

Przewodniczący Rady Miasta Płocka Artur Jaroszewski o S10

„Co innego minister, co innego GDDKiA...”

Przewodniczący Rady Miasta Płocka Artur Jaroszewski, który na bieżąco porusza kwestie związane z budową drogi S10, nadesłał do redakcji TP tekst, który jest odniesieniem do ostatnich informacji przekazanych przez GDDKiA – o czym również piszemy w tym numerze. Poniżej zamieszczamy jego treść.

„Cztery miesiące temu w trakcie wizyty w Płocku minister infrastruktury Andrzej Adamczyk mówił, iż „droga ekspresowa S10 zbliży się maksymalnie do Płocka”. Niestety, najnowsze komunikaty ze strony internetowej GDDKiA są niepokojące. Pojawiają się w nich informacje o wariantach przebiegu ekspresówki na płockim odcinku przez Płońsk lub Bielsk. Czyżby kolejny raz mieszkańcy naszego miasta zostali omamieni obietnicami bez pokrycia?

Do roku 2010 na żadnej mapie krajowych dróg szybkiego ruchu nie było Płocka. Pierwszym dokumentem strategicznym, który to zmieniał była uchwalona w grudniu 2011 roku Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Mimo, iż w pierwotnej wersji projektu KPZK zaplanowano przebieg drogi po starym śladzie DK10, dzięki staraniom władz miasta do podstawowej sieci szkieletowej przebiegu dróg ruchu bezkolizyjnego wprowadzono nowe połączenie Warszawa – Płock – Bydgoszcz.

Kolejnym dokumentem krajowym, który uwzględniał Płock w docelowej sieci dróg szybkiego ruchu, było Rozporządzenie Rady Ministrów z października 2015 roku zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Od tej daty w oficjalnych dokumentach rządowych przebieg przyszłej ekspresówki S10 przewidywano przez Płock zamiast przez Sierpc i Płońsk. Aktualnie obowiązujące Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych z września 2019 roku opisuje docelowy kierunkowy przebieg drogi S10 jako: Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – Naruszewo.

Cztery miesiące temu podczas wizyty w naszym mieście minister infrastruktury Andrzej Adamczyk potwierdził, że „droga ekspresowa S10 zbliży się maksymalnie do Płocka”.

Niezrozumiała wolta inwestora

Płocki samorząd od lat opowiada się za zaprojektowaniem S10 w taki sposób, aby pełniła ona jednocześnie rolę obwodnicy po stronie północnej miasta i Orlenu. Podobną funkcję drogi szybkiego ruchu odgrywają w pobliżu wszystkich miast. W lutym i marcu tego roku rada miasta oraz rada powiatu przyjęły podobne w treści uchwały – apele do władz centralnych o projektowanie i budowę S10 w bliskim sąsiedztwie Płocka. 22 kwietnia obydwie samorządy otrzymały identyczną odpowiedź z Ministerstwa Infrastruktury, w której stwierdzono między innymi: „Zgodnie z przedłożonymi materiałami do przetargu analizowane będą różne możliwe warianty przebiegu S10 w pobliżu Płocka”.

Od kilku miesięcy płockim odcinkiem S10 zajmuje się bydgoski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, który przejął to zadanie od oddziału warszawskiego. Niestety, najnowsze komunikaty zamieszczone na stronie internetowej GDDKiA (inwestora tego przedsięwzięcia) są niepokojące i nie biorą pod uwagę wieloletniego wykluczenia komunikacyjnego Płocka.

Na początku maja na stronie internetowej GDDKiA ukazała się informacja bydgoskiego oddziału GDDKiA o podpisaniu umowy na projekt i budowę dwóch odcinków S10. Oprócz opisu przetargu na odcinek S10 Bydgoszcz - To-

W najbliższych 20 miesiącach zapadnie decyzja o ostatecznym przebiegu S10. Potem kilkanaście miesięcy projektowania i kilka lat budowy. Realny finał około 2030 roku. Termin odległy, ale ważniejszy od „kiedy” będzie „którędy”. Najnowsze informacje na stronie GDDKiA są niepokojące dla Płocka. Nadal nie są brane pod uwagę argumenty samorządu, że ekspresówka powinna być obwodnicą Płocka w związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańcom Płocka, które trudno przeliczyć na złotówki. W naszym mieście jest przecież największe w Polsce skupisko zakładów du-

ły wszystkie miasta, w pobliżu których budowano tego typu drogi. Nie znam miasta, którego władze mówiłyby: „nie chcemy blisko, chcemy daleko”. Tam, gdzie się tylko dało, drogi ekspresowe i autostrady były i są fragmentem miejskich obwodnic.

Przeanalizujmy w jakiej odległości od miast znajdują się nowo wybudowane drogi szybkiego ruchu:

- Rzeszów to sąsiedztwo autostrady A4, poprowadzonej 2-3 km od północnych granic miasta.
- Tarnów – A4 wybudowana po północnej granicy i nawet wchodzi gdzieś do wewnątrz.

S10 po granicy miasta od strony południowej.

- Bydgoszcz – budowana S10 częściowo po południowej granicy miasta, częściowo 2-3 km od granicy. Z kolei od zachodu Bydgoszcz przebiega S5 w odległości 2-3 km od granic.
- Włocławek – A1 zlokalizowana od 1 do 5 km od granicy po stronie zachodniej i południowej.
- Piotrków Trybunalski – A1 po granicy miasta od strony zachodniej, S12 po granicy miasta od północy.
- Częstochowa – nowa A1 przebiega niemalże po granicy miasta od zachodu.
- Jastrzębie Zdrój – A1 około 1 km od granic miasta po stronie północno-zachodniej.
- Białystok – S8 poprowadzona od strony północnej wewnątrz granic.
- Radom – nowa S7 zlokalizowana od 2 do 5 km od granic miasta po stronie zachodniej.
- Kielce – S7 przebiega około 1 km na zewnątrz miasta od strony północno-zachodniej.
- Lublin – nowa S19 położona od 1 do 4 km na zewnątrz miasta od strony zachodniej, S12 i S17 około 2 km na zewnątrz miasta od północy, S17 po granicy miasta od wschodu.
- Aglomeracja Łódzka – A2 około 2 km od granicy Zgierza po stronie północnej, A1 po granicy Łodzi od strony wschodniej, S8 około 5 km od granicy Łodzi od strony południowej.
- Elbląg – nowa S7 po granicy miasta od strony południowo-zachodniej.
- Koszalin – budowana S6 po granicy miasta od strony północnej.
- Słupsk – budowana S6 po granicy miasta od strony południowej.

Dlaczego Płock ma być potraktowany gorzej?

Płock czeka na drogę szybkiego ruchu najdłużej ze wszystkich miast ponad stu tysięcy. Nie dajmy sobie teraz wcisnąć przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad jakiejś namiastki dostępu do S10 na zasadzie: „poprowadzimy drogę szybkiego ruchu 18 km od Płocka na północ, do której dojedziecie sobie przez zmodernizowaną DK60”. Takie rozwiązanie nie wpłynie na ożywienie gospodarcze Płocka, na przyciągnięcie inwestorów. Nie ułatwi również komunikacji z największym przedsiębiorstwem w kraju. Irracjonalne wydają się też przewidywania, że kierowca z Płocka, jadąc do Warszawy, wybierze drogę przez Bielsk. Szybciej i krócej będzie dotychczasową DK62.

Ostateczna decyzja należy do instytucji centralnych: parlamentarzystów, ministrów, instytucji rządowych. Sierpc, Bielsk czy Płońsk mają swoich lobbystów. Ale to w Płocku zlokalizowany jest największy zakład przemysłowy w Polsce.

Dość pustych obietnic przedwyborczych, jakie słyszymy co 4 lata! Dla płoczan to jeden z najważniejszych tematów, ponad wszelkimi podziałami.”

Artur Jaroszewski
Przewodniczący
Rady Miasta Płocka



Przewodniczący Rady Miasta Artur Jaroszewski

ruń jest tam również wzmianka o przebiegu całej przyszłej drogi ekspresowej S10: „W docelowym kształcie S10 połączy Szczecin, Piłę, Bydgoszcz, Toruń, Płońsk, kończąc się na Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej”. Również na stronie internetowej GDDKiA zamieszczono niedawno kolejną aktualizację mapy Programu Budowy Dróg Krajowych (realizacja i plany według stanu z 28 kwietnia br.). Zniknął z niej przebieg S10 w okolicy Płocka, pojawił się przez Bielsk. O tych działaniach inwestora płocki samorząd, jako zainteresowana strona, nie został poinformowany. Wystąpiliśmy do GDDKiA o oficjalne wyjaśnienie. Na początku czerwca GDDKiA skorygowała komunikat o docelowym przebiegu S10. Wyraz „Płońsk” zmieniono na „Płock”. Pojawił się też nowy komunikat o wyłonieniu wykonawcy Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Projektant STEŚ wytoczył przebieg drogi ekspresowej między Włocławkiem a Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej.

S10 dla Płocka i Orlenu

Budowa drogi ekspresowej S10 w pobliżu Płocka jest jedną z najważniejszych spraw dla przyszłości naszego miasta. Bez niej trudno mówić o rozwoju. Sąsiedztwo drogi szybkiego ruchu to atrakcyjne miejsce dla inwestorów, czyli potencjalnie nowe miejsca pracy.

złego ryzyka wystąpienia awarii przemysłowej (ZDR-y). Nie mamy drogi szybkiego ruchu, obwodnic na drogach krajowych, bezpośredniego połączenia kolejowego z Warszawą, a transport substancji niebezpiecznych z Orlenu i innych zakładów cały czas odbywa się przez miasto.

Przyjezdni owszem zachwycają się niepowtarzalnym położeniem naszego miasta na wysokiej skarpie wiślanej i piękną panoramą, lecz narzekają na trudności z dotarciem. Jesteśmy „dziurą” komunikacyjną, mimo tak dużego potencjału gospodarczego. W zakresie posiadanych kompetencji miasto modernizuje i buduje drogi wewnętrzne w swoich granicach. Samorząd między innymi wybudował tak zwaną małą obwodnicę Płocka. Jednak te inwestycje nie rozwiązują nabrzmiałego od lat problemu pozostawiania miasta na peryferiach dróg szybkiego ruchu. Warto również przypomnieć uzasadnienie do rządowego Rozporządzenia z 2015 roku zmieniającego przebieg S10 na korzyść Płocka: „(...) Konieczność dostosowania istniejącego układu drogowego w związku z funkcjonowaniem strategicznych zakładów rafinerii w Płocku”.

Nie dajmy się omamić

Dylemat, w jakiej odległości od aglomeracji powinna znaleźć się ekspresówka lub autostrada, mia-

- Kraków – A4 przebiega po południowej granicy miasta, w większości od wewnątrz, a budowana S7 po granicy miasta od zachodu i północy.
- Opole jest oddalone około 5-6 km na północ od autostrady A4, najdalej spośród miast ponadstu tysięcy.
- Wrocław ma poprowadzoną A4 po południowej granicy miasta, a S8 po granicy północnej i zachodniej.
- Legnica ma A4 dokładnie po granicy miasta od południa.
- Zielona Góra to przykład, że można wyjść naprzeciw postulatowi samorządu i mieszkańców. „Wygięto” drogę S3, żeby dochodziła do aglomeracji, przebiega po zewnętrznej wschodniej, niezabudowanej intensywnie części miasta.
- Gorzów Wielkopolski posiada S3 przebiegającą po granicy miasta od południa i zachodu.
- Szczecin – S3 i S6 poprowadzono niemalże po granicy miasta od południa i południowego zachodu.
- Poznań – A2 przebiega po południowej stronie, częściowo po granicy, częściowo nawet 1-2 km wewnątrz.
- Konin to A2 położona 2 km od południa na zewnątrz granic.
- Grudziądz – A1 przebiega 1-2 km od granicy miasta po stronie południowo-zachodniej.
- Toruń – A1 po granicy miasta od strony wschodniej, a budowana