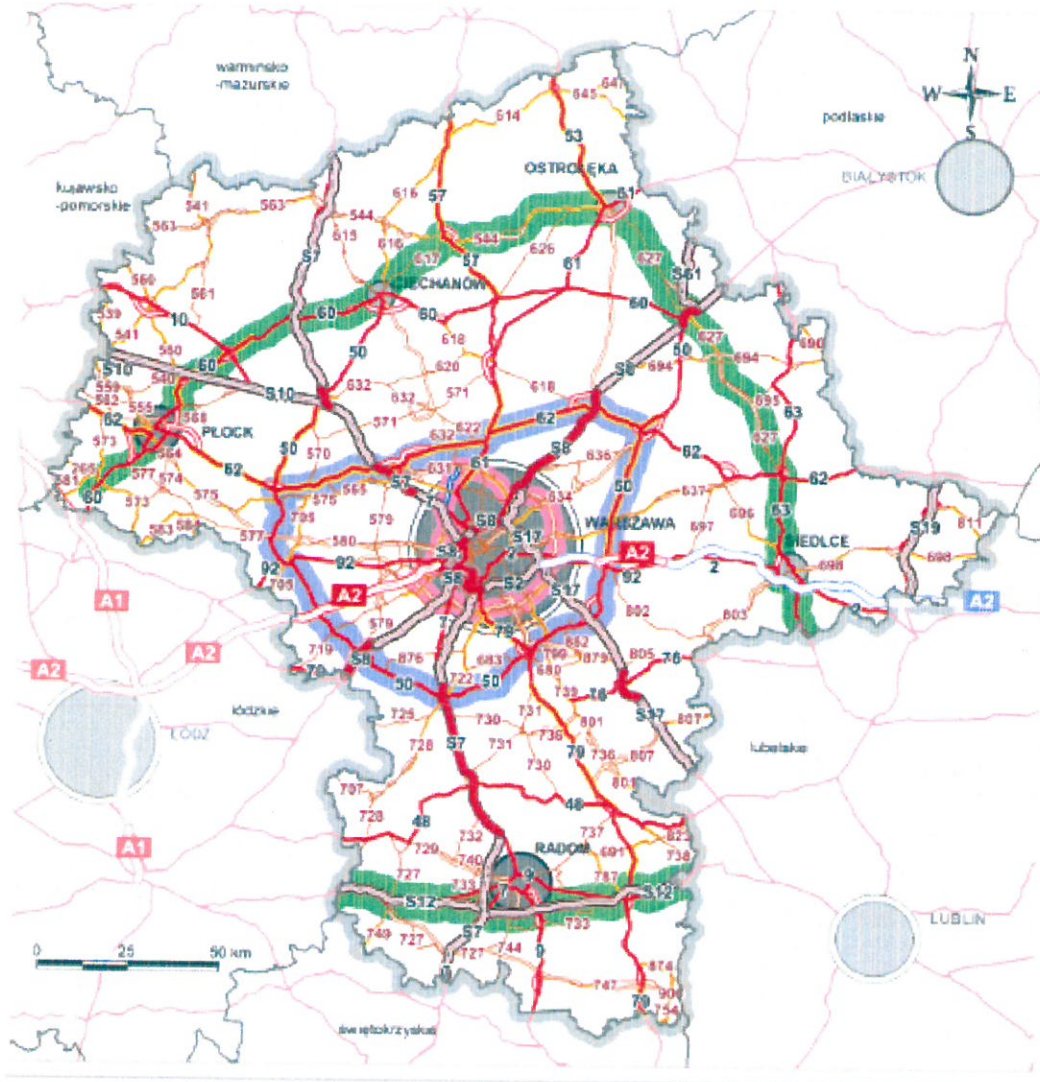
W dniu 4 czerwca 2013 r. Rada Ministrów przyjęła Plan działań służący realizacji koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Do najważniejszych obszarów, w których przewiduje się podjęcie działań należą: zintegrowanie systemu planowania rozwoju, uporządkowanie przepisów regulujących system planowania przestrzennego oraz wzmocnienie instytucji i jakości planowania przestrzennego. Dalsze prace związane z wdrażaniem KPZK 2030 zostały skierowane zatem na budowę kompleksowego modelu współpracy administracji rządowej i samorządowej dotyczącego ładu przestrzennego.

Rozwinięciem koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju jest **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego**, przyjęty uchwałą nr 180/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego przyjęty 7 lipca 2014 roku. Plan określa zasady organizacji przestrzennej województwa, w szczególności rozmieszczenie inwestycji pożytku publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, uwarunkowania rozwoju przestrzennego oraz wpływu na zachowania przestrzenne. W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego wskazane zostały najważniejsze inwestycje konieczne do zrealizowania w najbliższych latach.

Płock poprzez wyznaczenie go obszarem problemowym w związku z lokalizacją dużego zakładu petrochemicznego i transportem materiałów niebezpiecznych przez miasto wskazany został jako obszar niewydolny komunikacyjnie zarówno pod względem drogowym jak i kolejowym. Nazbyt odległa perspektywa budowy drogi S10 na trasie Płońsk-Toruń oraz brak linii kolejowej łączącej Płock z Warszawą powodowały marginalizację miasta pod względem efektywności transportowej. Wskazuje on konieczność podjęcia działań związanych z poprawą bezpieczeństwa publicznego. Plan wskazuje konieczność budowy połączenia kolejowego z Płocka do Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin, jak również budowę i modernizację już istniejącego powiązania sieci dróg autostradowych i ekspresowych. Plan Zagospodarowania w obecnej wersji wskazuje budowę drogi ekspresowej S10 Płońsk – Bielsk – Gozdowo – Mochowo – granica województwa.



Rysunek 4 Wzmacnianie systemu powiązań drogowych



**WOJEWÓDZTWO  
MAZOWIECKIE**

*Wzmacnianie systemu  
powiązań drogowych*

**MAZOWIECKIE BIURO  
PLANOWANIA REGIONALNEGO  
W WARSZAWIE**

- |  |                         |  |                  |  |  |
|--|-------------------------|--|------------------|--|--|
|  | osrodki metropolitalne  |  | star. wznies. A2 |  | autostrady                                   |
|  | osrodki regionalne      |  | rozbudowa S7     |  | drogi ekspresowe                             |
|  | osrodki subregionalne   |  | planowane 79     |  | drogi krajowe                                |
|  | Wielka Pętla Mazowska   |  | 747              |  | drogi wojewódzkie                            |
|  | Duża Obwodnica Warszawy |  |                  |  | Legionowska Trasa Mostowa                    |
|  | Mała Obwodnica Warszawy |  |                  |  | drogi krajowe w sąsiednich województwach     |
|  |                         |  |                  |  | drogi wojewódzkie w sąsiednich województwach |

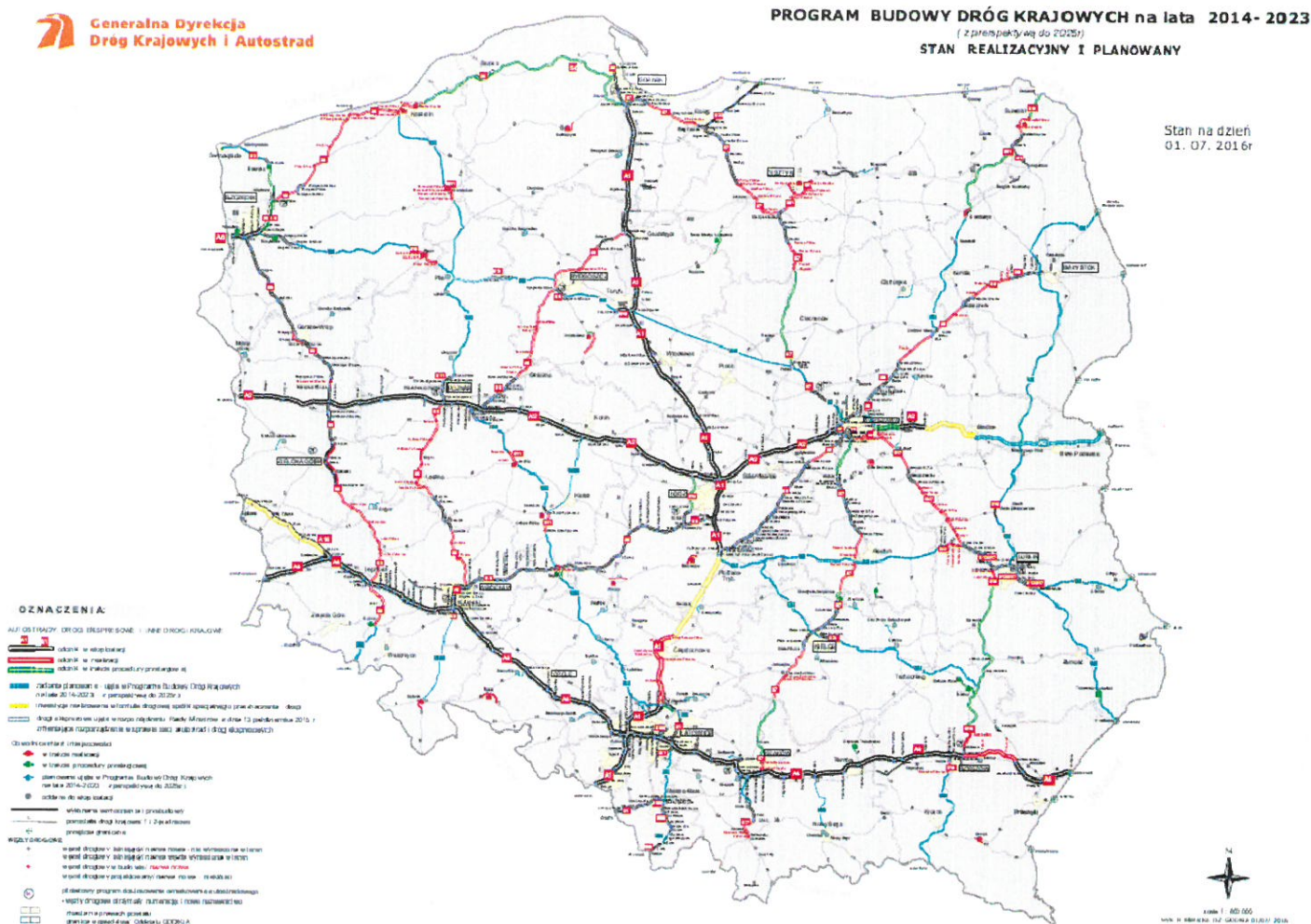
Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego. Samorząd Województwa Mazowieckiego, str. 51



W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego wskazana została konieczność budowy na terenie Województwa Mazowieckiego kolei dużych prędkości, które dzięki swej efektywności skróciłyby czas podróży i połączyły poszczególne miasta z Warszawą. W Planie zawarte zostały dwie trasy kolei mające przebiegać przez Płock. Jest to mianowicie wspomniane już połączenie Płock-Modlin oraz kolej dużych prędkości na trasie Warszawa – Płock – Włocławek – Bydgoszcz – Gdańsk. Konieczność budowy aż dwóch linii kolejowych wskazuje na duże zapotrzebowanie mieszkańców na ten środek transportu, który dzięki szybkości i komfortowi dojazdu stanowiłby ekologiczną alternatywę dla pojazdów samochodowych.

Dotychczas Głównym dokumentem definiującym konkretne zadania rekomendowane do realizacji dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad był **Program Budowy Dróg Krajowych**, w ramach którego realizowane są autostrady, drogi ekspresowe i inne drogi krajowe. Jako główny cel w Programie Budowy Dróg Krajowych wskazywana jest „budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego”. Założenie takie może wskazywać na konieczność podjęcia konkretnych działań na obszarach problemowych, o wysokim natężeniu ruchu, w tym natężeniu ruchu tranzytowego. Jednakże w bieżących założeniach GDDKiA brak jakichkolwiek planów i działań mogących zmienić bieżący stan infrastruktury drogowej dedykowanej dla naszego miasta. Aktualnie obowiązującym dokumentem w tym zakresie jest Uchwała Rady Ministrów Nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.)”, w którym nie zostały bezpośrednio określone trasy przebiegu dróg transportowych w pobliżu Płocka.

Rysunek 5 Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 roku)

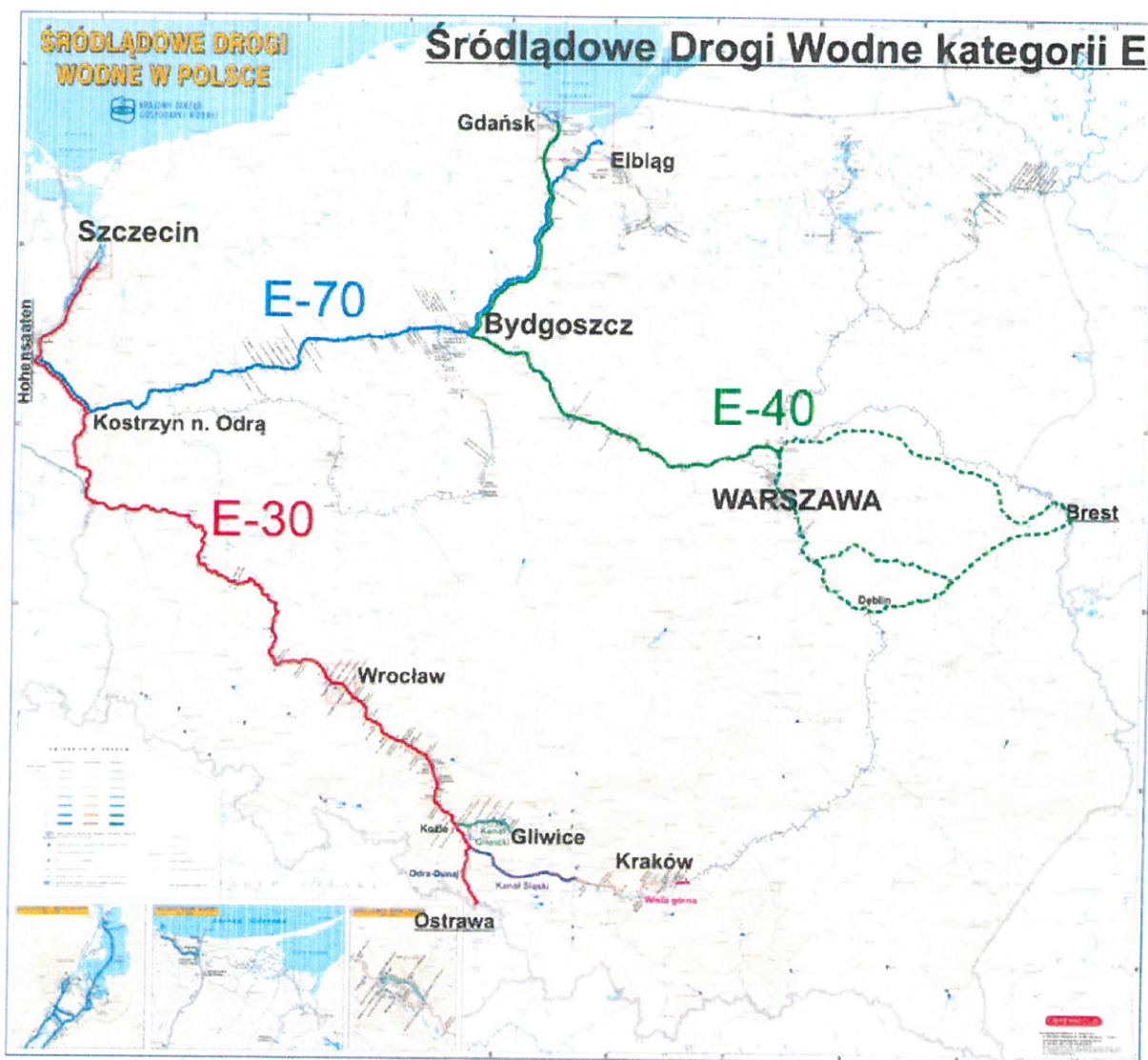


Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2547/Sprawdz-na-mapie-przygotowanie-drog-i-autostrad>

Zgodnie z informacjami publicznymi trwa przegląd Programu Budowy Dróg Krajowych, nie została jednak określona data zakończenia działań związanych z tymi procesem.

Dokumentem, który ma znaczenie dla poprawy transportu na terenie Miasta Płocka, jednak niezwiązany z budową sieci autostrad i dróg krajowych jest Uchwała Rady Ministrów przyjęta 14 czerwca 2016 roku w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce w lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. Przyjęcie uchwały zakładało akcesję Porozumienia AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), w którym Polska zobowiązuje się do doprowadzenia międzynarodowych dróg wodnych na terenie kraju do co najmniej IV klasy żeglowności.

Rysunek 6 Śródlądowe drogi wodne w Polsce



Źródło: Założenia do programu rozwoju Polskich śródlądowych dróg Wodnych

Zapisy dotyczące przywrócenia żeglowności Wisły zapisane zostały również w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, gdzie w dokumencie tym czytamy: „przywrócenie żeglowności rzeki Wisły jako fragmentu projektowanej Międzynarodowej Drogi Wodnej E40 na odcinku od granic województwa mazowieckiego do Warszawy, w ramach inicjatywy „Dolna Wisła”<sup>1</sup>.

Według prof. K. Wojewódzkiej-Król i prof. Ryszarda Rolbieckiego po zagospodarowaniu Wisły od Warszawy do Gdańska przewozy ładunków żeglugą śródlądową mogą wynosić ok. 7,8 mln ton, w relacji z portami morskimi, w tym:

<sup>1</sup> Plan Zagospodarowania Województwa Mazowieckiego str. 61



- 110 tys. ton ładunków kontenerowych;
- 7653 tys. ton ładunków masowych;
- 5,4 tys. ton ładunków ponadnormatywnych.

Gdyby były zapewnione warunki nawigacyjne oraz odpowiednia podaż usług przewozowych na drodze wodnej oraz dalsza aktywność gospodarcza przedsiębiorstw generujących ładunki ciężące do drogi wodnej, to popyt w perspektywie długookresowej można szacować na ok. 12 mln ton ładunków.

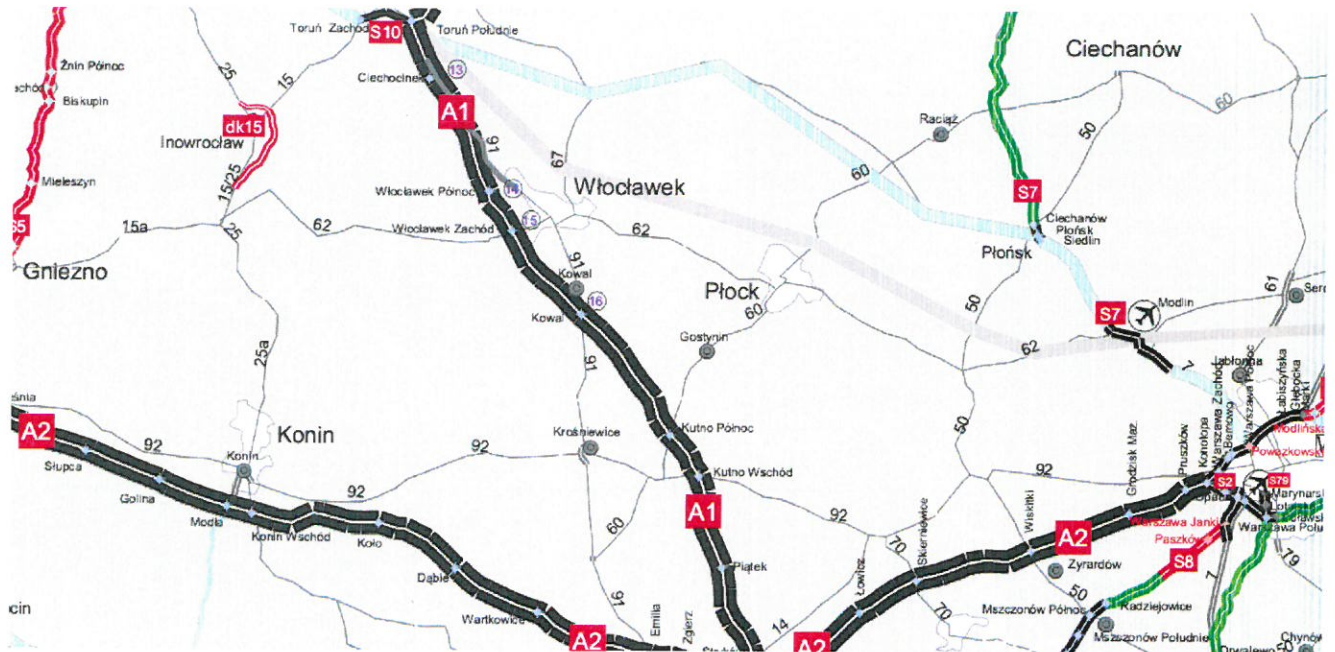
W przypadku Płocka najważniejsze znaczenie terytorialne ma Droga Wodna E40, łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie.

## **2. Płock jako obszar strategiczny działań krajowych**

### **2.1. Droga S10**

Droga ekspresowa mająca swój początek w Szczecinie (A6), następnie jej przebieg planowany został wstępnie przez Piłę, Bydgoszcz, Toruń, Płońsk, Bielsk, Gozdowo, Mochowo, granicę województwa. Jednakże Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 13 października 2015 roku zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2015 r., poz. 1734) określony został nowy przebieg trasy przybliżający drogę do Płocka. Trasa miałaby swój początek w Szczecinie (A6) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – S7 (Nowy Dwór Mazowiecki) – S8 (Wołomin). Jednocześnie przedmiotowe Rozporządzenie stało się oficjalnym dokumentem wprowadzającym Płock jako ważny ośrodek tranzytowy na mapie Polski.

Rysunek 7 Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 roku)



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2547/Sprawdz-na-mapie-przygotowanie-drog-i-autostrad>

W chwili obecnej Płock, pomimo niewątpliwie wysokiej rangi miasta na skali krajowej i międzynarodowej poprzez lokalizację PKN Orlen jako największego zakładu rafineryjnego w Europie Środkowo-Wschodniej oraz przebiegu rurociągów naftowych PERN „Przyjaźń” z Rosji do Niemiec nie posiada rozwiniętej infrastruktury drogowej. Płock połączony jest z innymi miastami drogami krajowymi nr 60 i 62, co przy częstotliwości przejazdów oraz niewielkiej przepustowości dróg jest niewystarczające. Zgodnie z zapisami zawartymi w koncepcjach zagospodarowania kraju długo i średniookresowych Płock nie posiada wystarczającej infrastruktury transportowej, a położenie w centrum kraju powoduje duże obciążenie dróg. Jak wynika z pomiarów dokonywanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w roku 2015, w porównaniu do 2010 na punktach pomiarowych nastąpił wzrost liczby pojazdów samochodowych o prawie 10%<sup>2</sup>. Rozwinięcie sieci dróg przyczyniłoby się do poprawy oferty gospodarczej miasta oraz zwiększenia szans rozwojowych dla lokalizacji nowych zakładów.

<sup>2</sup> Generalny Pomiar Ruchu 2015 - <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015>





transportowego Polski to nie tylko rozwiązania dotyczące obsługi tranzytu międzynarodowego transportem ciężarowym (który jest podnoszony przez GDDKiA jako SDR), ale przede wszystkim sprawny układ sieci drogowej komunikujący kluczowe miasta Polski.

Aktualny stan wlotu do Płocka m.in. z kierunku Warszawy wymaga natychmiastowej interwencji i nie zapewnia odpowiedniego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Włączenie dróg krajowych Nr 60 i 62 z miasta Płocka w kontekście realizacji drogi S10 jest kluczowym zadaniem zapewniającym sprawność sieci drogowej miasta i nowoczesnych miejskich węzłów komunikacyjnych.

W chwili obecnej w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 oraz w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu 2020 nie zostały zawarte inwestycje ukierunkowane na przebudowę dróg.

W ramach planów bieżących na drodze Nr 62 planowane są odcinkowe prace związane z wymianą nawierzchni.

### **2.3 Trasa kolejowa Modlin-Płock**

W listopadzie 2011 roku opracowane zostało *Wstępne Studium Wykonalności* dla budowy linii kolejowej Modlin-Płock, zlecone przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. Według przedstawionych w dokumencie założeń budowa linii kolejowej na podmiotowym odcinku wpłynęłoby stymulująco na obszary znajdujące się w otoczeniu trasy. Można założyć, że ze względu na ekonomiczność działalności linii kolejowej oraz obniżenie kosztów przejazdu trasa ta byłaby często wykorzystywana przez mieszkańców, szczególnie ze względu na położenie na trasie Mazowieckiego Portu Lotniczego oraz bliskość Warszawy. Obecnie prowadzone są szerokie analizy ekonomiczne mające określić zasadność rozbudowy Mazowieckiego Portu Lotniczego oraz jego wpływ na dalszy rozwój regionu.

Budowa linii kolejowej Modlin-Płock znacznie wpłynie na wzrost aktywności społecznej i zawodowej mieszkańców poprzez zwiększenie mobilności oraz usprawnienie przepływu osób. Poprzez zwiększenie wartości terenów inwestycyjnych na trasie linii kolejowej możliwa jest rozbudowa terenów inwestycyjnych oraz zwiększenie zainteresowania działalnością lokalną.

Lokalizacja w Płocku dużych zakładów przemysłowych oraz umiejscowienie miasta na turystycznym szlaku Polski generuje potrzebę wprowadzenia nowych rozwiązań

komunikacyjnych ze względu na stale wzrastający ruch pojazdów. Dodatkowo poprzez umiejscowienie w Płocku zakładów rafineryjnych PKN Orlen przez miasto przepływa transport materiałów niebezpiecznych, co w znacznej mierze generuje ruch.

Należy zaznaczyć, że linia kolejowa jako środek transportu zbiorowego przyczyni się do zmniejszenia liczby mieszkańców podróżujących prywatnymi środkami transportu, co efektywnie wpłynie na stan środowiska naturalnego poprzez zmniejszenie liczby emisji spalin.

## **2.4 Droga wodna E-40**

Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych na lata 2016-2020”, których głównym założeniem jest akcesja do Porozumienia AGN. Głównym celem Porozumienia jest doprowadzenie międzynarodowych dróg wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności. Na terytorium Polski przechodzą trzy drogi wodne o międzynarodowym znaczeniu:

- Droga Wodna E30 łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem;
- Droga Wodna E70 łącząca Morze Bałtyckie z Adriatykiem;
- Droga Wodna E 40 łącząca Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym;

Dla Miasta Płocka ze względu na jego położenie najważniejszą drogą wodną jest droga E-40 łącząca Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Chersoń z Morzem Czarnym, obejmując na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia.

Przystąpienie do Porozumienia AGN oznacza dla Płocka działania rewitalizacyjne na odcinku od Warszawy do Płocka, z powodu występującego na tym odcinku zwiężenia trasy, konieczna jest modernizacja szlaku oraz poprawa żeglowności. Podstawowym zadaniem jest doprowadzenie szlaku do co najmniej IV klasy żeglowności, co pozwoli na transport materiałów wielkogabarytowych na barkach wodnych. Dzięki temu szacowany jest przepływ na dolnym odcinku Wisły około 8 mln ton, a w latach następnych nawet 12 mln ton. Liczby te oznaczają odciążenie infrastruktury drogowej, zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i mniejsze nakłady na poprawę stanu szlaków transportowych.<sup>3</sup> Płock jako miasto zlokalizowane na trasie przepływu Wisły stanowić będzie ważny punkt, który w przyszłości przyczyni się do aktywizacji gospodarczej terenu poprzez poprawę dostępności transportowej.

<sup>3</sup> Krzysztof Woś, Założenia do Programu Rozwoju Polskich Śródlądowych Dróg Wodnych

Transport wodny jest jednym z najbardziej proekologicznych w swojej dziedzinie, dlatego też poprzez wykorzystanie tego środka przesyłu towarów wskazana jest mniejsza degradacja środowiska, natomiast ze względu na umiejscowienie szlaku rzeki Wisły w pobliżu Skarpy Wiślanej wskazane zostały w dokumencie strategicznym działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.

### **3. Działania samorządu Płocka**

Samorząd Miasta Płocka mając na względzie komfort życia oraz rozwój gospodarczy miasta w ostatnich latach poczynił wiele działań mających na celu poprawę zewnętrznej infrastruktury miasta. Budowa dróg poza terenami gminy czy budowa sieci kolejowych nie są zadaniami własnymi gminy, w tym celu Samorząd Miasta Płocka niejednokrotnie zwracał się do organów odpowiedzialnych za realizację powyższych działań.

Działania ukierunkowane na zwiększenie sprawności układu komunikacyjnego Płocka obejmują m.in.:

- udział w konsultacjach dotyczących wnioskowania oraz opiniowanie dokumentów strategicznych ujmujących kompleksowy rozwój infrastruktury komunikacyjnej;
- występowanie do administracji rządowej z postulatami uwzględnienia problematyki infrastruktury komunikacyjnej Płocka w przyszłych działaniach strategicznych;
- udział w pracach włączających miasto Płock w Strategię Mazowsza i Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego;
- opracowanie i uchwalenie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Płocka z uwzględnieniem docelowego układu zewnętrznych połączeń transportowych;
- włączenie decydentów krajowych, regionalnych oraz lokalnych w rozwój infrastruktury transportowej miasta;
- współtworzenie obszaru funkcjonalnego Płocka z okolicznymi samorządami;
- zabieganie o rozwój infrastruktury komunikacyjnej miasta Płocka podczas spotkań z decydentami planującymi rozwój tego sektora.

#### **3.1 Konsultacje krajowe**

W ramach udziału w konsultacjach dotyczących wnioskowania i opiniowania dokumentów strategicznych ujmujących kompleksowo rozwój infrastruktury komunikacyjnej była prowadzona korespondencja w zakresie uwzględnienia odpowiednich rozwiązań dla Płocka w

dokumencie *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* – korespondencja z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego<sup>4</sup> w zakresie projektów udostępnianych do konsultacji społecznych, udział w spotkaniach organizowanych m.in. dla jednostek samorządu terytorialnego m.in. w Bydgoszczy i w Warszawie.

Wnioskowanie w ramach tworzonego dokumentu *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku* m.in. do Ministra Infrastruktury<sup>5</sup> (później do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej), Prezesa Rady Ministrów<sup>6</sup> o uwzględnienie rozwiązań zatwierdzonych w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* przewidujących m.in. poprowadzenie drogi ekspresowej S10 po nowym śladzie w pobliżu Płocka.

W ramach konsultacji *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do 2015 roku* został złożony postulat o uwzględnienie rozpoczęcia projektowania dla kolei Płock – Modlin jako nowego szlaku komunikacyjnego z uwzględnieniem rozdziału kolei w Płocku na pasażerską i towarową<sup>7</sup>.

Udział w konsultacjach społecznych dotyczących projektu Dokumentu Implementacyjnego powiązanego ze *Strategią Rozwoju Transportu 2020* ściśle determinującego przyszłe inwestycje w sektorze transportu, składanie wniosków oraz uwag do zapisów zawartych w projekcie dokumentu przyczyniło się do ujęcia strategicznego miasta. W piśmie do Pani Minister Elżbiety Bieńkowskiej wskazane zostały zastrzeżenia dotyczące skreślenia inwestycji z listy planowanych do realizacji<sup>8</sup>. Realizacja zapisów uwzględnionych w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, wskazujących nowy przebieg trasy S10 była jednym z poruszonych tematów w zakresie przyspieszenia planowanych inwestycji.

### **3.2 Angażowanie otoczenia w sprawy infrastruktury zewnętrznej Płocka**

W związku z wagą spraw dotyczących transportu Rada Miasta Płocka odbyła nadzwyczajną sesję w dniu 18 kwietnia 2012 roku, na której został przyjęty *Apel Rady Miasta (Uchwała Nr 363/XXII/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 18 kwietnia 2012 roku w sprawie przyjęcia apelu Rady Miasta Płocka w sprawie zaniedbań w infrastrukturze transportowej w regionie płockim i zagrożeń dotyczących transportu substancji niebezpiecznych)*. Radni Rady Miasta Płocka

<sup>4</sup> KPM.WRMII.0717-74/10 z dnia 29 września 2010 roku, WUS-I-ZS.030.1.2011 z dnia 7 marca 2011 roku

<sup>5</sup> WUS-I-ZS.030.5.2011.JZ z dnia 26 maja 2011 roku

<sup>6</sup> WRM-I-RS.030.1.2013.JR z dnia 22 kwietnia 2013 roku

<sup>7</sup> Zgłoszenie wysłane za pomocą formularza dnia 6 lutego 2013 roku

<sup>8</sup> WRM-I-RS.030.2.2014 z dnia 22 maja 2014 roku



jednogłośnie przyjęli apel w sprawie zaniedbań w infrastrukturze transportowej w regionie płockim i zagrożeń dotyczących transportu substancji niebezpiecznych. Apel skierowany został do Prezesa Rady Ministrów RP, parlamentarzystów RP, Zarządu Województwa Mazowieckiego, radnych Sejmiku Mazowieckiego oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Wśród zaproszonych gości na sesji byli również parlamentarzyści ziemi płockiej, a także przedstawiciele gminnych, powiatowych i wojewódzkich służb drogowych. Swoje wykłady prezentowali także specjaliści od transportu i bezpieczeństwa. Prezydent Andrzej Nowakowski mówił m.in. o wysiłkach samorządowców: *„Prezydenci poprawiali infrastrukturę w granicach miasta, powstał nowy most. Jednak poza granicami administracyjnymi byli bezsilni. Jako radny i poseł napisałem wiele interpelacji w sprawie budowy obwodnicy północnej. Musimy zabiegać, żeby drogi ekspresowe i autostrady nie omijały Płocka. Naszym celem jest trasa kolejowa Warszawa-Modlin-Płock oraz droga S10 przebiegająca jak najbliżej Płocka”*. Zaprezentowane zostały również zagrożenia dla Płocka i jego mieszkańców jakie niesie transport materiałów niebezpiecznych. Przedstawiono także docelowy układ połączeń drogowych. Płock jest jedynym miastem powyżej 100 tys. mieszkańców, które nie jest połączone z drogą szybkiego ruchu. Posłanka Elżbieta Gapińska w swoim przemówieniu poinformowała, że w Sejmie powstał zespół ds. Warszawy i Mazowsza. Priorytetem zespołu w poprzedniej kadencji Sejmu było sporządzenie układu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem dróg ekspresowych i autostrad na Mazowszu.

Występowanie do administracji rządowej z postulatami uwzględnienia problematyki transportowej miasta Płocka, które ma miejsce przy składaniu wniosków obejmujących oficjalne konsultacje dokumentów, jak również dotyczy przedmiotowych wystąpień ukierunkowanych dla realizacji określonych projektów np. budowy łącznika między Rondem Wojska Polskiego a węzłem Bielska w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015<sup>9</sup>, czy budowy obwodnicy drogi krajowej nr 62<sup>10</sup>.

Rada Powiatu Płockiego wsparła działania Prezydenta w tym zakresie wydając specjalną Uchwałę Nr 235/XXI/2013 z dnia 20 marca 2013 roku skierowaną m.in. do Prezesa Rady Ministrów zawierającą poparcie dla działań Prezydenta Andrzeja Nowakowskiego. Ponadto uchwała zawiera postulat dotyczący ponownego przeanalizowania Strategii Rozwoju Transportu 2020 oraz uwzględnienia miasta Płock jako ważnego ośrodka współtworzącego

---

<sup>9</sup> PS.1.7011.11.18.2013.AT z dnia 26 lutego 2013 roku

<sup>10</sup> PS.1.7011.11.16.2013.AT z dnia 1 marca 2013 roku

metropolię sieciową, a tym samym budowę nowej linii Kolei Dużych Prędkości oraz budowy drogi ruchu bezkolizyjnego.

Miasto Płock w ramach określenia wewnętrznego układu komunikacyjnego opracowując Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Płocka uwzględniło układu zewnętrznych włączeń transportowych. Aktualizacja Studium została przyjęta Uchwałą Nr 565/XXXIII/2013 Rady Miasta Płocka z dnia 26 marca 2013 roku. Nowe studium zmieniło dotychczasowy dokument z 1998 roku. Wprowadzone rozwiązania zawarte w uchwale z 2013 roku pozwalają w sposób optymalny ukierunkować ruch samochodowy i kolejowy z wykorzystaniem zewnętrznych włączeń do sieci krajowej poprzez drogę ruchu bezkolizyjnego S10 oraz linię kolejową Płock – Modlin.

Prowadzono korespondencję pomiędzy Prezydentem Miasta Płocka Panem Andrzejem Nowakowskim a Premierem Donaldem Tuskiem, Premierem Ewą Kopacz oraz Premierem Beatą Szydło dotyczącą realizacji inwestycji prowadzących do poprawy transportu, w tym budowy linii kolejowej, budowy drogi krajowej nr 62, przebiegu drogi S10 oraz perspektywy budżetowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020 w sprawie alokacji środków finansowych na budowę obwodnicy Płocka. W piśmie otrzymanym od Premiera Donalda Tuska wskazane zostały uzasadnione przesłanki wskazujące na konieczność budowy drogi S10 po wytyczeniu nowej trasy uwzględniającej w swoich planach Płock. <sup>11</sup>

W dniu 14 października 2013 roku odbyła się w płockiej Orlen Arenie konferencja subregionalna „*Przygotowanie Województwa Mazowieckiego do perspektywy finansowej 2014-2020*” organizowana przez Samorząd Województwa Mazowieckiego. Uczestnikami konferencji byli przedstawiciele wielu środowisk z regionu płockiego m.in. parlamentarzyści Elżbieta Gapińska i Piotr Zgorzelski, przedstawiciele samorządu województwa wraz z Marszałkiem Adamem Struzikiem i dyrektorem Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie prof. Zbigniewem Strzeleckim, przedstawiciele samorządów lokalnych wraz z Prezydentem Miasta Płocka Andrzejem Nowakowskim, przedstawiciele biznesu reprezentowani przez prezesa Izby Gospodarczej Regionu Płockiego Jana Brudnickiego. Celem konferencji było przedstawienie założeń programowania przyszłej perspektywy finansowej UE 2014-2020, jak również konsultacje dokumentów strategicznych ze szczególnym uwzględnieniem projektu *Planu Zagospodarowania Przestrzennego*

---

<sup>11</sup> DDA-VIIB-4600-111a/14 z dnia 7 lipca 2014 roku

*Województwa Mazowieckiego*. Marszałek Adam Struzik przedstawił również główne elementy złożonego do rządu RP wniosku obejmującego listę inwestycji do konsultacji Kontraktu Terytorialnego, w ramach którego istotnymi elementami są budowa obwodnicy Płocka, a także budowa linii kolejowej łączącej Płock z Modlinem (i włączeniem do linii kolejowej nr 9 na Warszawę), budowa kolejowego układu obwodowego miasta Płocka, modernizacja linii kolejowej Kutno-Sierpc.

Prowadzenie rozmów pomiędzy przedstawicielami Miasta Płocka, a parlamentarzystami ziemi płockiej, prowadzonymi podczas spotkań zorganizowanych w Płocku, dotyczących przybliżenia drogi S10 oraz kolei Modlin-Płock<sup>12</sup>.

Prowadzenie korespondencji z poszczególnymi Ministerstwami posiadającymi w swoich kompetencjach zadania dotyczące przebiegu, planowania oraz budowy sieci transportowej. W odpowiedzi na pismo przekazane do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa zostały przedstawione założenia dotyczące przygotowania dokumentacji projektowej w zakresie budowy drogi S10<sup>13</sup>.

Temat związany z budową nowej jakości dróg zewnętrznych, dotyczących kolei Płock-Modlin, czy też problem związany z transportem materiałów niebezpiecznych był przedmiotem również wielu interpelacji radnych miasta Płocka, a także interpelacji poselskich posłów ziemi mazowieckiej.

### **3.3 Wymiar regionalny**

Przyjęcie uprzednio wskazanych rozwiązań w sferze planowania transportu przybliży możliwości powstania efektywnych korytarzy transportowych łączących miasto Płock z najważniejszymi ośrodkami kraju, pozwala na włączenie w sieć nowoczesnej infrastruktury transportowej kraju. Prezydent Miasta Płocka rekomenduje te rozwiązania również z uwagi na możliwość wykorzystania powstałej sieci transportowej poza terenami ścisłej zabudowy do poprowadzenia przewozu materiałów niebezpiecznych związanych z działalnością przemysłową prowadzona na terenie miasta i w jego okolicach.

Zadaniami ułatwiającymi prowadzenie ruchu samochodowego obwodowego są dla miasta Płocka drogi uwzględniane dotychczas jako zadania dotyczące budowy obwodnicy północnej

---

<sup>12</sup> WRM-V.030.11.2015.PN z dnia 30 listopada 2015 roku

<sup>13</sup> WRM-V.030.3.2016.PN z dnia 22 kwietnia 2016 roku

i północno-zachodniej. Budowa obwodnicy północnej miasta Płocka w kierunku Goślic, w uprzednio planowanym przebiegu okazała się zadaniem nieuwzględnionym przez GDDKiA w bieżącej perspektywie. Ze względu na brak możliwości wpisania przedmiotowej inwestycji do wieloletniego programu budowy dróg krajowych na lata 2011 - 2015, Gmina Miasto Płock wstrzymała prowadzenie wstępnych prac przygotowawczych do rozpoczęcia przetargu na opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z niezbędnymi decyzjami zezwalającymi na realizację zadania polegającego na budowie obwodnicy północnej w granicach miasta. Nie czekając na decyzję GDDKiA w zakresie rozpoczęcia budowy obwodnicy północnej, Miasto podjęło decyzję o rozpoczęciu prac projektowych dla budowy łącznika pomiędzy Rondem Wojska Polskiego a węzłem Bielska. Budowa łącznika przyczyniła się do rozwoju układu drogowego miasta Płocka, co w efekcie przyczyniło się do wyprowadzenia z centrum miasta transportu ciężkiej i niebezpiecznego, zarówno lokalnego jak i tranzytowego. Budowa obwodnicy zapewnia zwiększenie przepustowości komunikacyjnej miasta oraz zapewnienia spójności funkcjonalnej oraz przestrzennej. Podniesienie poziomu spójności przestrzennej pozytywnie wpływa na poprawę konkurencyjności miasta na tle krajowym oraz poszerzenie oferty inwestycyjnej dla potencjalnych partnerów gospodarczych miasta. Podniesienie poziomu rozwoju pozytywnie wpływa na jakość życia oraz komfort mieszkańców poprzez poszerzenie oferty komunikacyjnej, co przyczynia się do zwiększonej mobilności nie tylko mieszkańców Płocka, ale również gmin ościennych.

13 czerwca 2016 roku Zastępca Prezydenta Miasta Płocka ds. Inwestycji i Rozwoju wystosował pismo do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie w sprawie realizowanych i planowanych inwestycji drogowych<sup>14</sup>. Informacje zawarte w piśmie mają posłużyć do analizy i aktualizacji planowanych działań GDDKiA w rejonie Płocka. Wskazane zostały działania priorytetowe, o szczególnym znaczeniu dla rozwoju Miasta. Są to m.in.

- Budowa trasy północno-zachodniej miasta Płocka na odcinku od węzła „Boryszewo” w ulicy Otolińskiej do węzła „Bielska”,
- Budowa trasy północno-zachodniej miasta Płocka na odcinku od węzła „Bielska” do węzła „Długa”,

---

<sup>14</sup> BIS-I.7011.5.7.2016.AT z dnia 13 czerwca 2016 roku

- Przebudowa ulicy Wyszogrodzkiej na odcinku od ul. Armii Krajowej do ul. Harcerskiej (drugi pas jezdni).

Pełne zakończenie inwestycji, polegające na budowie obwodnicy Płocka korzystnie wpłynęłoby na komunikację międzyregionalną, ponieważ miasto z punktu widzenia położenia terytorialnego umożliwia przepływ transportu w kierunku północ-południe oraz na arenie międzynarodowej wschód – zachód. Realizacja inwestycji w przy wsparciu środków krajowych oraz Unijnych byłoby siłą napędową dla przyspieszenia realizacji inwestycji.

Budowa obwodnicy północno-zachodniej miasta Płocka to element infrastruktury drogowej rozprowadzający ruch samochodowy do głównych ulic miasta, jak również ukierunkowanie na sprawne wpięcie w drogi zewnętrzne.

1. Budowa trasy północno-zachodniej miasta Płocka na odcinku od węzła "Boryszewo" w ulicy Otolińskiej do węzła "Bielska" – droga wojewódzka. Odcinek rozpoczynający się węzłem „Boryszewo” w ul. Otolińskiej (droga wojewódzka nr 567) i kończy na węźle „Bielska” zlokalizowanym w ul. Bielskiej (DK-60). Przebieg drogi ma przekrój jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu, tylko w rejonie węzłów droga posiada dwie jezdnie lub wydzielone dodatkowe pasy włączeniowe. Wzdłuż drogi zaprojektowano drogi serwisowe obsługujące dojazd do przyległych działek. Długość odcinka przewidzianego do realizacji w ramach przedmiotowego zadania to 7,210 km dróg, z wyszczególnieniem:
  - Droga główna trasy północno-zachodniej wraz z przebudowywanym odcinkiem ul. Bielskiej o długości 2,749 km,
  - Łącznice węzła „Bielska” o długości 829,61 mb,
  - Drogi serwisowe wraz z sięgaczem ul. Otolińskiej – ul. KD o długości 3,632 km. Gmina Miasto Płock posiada już dokumentację projektowo-kosztorysową wraz z decyzją zezwalającą na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Realizację robót budowlanych zaplanowano na lata 2017 – 2018.
2. Budowa trasy północno-zachodniej miasta Płocka na odcinku od węzła „Bielska” do węzła „Długa” – droga wojewódzka. Kolejny odcinek trasy północno-zachodniej miasta Płocka obejmuje budowę jednojezdniowej drogi, o długości 2,0 km od węzła "Bielska" zlokalizowanego w ciągu drogi krajowej nr 60 do węzła "Długa" w ciągu istniejącej ul. Długiej, w kierunku uprzemysłowionej części miasta, gdzie funkcjonują największe zakłady przemysłowe Płocka. W ramach zadania przewiduje się połączenie ul. Przemysłowej z



nowobudowaną Trasą. Inwestor uzyskał Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach - decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 31 stycznia 2011r., znak: WOOS-II.4210.36.2011.TS. W 2014r uzyskano decyzję zezwalającą na realizację inwestycji drogowej, realizację robót budowlanych zaplanowano na lata 2016 – 2018.

Uwzględniając uwarunkowania nowej perspektywy finansowej UE, a także wzmocnienie samorządności na szczeblu lokalnym miasto Płock, jako miasto regionalne, będzie współtworzyło obszar funkcjonalny. Integracja samorządów w otoczeniu miast ma umożliwiać efektywniejsze zarządzanie przestrzenią i harmonizować zadania na rzecz trwałego rozwoju tych jednostek.

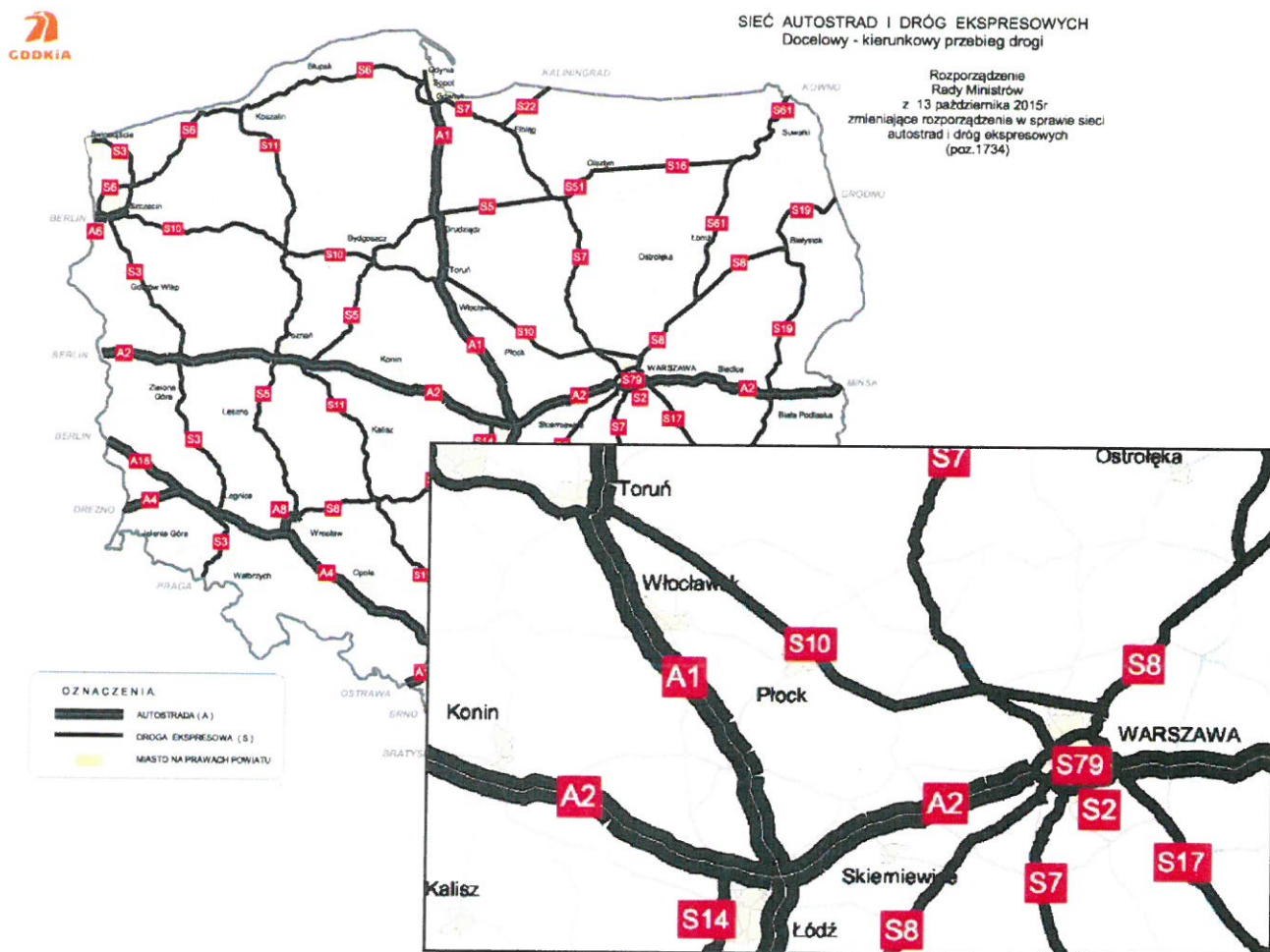
W dniu 3 października 2015 roku Prezydent Miasta Andrzej Nowakowski wystosował pismo do Prezesa Rady Ministrów Pani Ewy Kopacz wskazujące na konieczność podjęcia niezbędnych działań wspomagających przyspieszenie oraz umożliwienie realizacji inwestycji ważnych dla Miasta Płocka<sup>15</sup>. Prezydent wskazał w piśmie inwestycje wspomagające rozwój gospodarczy Miasta, takie jak ustanowienie nowego przebiegu drogi S10 w bezpośredniej bliskości Płocka, budowa drogi krajowej nr 62, budowa linii kolejowej Płock-Modlin czy prace związane z drogą E-40, mające bezpośrednie przełożenie na komfort życia oraz bezpieczeństwa mieszkańców rejonu płockiego. Przystosowanie dróg w rejonie Płocka do przewozu materiałów niebezpiecznych ADR i RID, związanych z lokalizacją rafinerii PKN Orlen stanowi kluczowe zadanie do realizacji w najbliższym czasie. Wskazana została konieczność poprawy węzłów komunikacyjnych m.in. w kierunku Warszawy, w celu zapewnienia bezpieczeństwa komunikacyjnego oraz poprawy życia i zdrowia mieszkańców regionu. Długofalowe wprowadzenie rozwiązań, zmierzających do poprawy żeglowności rzeki Wisły stanowi przyszłą szansę Miasta Płocka, w perspektywie rozwoju.

Wynikiem wszelkich działań prowadzonych przez Miasto Płock było przyjęcie przez Radę Ministrów dnia 13 października 2015 roku Rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Dokument ten określa docelowy-kierunkowy przebieg drogi, w którym droga ekspresowa S10 wskazującej przebieg A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – S7 (Nowy Dwór Mazowiecki) – S8 (Wołomin).

---

<sup>15</sup> WRM-V.030.10.2015.PN z dnia 3 października 2015 roku

Rysunek 9 Planowany przebieg drogi ekspresowej S 10



Źródło: Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <https://www.gddkia.gov.pl/pl/926/autostrady>