

Niepokojące informacje w sprawie przebiegu S10

Minister swoje, GDDKiA swoje...

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk mówił w trakcie wizyty w Płocku, która odbyła się cztery miesiące temu, że droga ekspresowa S10 zbliży się maksymalnie do Płocka. Niestety najnowsze komunikaty z internetowej strony GDDKiA są niepokojące. Pojawiają się w nich informacje, że na naszym terenie droga przebiegać ma przez Płońsk lub Bielsk. Czyżby kolejny raz mieszkańcy naszego miasta zostali omamieni obietnicami bez pokrycia?

Do roku 2010 nie było Płocka na żadnej mapie krajowych dróg szybkiego ruchu. Pierwszym dokumentem strategicznym, który to zmieniał, była uchwalona w grudniu 2011 roku Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Chociaż 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 tego czasu 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 takim zaprojektowaniem S10, by pełniła ona jednocześnie rolę obwodnicy po stronie pół-

nocnej miasta i Orlenu. Podobną funkcję drogi szybkiego ruchu odgrywały 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 oba 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 oddziałem S10 zajmuje się bydgoski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, który przejął to zadanie od oddziału warszawskiego. Niestety najnowsze komunikaty zamieszczone na internetowej stronie GDDKiA (inwestora tego przedsięwzięcia) są niepokojące i nie biorą pod uwagę wieloletniego wykluczenia komunikacyjnego Płocka. Na początku maja na stronie GDDKiA ukazała się informacja bydgoskiego oddziału o podpisaniu umowy na projekt i budowę dwóch odcinków S10.

Oprócz opisu przetargu na odcinek S10 Bydgoszcz-Toruń 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 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 za to Bielsk. O tych działaniach inwestora płocki samorząd, jako zainteresowana strona, nie został poinformowany. Wystąpiliśmy do GDDKiA o oficjalne wyjaśnienie.

S10 DLA PŁOCKA I ORLENU

Budowa drogi ekspresowej S10 w pobliżu Płocka to jedna 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. W najbliższych 20 miesiącach zapadnie decyzja o ostatecznym przebiegu S10. Później czeka nas kilkanaście miesięcy projektowania i kilka lat budowy. Realny finał inwestycji to 2030 rok. Termin odległy, ale ważniejsze od „kiedy” będzie „którędy”. Najnowsze informacje ze strony GDDKiA są dla Płocka mało optymistyczne.

Nadal nie są brane pod uwagę argumenty samorządu, że ekspresówka powinna być obwodnicą Płocka w związku z koniecznością zapewnienia mieszkańcom miasta bezpieczeństwa, które trudno przeliczyć na złotówki. Życie nie raz pokazało, że niezrozumiałe oszczędności mszczą się przez długie lata. W naszym mieście jest przecież największe w Polsce skupisko zakładów dużego ryzyka wystąpienia awarii przemysłowej (ZDR-y). Tymczasem nie mamy w pobliżu żadnej drogi szybkiego ruchu, obwodnic na drogach krajowych, bezpośredniego połączenia kolejowego z Warszawą, a transport substancji niebezpiecznych z Orlenu i innych zakładów odbywa się przez miasto.

Przyjezdni zachwycają się wprawdzie niepowtarzalnym położeniem Płocka na wysokiej skarpie wislanej i piękną panoramą, lecz narzekają na trudności z dotarciem. Mimo tak dużego potencjału gospodarczego jesteśmy komunikacyjną „dziurą”. Modernizujemy i budujemy szlaki komunikacyjne

przebiegające przez Płock. Z inicjatywy samorządu wybudowana została tzw mała obwodnica. Inwestycje prowadzone przez władze lokalne nie rozwiązują jednak nabrzmiałego od lat problemu pozostawiania miasta poza zasięgiem dróg szybkiego ruchu. Warto również przypomnieć uzasadnienie 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 OMAMIAĆ

Władze miast, w pobliżu których budowano drogi ekspresowe lub autostrady, zawsze stawały przed dylematem, w jakiej odległości powinna znaleźć się nowa droga. Nie znam jednak żadnego miasta, którego władze mówiłyby: „nie chcemy blisko, wolimy daleko”. Gdzie tylko się 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, miejscami wchodzi do wewnątrz.
- 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 ponadstutysięcznych.
- Wrocław ma A4 poprowadzoną 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 postulatom samorządu i mieszkańców. „Wygieto” 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 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

Bydgoszczy przebiega S5 w odległości 2-3 km od granic.

- Włocławek – A1 zlokalizowana 1-5 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 niemal 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 2-5 km od granic miasta po stronie zachodniej.
- Kielce – S7 przebiega około 1 km na zewnątrz miasta od strony północno-zachodniej.
- Lublin – nowa S19 położona 1-4 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 MIEĆ GORZEJ?

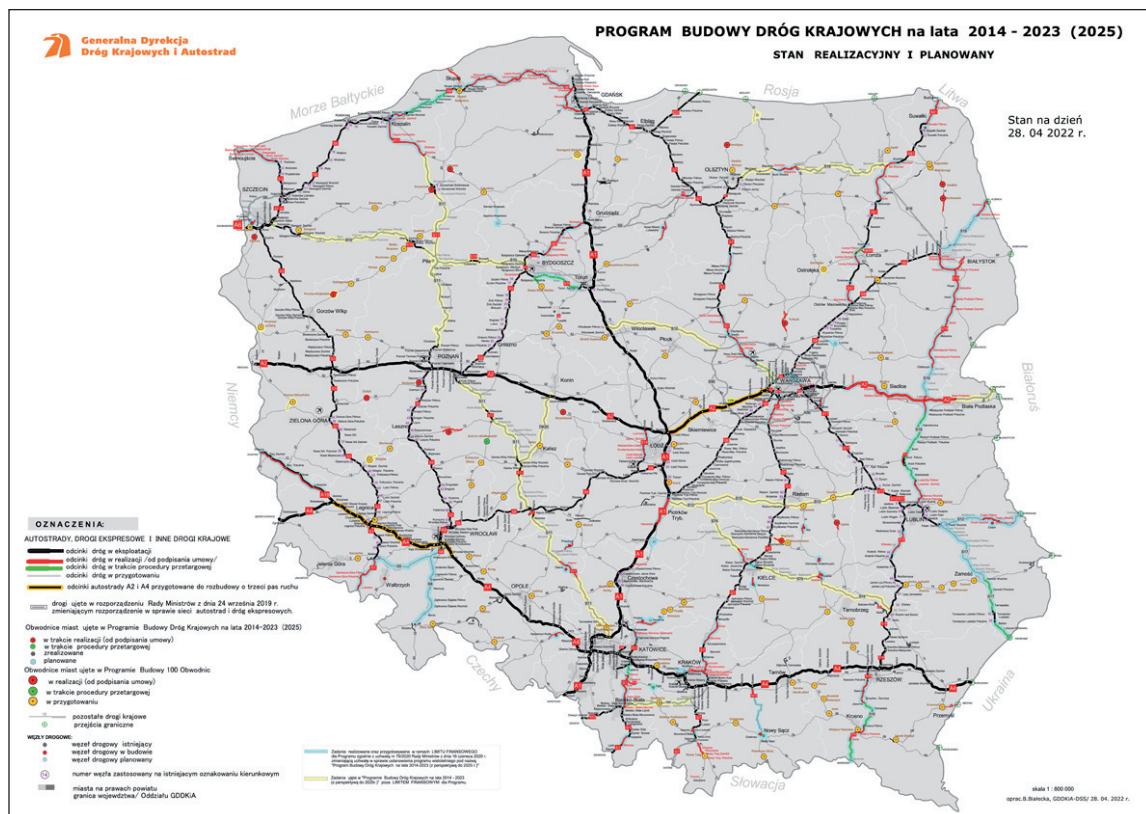
Płock czeka na drogę szybkiego ruchu najdłużej ze wszystkich ponad stutysięcznych miast. Nie możemy pozwolić sobie na wciśnięcie przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad jakiegś namiastki dostępu do S10 na zasadzie: „poprowadzimy drogę szybkiego ruchu 18 km od Płocka na północ, do której dojedziecie sobie przez zmodernizowaną DK60”. Takie rozwiązanie nie wpłynie na ożywienie gospodarcze Płocka, na przyciągnięcie kapitału. 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 dotychczasowa 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 cztery lata! Dla płoczan to jeden z najważniejszych tematów, ponad wszelkimi podziałami. ■

Artur JAROSZEWSKI
Przewodniczący
Rady Miasta Płocka

PS. Po interwencji płockiego Ratusza na początku czerwca GDDKiA skorygowała komunikat o docelowym przebiegu S10. Wyraz „Płońsk” zmieniono na „Płock”.



Najnowsza mapa GDDKiA z 28 kwietnia 2022 roku z planowanym przebiegiem S10 przez Bielsk