

Kamiński, Krzysztof

Informacja z dyskusji panelowej w TNP dotycząca układu komunikacyjnego miasta Płocka w powiązaniu z nową przeprawą mostową

Notatki Płockie 40/2-163, 59-62

1995

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

INFORMACJA Z DYSKUSJI PANELOWEJ W TNP DOTYCZĄCEJ UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO MIASTA PŁOCKA W POWIĄZANIU Z NOWĄ PRZEPRAWĄ MOSTOWĄ

Dyskusja panelowa nt. "UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO MIASTA PŁOCKA W POWIĄZANIU Z DRUGĄ PRZEPRAWĄ MOSTOWĄ PRZEZ WISŁĘ" odbyła się w dniu 17 października 1994 r. w siedzibie Towarzystwa Naukowego Płockiego. Organizatorem tej dyskusji byli: Zarząd Miasta Płocka, Referat Opracowań Urbanistycznych Urzędu Miasta Płocka, Komisja Ładu Przestrzennego, Gospodarki Mieszkania i Terenami Rady Miasta Płocka oraz TNP.

W spotkaniu uczestniczyli zaproszeni posłowie i senatorowie Ziemi Płockiej, Przewodniczący Rady Miasta, Architekt Wojewódzki, Biuro Planowania Przestrzennego w Płocku, Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich w Płocku, TUP, SARP, PZITB oraz przedstawiciele ważniejszych instytucji, organizacji i zakładów przemysłowych działających na terenie miasta, jak również przedstawiciele lokalnych środków masowego przekazu.

Poniżej zaprezentowano najważniejsze wystąpienia organizatorów i uczestników spotkania.

Dyskusję otworzył **Wiceprezydent Miasta Płocka - dr inż. Krzysztof Kamiński**, który wyjaśnił ideę jaka przyświecała organizatorom spotkania, a którą było dostrzeżenie potrzeby społecznej dyskusji z udziałem przedstawicieli różnych środowisk na temat istniejącego i projektowanego układu komunikacyjnego miasta Płocka oraz trasy drugiej przeprawy mostowej, jak również wywołania tzw. "burzy mózgów" w/w tematach. Dyskusja ta powinna być bardzo ważna dla opracowania przyszłego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Płocka oraz dla radnych, którzy to studium będą zatwierdzać.

Następnie głos zabrał **Prezydent Miasta Płocka - mgr Andrzej Drętkiewicz**, który krótko przedstawił genezę spotkania. Zdaniem Prezydenta ważne decyzje, w tym także urbanistyczne powinny być



17 października 1994. Sala "Nowa". Uczestnicy konferencji (100 osób) na temat układu komunikacyjnego miasta Płocka w powiązaniu z nową przeprawą mostową przez Wisłę. Od lewej strony: dr inż. Jakub Chojnacki - prezes TNP, mgr inż. Czesław Krakowski - senator RP., dr inż. Krzysztof Kamiński - wiceprezydent m. Płocka, za nim mgr Andrzej Drętkiewicz - prezydent m. Płocka

poddawane szerokim dyskusjom społecznym. W związku z tym, że prace projektowe nad nową przeprawą rozpoczną się w najbliższym czasie, należy potwierdzić słuszność przyjętych dotychczas rozwiązań. Decyzja dotycząca lokalizacji nowej przeprawy mostowej, zapisana w obowiązującym planie ogólnym miasta zapadła kilkanaście lat temu, kiedy istniały zupełnie inne uwarunkowania rozwoju miasta.

Celem spotkania była próba przedstawienia innych, nieco przewrotnych koncepcji dotyczących układu komunikacyjnego miasta i sprowokowanie dyskusji na ten temat.

Obawy Prezydenta, jako mieszkańca miasta, odnośnie oficjalnie zaproponowanej przez WDDM lokalizacji nowej przeprawy mostowej i dróg dojazdowych można sprowadzić do następujących głównych tez:

a/ nie powinno się lokalizować mostu, który będzie rozstrzygał o ruchu tranzytowym, w centrum miasta, szczególnie w obliczu nasilającego się w ostatnich latach w naszym mieście procesu motoryzacji i zwiększenia ruchu tranzytowego;

b/ bolączką Płocka jest przewóz przez miasto ładunków niebezpiecznych. Dotychczasowa lokalizacja nie rozwiązuje tego typu problemów, nadal występuje koncentracja przewozów ładunków niebezpiecznych przez centrum miasta, w bliskim sąsiedztwie intensywnej zabudowy mieszkaniowej. Jest to pewien argument, żeby rozważyć nową lokalizację przeprawy mostowej;

c/ świadome rozcięcie miasta na dwie: części - mieszkalną i część z miejscami pracy dla mieszkańców;

d/ duże koszty budowy wielopoziomowego skrzyżowania i związane z tym małe szanse jego realizacji;

e/ utrudnienia w codziennych dojazdach do centrum miasta;

f/ problem hałasu;

g/ brak szans na budowę nowych linii kolejowych, w tym CMK;

h/ organizm miasta powinien dążyć do spójności.

Mgr inż. arch. Janusz Łabuz /były Główny Architekt Aglomeracji Miasta Płocka w Wojewódzkim Biurze Planowania Przestrzennego/ - przedstawił genezę układu komunikacyjnego miasta Płocka. Na wstępie omówił schemat planu ogólnego miasta Płocka z roku 1961.

W planie tym obowiązywał koncentryczny układ przestrzenny miasta z promienistym układem ulic. O rozwoju przestrzennym Płocka przesądziła lokalizacja Petrochemii. Omawiany plan zakładał stopniowe wyłączenie ruchu związanego z "Petrochemią" poza miasto - tzw. "małą" i "dużą" obwodnicą.

Opracowując plan następnej generacji autorzy doszli do wniosku, że najlepszym układem przestrzennego rozwoju miasta będzie układ pasmowy. Rozważano zarówno wschodni jak i zachodni wariant rozwoju miasta. Dla tego układu należało skonstruować pasmowy układ komunikacyjny. Nowy

układ wymagał "wprostowania" ulic i zrobienia tzw. "komunikacyjnej szyny miejskiej" - głównej ulicy miasta oraz ulic biegnących po obrzeżach dzielnic mieszkaniowych. Na tym etapie prac nad układem komunikacyjnym miasta pojawił się problem drujnej przeprawy mostowej, choć początkowo tylko mostu kolejowego.

Dla nowej przeprawy kolejowej wyznaczono nową lokalizację w pobliżu planowanej obecnie nowej przeprawy mostowej. Było to miejsce najtańsze do zrealizowania oraz dawało możliwość wykorzystania najmniejszych spadków skarpy wiślanej rzędu 5-6%.

Ten układ kolei niejako mechanicznie wyznaczył trasę układu drogowego.

W wyniku przeprowadzonej analizy autorzy planu doszli do wniosku, iż teren wybrany pod przyszłą przeprawę i trasę mostową jest swoistym korytarzem infrastrukturalnym. Przemawiało za tym:

a/ duża ilość linii wysokiego napięcia;

b/ przebieg rurociągów (paliwowych i produkcyjnych);

c/ zabagnienie terenu trudne do odwodnienia;

d/ obniżenie terenu w stosunku do otoczenia o około 6 m;

e/ trudność skomunikowania terenu z otoczeniem.

Decyzja o wschodnim kierunku rozwoju miasta /kierunek zachodni niemożliwy ze względu na zanieczyszczenie powietrza/ przesądziła o utworzeniu w tej części miasta jego środka ciężkości. I to była główna przesłanka za utrzymaniem w tym miejscu zarówno ruchu tranzytowego jak i sprowadzeniem ruchu miejskiego. Ruch tranzytowy stanowić miał 15 - 20 % całego ruchu. Kolejna sprawa, która miała wpływ na utrzymanie lokalizacji przeprawy w tym miejscu to problem komunikacji masowej i związków pomiędzy komunikacją miejską, a ruchem wyprowadzającym na zewnątrz.

Rozważano także inne warianty rozwoju miasta. Jednocześnie rozważano także inne koncepcje lokalizacji przeprawy mostowej /w sumie cztery/. Ostatecznie zdecydowano, że ze względów ekonomicznych i funkcjonalnych najbardziej optymalnym rozwiązaniem jest lokalizacja przeprawy mostowej pomiędzy Zakładem Energetycznym i Podolszycami.

Mgr inż. arch. Zbigniew Lipski /Pracownia Architektoniczno-Urbanistyczna "LIPSKI i WUJEK" w Łodzi/ - współautor innej koncepcji układu komunikacyjnego miasta w powiązaniu z nową przeprawą mostową. Była to próba innego spojrzenia na problem przeprawy mostowej w Płocku, spojrzenia z punktu widzenia dążenia do integracji miasta w jedną całość. W przypadku Płocka ostatnim elementem starego sposobu myślenia są Podolszyce. W takiej sytuacji powinno dążyć się do integracji Podolszyc z miastem. Skłania do tego główna szyna komunikacyjna miasta /ul. Wyszogrodzka/ wzdłuż której miasto się rozwija. W opracowanej koncepcji nie ma różnicy w lokalizacji przeprawy mostowej w stosunku do lokalizacji obowiązującej w planie. Różnice są w układzie dróg dojazdowych do przeprawy.

Mgr inż. Gienadiusz Basłyk /Pracownia Architektoniczno- Urbanistyczna "LIPSKI i WUJEK" w Łodzi/ - współautor nowej koncepcji układu komunikacyjnego miasta w powiązaniu z nową przeprawą mostową. Z dotychczasowych prac nad krajowym układem dróg można wyciągnąć następujące wnioski:

a/ przyjęty przebieg autostrad omija rejon Płocka;
b/ planowana droga ekspresowa nr 10 relacji Warszawa - Szczecin nie jest jeszcze ustabilizowana, obecnie czynione są próby przybliżenia tej drogi w kierunku miasta;

c/ istotnej roli nabiera więc powiązanie układu komunikacyjnego miasta z autostradami i drogami ekspresowymi;

d/ ważnym elementem w układzie krajowym jest trasa łącząca Polskę centralną /rejon łódzki/ z rejonem Mazur, silnie obciążona także ruchem tranzytowym.

Stary most, ani obowiązujący wewnętrzny układ komunikacyjny miasta nie jest w stanie przejąć tego obciążenia /docelowo 2 - 2,5 tys. samochodów na godzinę/. Próbą rozwiązania tego problemu są opracowane warianty przebiegu trasy mostowej: a/ wariant I - pomiędzy Podolszycami a Imielnicą /po wschodniej stronie jaru/ - trudny do realizacji ze względów społecznych /teren nowo realizowanego budownictwa mieszkaniowego/;

b/ wariant II - na wschód od osiedla Imielnica - tereny wolne, praktycznie niezabudowane. Obydwa warianty wydłużają trasy dojazdowe do przeprawy mostowej. Podstawową zaletą tych wariantów jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar miasta. Ruch docelowy obsługiwany byłby przez dwa mosty. W komunikacji masowej autorzy analizowali możliwość wprowadzenia linii trolejbusowej, wykorzystując główną szynę komunikacyjną miasta.

Kolejną kwestią rozpatrywaną przez autorów była sprawa kolei, w tym także Centralnej Magistrali Kolejowej. Obecnie w zakresie kolei zaznaczają się następujące tendencje:

a/ dążenie do rozwoju komunikacji międzynarodowej typu TGV;

b/ spadek przewozów pasażerskich;

c/ zanik przewozów towarów masowych /głównie węgla/. Niezależnie od tych tendencji w planowaniu przestrzennym należy zachować korytarze kolejowe, w tym także pod CMK.

Mgr inż. arch. Ignacy Bładowski /przedstawiciel TUP, SARP i TNP/ - stwierdził, iż zarówno płocka jak i łódzka koncepcja wyznaczają jednoznacznie lokalizację mostu. W związku z tym wysunął następującą propozycję - najpierw skoncentrujmy się na moście a dopiero później wybierzmy najbardziej optymalny wariant dróg dojazdowych.

Doc. dr inż. Marian Rataj /przedstawiciel Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie, specjalista w dziedzinie planowania transportu i sieci ulic miejskich/ - powołał się na swoje wcześniejsze prace nad układem komunikacyjnym Płocka. Problem ruchu tranzytowego nabiera w Płocku

coraz większego znaczenia. Poza tym miasto posiada wysoki wskaźnik liczby samochodów - 330 na 1000 mieszkańców /dla porównania Warszawa 358/. Przeprowadzone prognozy ruchu tranzytowego wskazują na pilną potrzebę budowy nowego mostu. Zdaniem dyskutanta przedstawione nowe warianty przebiegu trasy mostowej należy przeanalizować pod względem ekonomicznym. Zaproponował pogodzić obydwie koncepcje. Realizacja pierwszego rozwiązania nie wyklucza w przyszłości drugiego. Nie zgodził się z tezą, że pierwsze rozwiązanie /tj. płockie/ rozwiąza miasto na dwie części.

Mgr inż. arch. Marcin Przyłubski /Spółdzielnia Pracy Twórczej Architektów i Plastyków "ESPEA" z Warszawy/ - autor MIEJSCOWEGO PLANU SZCZEGÓŁOWEGO ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO osiedli PODOLSZYCE PÓŁNOC i PODOLSZYCE POŁUDNIE /6.12.1994 r./.

W obowiązujących planach istnieją trzy powiązania Podolszyc z miastem:

a/ ul. Wyszogrodzka;

b/ ul. Zbiorcza południowa;

c/ tzw. obwodnica północna.

Należy dążyć do integracji Podolszyc z miastem. Do dzisiaj uważano, że Podolszyce to wschodnia część miasta, oddziaływająca bardziej na Borowiczki i Gulczewo. Opracowywany obecnie plan umożliwi obydwu rozwiązania.

Małe szanse na realizację CMK. Należy jednak zachować rezerwę terenu pod trasę kolejową. Kolejnym istotnym problemem dla Płocka, związanym także z koleją jest sprawa przewozu ładunków niebezpiecznych przez miasto. W Płocku musi powstać przeprawa mostowa kolejowa łącząca Petrochemię z południem kraju. O wyborze odpowiedniego wariantu przebiegu trasy mostowej zadecyduje prawdopodobnie przeprowadzona analiza ekonomiczna.

Mgr inż. arch. Stanisław Żurański /dyrektor Wydziału Gospodarki Przestrzennej UW w Płocku, architekt wojewódzki/ - stwierdził, że w kwestii komunikacji ogólnej istnieje konieczność przeanalizowania przebiegu drogi "10". Jeżeli chodzi o przeprawę mostową to szybciej realizowany będzie most w Wyszogrodzie, który jest preferowany przez Generalną Dyрекcyję Dróg Publicznych w Warszawie, jako element, który uzupełnia pewien układ pożądanego kierunku ruchu tj. z Łodzi na Mazury. Nie byłby to ruch towarowy, ale bardziej pasażerski. W tym momencie jawi się nam trasa i most jako element docelowego dojazdu do Płocka. Płock zamknął się już na etapie rozwoju koncentrycznego. Próba tworzenia sztucznych związków między różnymi częściami miasta jest już niemożliwa.

Wydłużenie miasta w układ pasmowy jednoznacznie przesądziło o komunikacyjnym sposobie jego powiązania. Nie ma potrzeby integracji miasta. Płock nie będzie się rozwijał koncentrycznie.

Warunki fizjograficzne, lokalizacja Petrochemii i inne układy wskazują na to, że trzeba szukać naturalnych warunków możliwości jego rozwoju. Jedno-

cznie kierunek zachodni (wraz z propozycją lokalizacji mostu w tym rejonie) i południowy zostały oprotowane przez ekologów. W związku z tym pozostaje wschodni kierunek rozwoju miasta. Reasumując - wszystkie problemy związane z przeprawą i trasą mostową powinny być rozpatrywane interdyscyplinarnie, aby można wysnuć właściwe i możliwe do realizacji wnioski.

Mgr inż. Kazimierz Pawlak /kierownik Zarządu Dróg w Płocku Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Warszawie/ - w nawiązaniu do wypowiedzi poprzedników poczuł niedosyt jeżeli chodzi o rozpracowanie komunikacji kolejowej. Czy z nowym mostem drogowym zostanie wprowadzony nowy most kolejowy? W przypadku pozostawienia starego układu /kolej na obecnym moście/ istnieje duże zagrożenie ekologiczne.

Mgr inż. arch. Leszek Mroczyński /naczelnik Wydziału Urbanistyki i Architektury UM Płocka/ - zwrócił uwagę na fakt iż Płock nie ma stabilnego kierunku gospodarczego (jeden duży zakład przemysłowy). Miasto odcięte jest od głównych szlaków komunikacyjnych kraju. Płock powinien dążyć do wykorzystania, nasilającego się w ostatnich latach ruchu tranzytowego z krajami nadbałtyckimi. Dopiero wpisanie Płocka w układ komunikacyjny kraju stworzy szanse dla jego rozwoju.

Prezydent m. Płocka Andrzej Drętkiewicz - podsumowując dyskusję podkreślił wagę spotkania, które ujawniło, że istnieje społeczna akceptacja dla nowej przeprawy i trasy mostowej. Prezydent zwrócił także uwagę na element społeczny i ekologiczny całej sprawy oraz podkreślił konieczność akceptacji społecznej przy podejmowaniu tego typu decyzji lokalizacyjnych.

ANDRZEJ OKUPNY, KRYSZYNA FURMAŃSKA

ZOFIA TŁUCHOWSKA, WŁODZIMIERZ SERAFIMOWICZ

UDZIAŁ REGIONU W REALIZACJI "STRATEGII DLA POLSKI"

W dniach 23-25 kwietnia 1995 r. w Miętnem k/ Garwolina w województwie siedleckim odbyło się trzydniowe Seminarium pt. "UDZIAŁ REGIONU W REALIZACJI STRATEGII DLA POLSKI" zorganizowane przez Wojewodę Siedleckiego, Sejmik Samorządowy Województwa Siedleckiego i Centralny Urząd Planowania.

Seminarium odbyło się pod patronatem Premiera Rzeczypospolitej, przy czym poza władzami samorządowymi i wojewódzkimi Siedlec /około 150 osób/ uczestniczyli przedstawiciele województw współpracujących blisko z Warszawą w ramach tzw. "Trójkąta C-T-K" /Ciechanów - Terespol - Kielce/ oraz "Porozumienia Województw Mazowieckich" tj. województw: płockiego, ciechanowskiego, ostrołęckiego, łomżyńskiego, siedleckiego, radomskiego, skierniewickiego i warszawskiego, jak również "przygranicza białoruskiego": województw białsko-podlaskiego i białostockiego.

Województwo płockie reprezentowały cztery osoby:
- mgr inż. Andrzej Okupny /Wicemarszałek Sejmiku Samorządowego Województwa Płockiego, Kierownik Urzędu Rejonowego w Kutnie/,

- mgr Krystyna Furmańska /Zastępca Dyrektora Wydziału Rozwoju Gospodarczego Urzędu Wojewódzkiego w Płocku/,

- mgr inż. Zofia Tłuchowska /WRG UW w Płocku/,
- mgr inż. Włodzimierz Serafimowicz /Zastępca Dyrektora Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Płocku, Przewodniczący Sekcji Systemowych Metod Zarządzania Towarzystwa Naukowego Płockiego/.

Omawiane Seminarium stanowi kontynuację spotkań w ramach porozumienia Wojewodów obszaru Trójkąta

C-T-K, podpisanego 23 maja 1994 roku oraz Porozumienia Województw Mazowieckich - podpisanego 17 marca 1995 roku w sprawie wspólnych działań podejmowanych w celu tworzenia warunków dla aktywizacji społeczno-gospodarczego rozwoju na obszarze obejmującym zainteresowane województwa.

Zakres współpracy w ramach Trójkąta CTK obejmuje:

a/ określenie założeń skoordynowanej polityki regionalnej,

b/ organizowanie badań służących diagnozowaniu i programowaniu rozwoju uzgodnionych obszarów problemowych, przede wszystkim infrastruktury,

c/ tworzenie warunków sprzyjających dynamizowaniu działalności gospodarczej w dziedzinach znaczących dla rozwoju zainteresowanych wojewodów, przede wszystkim w rolnictwie i jego otoczeniu a także w usługach,

d/ podejmowanie działań służących doskonaleniu form oraz metod pracy i życia na wsi,

e/ organizowanie przedsięwzięć umożliwiających lepsze wykorzystanie funkcji szlaków komunikacyjnych przechodzących przez ten obszar, zarówno międzynarodowych jak i krajowych oraz regionalnych.

W celu opracowania szczegółowych programów działania oraz projektów wspólnych przedsięwzięć sygnatariuszy porozumienia Trójkąta C-T-K utworzono osiem podzespołów roboczych pilotowanych przez poszczególne województwa:

1/ d/s rolnictwa i gospodarki żywnościowej /woj. ciechanowski/,