

Serafimowicz, Włodzimierz / Markuszewski, Stanisław / Lamparski, Henryk

Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich - inwestor zastępczy fazy przedinwestycyjnej nowej przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku

Notatki Płockie 41/1-166, 43-48

1996

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.

WOJEWÓDZKA DYREKCJA DRÓG MIEJSKICH - INWESTOR ZASTĘPCZY FAZY PRZEDINWESTYCYJNEJ NOWEJ PRZEPRAWY MOSTOWEJ NA WIŚLE W PŁOCKU

Członkowie Zarządu Sekcji Systemowych Metod Zarządzania i Sekcji Rozwoju Systemów Komunikacyjnych TNP pełniący równocześnie kierownicze funkcje w Pionie Technicznym Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Płocku, realizują aktywnie fazę procesu przedinwestycyjnego nowej przeprawy mostowej przez Wisłę w Płocku. Niniejsze opracowanie stanowi kontynuację artykułu pt. "Płockie starania o nowy most drogowy na Wiśle" ("Notatki Płockie" 1995, nr.3), który przedstawiał historię dotychczasowych działań.

Począwszy od sierpnia 1994 r. dla Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Płocku druga drogowa przeprawa mostowa na Wiśle w Płocku, jako podstawowy element płockiego węzła drogowego, stała się tematem wiodącym obok statutowej działalności, zarządzania (z pewnymi odstępstwami) drogami krajowymi i wojewódzkimi w dziesięciu miastach województwa oraz organizacji ruchu na wszystkich drogach w województwie.

W imieniu Wojewody Płockiego i Zarządu Gminy Płock WDDM obecnie pełni nieformalnie /bez środków finansowych i etatów/ funkcję inwestora zastępczego fazy przedinwestycyjnej tego przedsięwzięcia /most skorygowana w Płocku trasa drogi krajowej nr 60/.

Należy podkreślić, że z wyjątkiem jednego opracowania sfinansowanego przez Stowarzyszenie Społeczny Komitet Budowy Mostu "RATUNEK DLA PŁOCKA" oraz kilku prac zrealizowanych w ramach partnerskiej współpracy przez członków Zespołu d/s Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej w Województwie Płockim /Wydział Gospodarki Przestrzennej, Wydział Rozwoju Gospodarczego, Wydział Ochrony Środowiska, Wydział Geodezji i Gospodarki Gruntami oraz Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego UW w Płocku/, jak również przez Wydział Urbanistyki i Architektury Urzędu M. Płocka - całość prac od sierpnia 1994 r. do końca 1995 r. wykonywało społecznie m.in. w ramach TNP kilku pracowników WDDM.

Od I kw. 1996 r. merytoryczne kierowanie pracami WDDM realizowane było przez Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych w Warszawie i Związek Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej w Poznaniu, zgodnie z inspiracjami Zarządu Gminy Płock i przy akceptacji Wojewody Płockiego.

Działalność WDDM w zakresie drugiej przeprawy mostowej można podzielić na cztery charakterystyczne okresy:

- okres I /sierpień 94' - luty 95'/,
- okres II /marzec 95' - lipiec 95'/,
- okres III /sierpień 95' - grudzień 95'/,
- okres IV /styczeń 96' - marzec 96'/.

W pierwszym okresie /sierpień 94' - luty 95'/ z inicjatywy ówczesnego dyrektora WDDM Włodzimierza Serafimowicza oraz zgodnie z decyzją Wojewody Płockiego Krzysztofa Kołacha z dnia 19 września 1994 r., WDDM pomimo ogromu prac związanych z koniecznością nadrobienia opóźnień na remontowanym moście im. Legionów Marszałka J. Piłsudskiego i doprowadzenia go do przekazania do ruchu przed nastaniem zimy 1994/95 oraz w warunkach braku środków finansowych i etatów, wykonała wszystkie podstawowe prace inwestorskie decydujące o wyjściu z fazy dyskusji do działań formalnych.

W tym okresie na bazie dotychczasowych wykonanych w UW i UM Płocka prac koncepcyjno-projektowych (począwszy od 1961 r.), opracowano program działań, ustalono wstępnie parametry techniczne mostu i trasy mostowej, określono lokalizację na odcinku od ulicy Dobrzykowskiej do ulicy Wyszogrodzkiej /na wysokości objazdowego mostu tymczasowego rozebranego przed zimą 1994 r./, wystąpiono do Wydziału Gospodarki Przestrzennej Urzędu Wojewódzkiego w Płocku z wnioskiem o wskazanie lokalizacyjne, zlecono operat ekologiczny /na koszt Stowarzyszenia "Ratunek dla Płocka"/ oraz opracowano preliminarz kosztów i harmonogram prac fazy przedinwestycyjnej, jak również włączono do współpracy Towarzystwo Naukowe Płockie /Sekcję Systemowych Metod Zarządzania i Informatyki/ i inne krajowe jednostki naukowe i specjalistyczne.

W drugim okresie /marzec 95' - lipiec 95'/ nowy dyrektor WDDM Michał Uliński zrezygnował z działań społecznych i podjął próbę uzyskania pomocy etatowej

i finansowej od władz wojewódzkich i miejskich oraz Stowarzyszenia "Ratunek dla Płocka" dla wprowadzenia omawianej inwestycji do budżetu państwa. Niestety powyższe działania nie uzyskały akceptacji, stąd nie udało się WDDM w 1995 r. wykonać badań geologicznych i operatu hydrologicznego oraz pierwszej fazy konkursu na koncepcję mostu.

W trzecim okresie /sierpień 95' - grudzień 95'/ ponownie zwiększyła się aktywność pracowników WDDM w ramach firmy i TNP, gdyż uświadomiono sobie, że upływający czas jest nie do nadrobienia, tym bardziej, że nowe przepisy wynikające z Ustaw: prawo budowlane i o zagospodarowaniu przestrzennym, obowiązujące od 1 stycznia 1995 r. zdeaktualizowały część prac wykonanych w 1994 r.

W tym czasie opracowano **kilka wersji kilkunastokilometrowej trasy mostowej w obrębie Płocka** /od Gór do ulicy Bielskiej/, przy czym szczególne kontrowersje dotyczyły odcinka od węzła "Wyszogrodzka" do węzła "Bielska", w ramach skorygowanej w obszarze Płocka trasy drogi krajowej nr 60 /Kutno - Ciechanów/. W zależności od lokalizacji węzła "Bielska" na skrzyżowaniu z drogą do Sierpca /Zągot/ - za cmentarzem komunalnym, czy na skrzyżowaniu z drogą polną Jędrzejewo /przed cmentarzem komunalnym/ powstały różne jakościowo rozwiązania.

Należy stwierdzić, że pierwsza propozycja forsowana przez inż. Stanisława Markuszewskiego - chociaż krótsza o około 1 km a zatem tańsza, utrudniałaby zdaniem pozostałych autorów artykułu wybudowanie w przyszłości płockiej obwodnicy, równoległej po stronie północnej do ulicy Wyszogrodzkiej z jej włączeniem poprzez jar Brzeźnica do ulicy Długiej. Stąd W. Serafimowicz i H. Lamparski włączyli się do grona płockich urbanistów i drogowców fosujących rozwiązanie zgodne z "Planem zagospodarowania przestrzennego jednostek osadniczych Płocka" z 1984 r. a uściślonego przez mgr. inż. Jana Rolle z WBPP, czyli zamiast węzła "Bielska" /Zągot/ proponowali węzeł "Bielska" /Długa/ na płockiej obwodnicy.

Na przełomie 1995/96 r. W. Serafimowicz w ramach TNP opracował nowy wariant, w którym połączył zalety obu wariantów trasy zakładając zasadność lokalizacji węzła "Bielska" /Zągot/. Proponowana trasa w wariantcie trzecim nie przebiega po linii prostej od węzła "Wyszogrodzka" /jak w wariantcie pierwszym/, lecz uwzględnia ideę przyjętą w drugim wariantcie dotyczącą obwodnicy północno-wschodniej Płocka, jednakże nie równoległej do ulicy Wyszogrodzkiej a do planowanej w przyszłości Centralnej Magistrali Kolejowej /CMK/, począwszy od węzła "Cekanowo" na trasie Warszawa - Płock. Usytuowanie również węzła "Otołińska" możliwe blisko trasy CMK i dalszy przebieg trasy mostowej równoległe do niej, spowoduje poszerzenie terenów dla miasta. Postuluje się równocześnie dalsze równoległe przesunięcie nowej trasy mostowej i CMK dla umożliwienia w przyszłości rozbudowy Płocka w kierunku m. Radzanowo.

Kilkanaście wielowariantowych opracowań technicznych, urbanistycznych i organizacyjno-ekonomicznych

wraz z harmonogramami i wycenami dla ramowego programu zamierzenia inwestycyjnego /most i trasa mostowa/, wykonanych do końca III kw. 1995 r. w ramach WDDM, Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego UW, Towarzystwa Naukowego Płockiego oraz Wydziału Urbanistyki i Architektury Urzędu M. Płocka, stanowi **Studium Programowo-Przestrzenne II Przeprawy Mostowej**, które zgodnie z nową Ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym może być podstawą do uzyskania decyzji lokalizacyjnej.

W związku z powyższym WDDM ponownie wystąpiła 29 września 1995 r. o decyzję lokalizacyjną /warunki zabudowy i zagospodarowania terenu/ dla I etapu nowej przeprawy mostowej, tym razem zgodnie z nowymi przepisami - do Wydziału Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta Płocka.

W efekcie uzyskano z Urzędu M. Płocka w dniu 28 listopada 1995 r. oficjalny dokument stanowiący początek procesu inwestycyjnego - Decyzję Nr 652/95 o **Ustaleniu Warunków Zabudowy i Zagospodarowania Terenu** dla inwestycji pod nazwą: **"II przeprawa mostowa drogowa od ulicy Wyszogrodzkiej do ulicy Dobrzykowskiej wraz z węzłem komunikacyjnym w ulicy Wyszogrodzkiej i węzłem komunikacyjnym w ulicy Dobrzykowskiej zlokalizowanej w Płocku na działkach ..."**. W załączniku graficznym do Decyzji określono lokalizację jako pas szerokości około 100-150 m, przy czym po prawej stronie Wisły - pomiędzy starym Płockiem a osiedlem Podolszyce, natomiast po lewej stronie rzeki - wzdłuż tymczasowej drogi z płyt prefabrykowanych, wykonanej w 1994 r. jako dojazd do mostu objazdowego i pozostawionej przez WDDM jako element zaplecza dla nowej przeprawy mostowej.

W Załączniku nr 2 Decyzji tj. w **Warunkach Techniczno-Organizacyjnych Realizacji Inwestycji i Zagospodarowania Terenu** - Wydział Urbanistyki i Architektury narzucił dla inwestora i projektanta następujące warunki brzegowe projektowanej inwestycji:

"1. Trasę należy zaprojektować w parametrach ulicy głównej ruchu przyspieszonego z węzłami bezkolizyjnymi zgodnie z ustaleniami planu zagospodarowania miasta Płocka;

2. Należy sporządzić koncepcję przebiegu trasy w skali 1:2000 w celu ostatecznego rozstrzygnięcia m. in. przebiegu linii rozgraniczających. W koncepcji należy uwzględnić rezerwę terenu pod linię kolejową. W ciągu trasy należy uwzględnić chodniki i ścieżki rowerowe. Zaleca się prowadzenie osi trasy w głębokim wykopie na wysokości osiedla Podolszyce. Koncepcja powinna mieścić się w korytarzu wyznaczonym przez linie rozgraniczające oznaczone na załączniku graficznym nr 1. W koncepcji należy uwzględnić ustalenia miejscowego planu szczegółowego osiedli Podolszyce Północ i Podolszyce Południe w zakresie dotyczącym ochrony elementów zabudowy mieszkaniowej. Koncepcja może odbiegać od linii rozgraniczających wyznaczonych w planie zagospodarowania przestrzennego m. Płocka pod warunkiem:

a/ utrzymania zasady przebiegu trasy,

b/ zachowania innych elementów w planie zago-

spodarowania przestrzennego m. Płocka /trasa kolei/;

3. Należy opracować studium krajobrazowe przeprawy mostowej;

4. Koncepcja powinna uwzględniać warunki ewentualnej przebudowy infrastruktury;

5. Koncepcję należy przedłożyć do zaopiniowania przez WKUA."

W celu podzielenia się obiektywnymi trudnościami w pracach przedinwestycyjnych nowej przeprawy mostowej i omówienia zaktualizowanej wersji harmonogramu /wewnętrznego WDDM/ oraz poszerzenia zespołu - **WDDM zorganizował w dniu 8 listopada 1995 r. podsumowującą naradę koordynacyjną**, w której uczestniczyli poza przedstawicielami Urzędu Wojewódzkiego i Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich, przedstawiciele Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Warszawie i Towarzystwa Naukowego Płockiego.

Prowadzący naradę zastępca dyrektora WDDM W. Serafimowicz stwierdził, że *"zamysłem pomysłodawców jest skupienie w jednej jednostce koordynacji zagadnień dotyczących nowej przeprawy mostowej, prowadzonych dotychczas przez Zespół d/s Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej w Województwie Płockim, Urząd Miasta Płocka, Stowarzyszenie Społeczny Komitet Budowy Mostu "Ratunek dla Płocka", Towarzystwo Naukowe Płockie i Wojewódzką Dyrekcję Dróg Miejskich w Płocku. /.../ Waga zagadnienia wymaga od wszystkich stron zgrania, określenia zasad współpracy, ustalenia terminarza działań i sprawności. /.../ prace WDDM-u wstrzymuje brak zatwierdzonego harmonogramu dyrektywnego, brak środków finansowych /.../ Jednostka nie została zasilona dodatkowymi etatami. Przeciwnie tzw. "pilotaż-bis" pozbawia WDDM kilku etatów. /.../ dla WDDM-u potrzebne są etaty i kompetencje oraz skrócenie drogi służbowej. /.../ nie można przystąpić do opracowania harmonogramu dyrektywnego szczegółowego, gdy nie dysponuje się warunkami brzegowymi /określeniem możliwości finansowych, terminem zakończenia prac przedinwestycyjnych itp./ /.../ W związku z brakiem środków finansowych rozpoczęto również własne prace projektowe, studialne i analizy, gdyż czas nieuchronnie ucieka i Płock może przegrać w temacie mostu z innymi miastami w kraju".*

Dyrektor Wydziału Gospodarki Przestrzennej UW w Płocku mgr inż. arch. Stanisław Żurański jako przewodniczący Zespołu d/s Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej w Województwie Płockim przypomniał wówczas istotę i cel powołania przez Wojewodę Płockiego kierowanego przez niego Zespołu.

Stwierdził, że: *"jest to zespół problemowy, oceniający zagadnienia z zakresu tzw. infrastruktury komunikacyjnej, przygotowujący opinię i oceny dla Wojewody. /.../ właśnie na wniosek Zespołu, Wojewoda Płocki dał upoważnienie dla WDDM, do podjęcia i prowadzenia wszelkich działań zabezpieczających wprowadzenie tej inwestycji do realizacji. /.../ w związku z powyższym WDDM pełni funkcję inwestora zastępczego dla tych działań, na etapie przedinwestycyjnym. /.../ uznaje za zasadne roszczenia W. Serafimowicza, aby wszystkie materiały były udostępniane Inwestorowi. /.../ na projekt*

trasy czy mostu składa się wiele warunków, m. in.: formuła ustaleń przestrzennych, geologicznych, powodziowych itp. Dopiero po ich spełnieniu określony Zespół autorski przy pomocy służb GDDP, przygotowuje materiały wyjściowe mające na celu optymalizację rozwiązań przeprawy mostowej i przygotowanie procesu konkursowego. Rozstrzygnięcie konkursu należy zlecić jednostce do tego uprawnionej. Są to stowarzyszenia branżowe, które mają służby przygotowane do takich konkursów. /.../ Organizowane przez WDDM spotkania są bardzo cenne dla procesu inwestycyjnego."

Mgr inż. Stanisław Bentlewski z Wydziału Rozwoju Gospodarczego UW stwierdził: *"że przedłożona propozycja harmonogramu, jako dyrektywa nie budzi sprzeciwu. Wymaga jednak uszczegółowienia i udokumentowania poszczególnych haseł. Jego zdaniem WDDM ma pełne pole do popisu przy prowadzeniu tej inwestycji, może również efektywnie spożytkować pozytywne i negatywne doświadczenia z remontu mostu im. Legionów Marszałka J. Piłsudskiego".*

Inż. Stanisław Markuszewski w sytuacji, gdy trudno liczyć na dodatkowe etaty dla WDDM, uznał za konieczne, ażeby *"Wydziały Urzędu Wojewódzkiego przyjęły na siebie pewne zadania do wykonania"*.

W podsumowaniu protokołu z narady koordynacyjnej W. Serafimowicz podjął potrzebę *"rozpatrzenia możliwości rozszerzenia zespołu pracowników aktualnie zajmujących się omawianym tematem o 2-3 etaty z puli Wojewody Płockiego oraz poparcia inicjatywy analogicznych działań wspierających etatowo WDDM w Zarządzie Miasta Płocka"*.

Kontynuowano powyższą tematykę na naradzie zorganizowanej przez Wojewodę Płockiego Krzysztofa Kołacha w dniu 21 listopada 1995 r. w Luszyńcu z udziałem: Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie z zastępcą Dyrektora Generalnego Markiem Misticzem na czele, Rady Miasta Płock z przewodniczącym prof. Andrzejem Bukowskim, Zarządu Gminy Płock z prezydentami Dariuszem Krajowskim-Kukiel i Stanisławem Jakubowskim, Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej w Poznaniu z prof. Andrzejem Ryżyńskim jako przewodniczącym, Stowarzyszenia Społeczny Komitet Budowy Mostu "Ratunek dla Płocka" z Janem Siódłakiem jako przewodniczącym oraz Wydziału Gospodarki Przestrzennej UW (Stanisław Żurański), Wydziału Rozwoju Gospodarczego UW (Zdzisław Mazanek) i Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Płocku (Michał Uliński).

W czwartym okresie /styczeń 96' - marzec 96', który w zasadzie rozpoczął się 20 grudnia 1995 r. - w dniu podpisania Porozumienia pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Publicznych w Warszawie, Gminą Płock, Stowarzyszenie Społeczny Komitet Budowy Mostu "Ratunek dla Płocka" i Związek Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej w Poznaniu, nastąpiło ukierunkowanie działalności WDDM pod strategię GDDP i Zarządu Miasta Płocka. Porozumienie podpisane do akceptującej wiadomości przez Wojewodę Płockiego Krzysztofa Kołacha i Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusława Liberadzkiego stanowi

kontynuację współpracy rozpoczętej na naradzie 21 listopada 1995 r. w Luszyńcu.

Jego celem było uściślenie zadań jakie podejmą do realizacji poszczególne strony w zakresie: *"przygotowań realizacyjnych do budowy drugiej przeprawy mostowej wraz z dojazdami do mostu w Płocku"*.

Ustalono, że:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych w Warszawie wyraża zamiar realizacji drugiej przeprawy mostowej w Płocku tuż po zakończeniu budowy mostu w Toruniu. Jednocześnie podejmuje się koordynacji działań /.../;

2. Gmina Płock podejmie się zabezpieczyć środki finansowe pod przewidywane wykupy gruntów pod drogi dojazdowe do przeprawy /.../;

3. Stowarzyszenie Społeczny Komitet Budowy Mostu "Ratunek dla Płocka" podejmie się zlecenia wszystkich prac przygotowawczych, w tym również postępowania konkursowego /.../ - do wysokości posiadanych środków finansowych;

4. Związek Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej w Poznaniu wyraża zamiar przeprowadzić konkurs na projektowanie przeprawy mostowej /.../."

Porozumienie podpisali ze strony:

1/ Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie: - dr inż. Tadeusz Suwara - Generalny Dyrektor, - mgr inż. Marek Mistewicz - Zastępca Generalnego Dyrektora,

2/ Gminy Płock: - mgr inż. Dariusz Krajowski-Kukiel - Prezydent Miasta Płocka, - mgr Stanisław Jakubowski - Wiceprezydent Miasta Płocka,

3/ Stowarzyszenia Społeczny Komitet Budowy Mostu "Ratunek dla Płocka": - mgr inż. Jan Siodlak - Przewodniczący Stowarzyszenia, - mgr Franciszek Jaszczak - Zastępca Przewodniczącego Stowarzyszenia,

4/ Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej w Poznaniu: - prof. dr hab. inż. Andrzej Ryżyński - Przewodniczący Związku, - doc. dr inż. Jacek Skarżewski - Sekretarz Związku.

Dotychczas odbyły się trzy kompleksowe narady koordynacyjne Sygnatariuszy Porozumienia.

Na pierwszej naradzie zorganizowanej przez Urząd M. Płocka w dniu 31 stycznia 1996 r. w TNP - Zastępca Generalnego Dyrektora GDDP Marek Mistewicz szczegółowo omówił zakres porozumienia z 20 grudnia 1995 r. oraz poinformował, że *"podczas wczorajszego spotkania w GDDP, z udziałem przedstawicieli płockiego środowiska, dyskutowano nt. powiązania nowego mostu z krajową siecią drogową /.../. W Biurze Planowania Rozwoju Sieci Drogowej są prowadzone prace nad optymalnymi rozwiązaniami. Od tego, jakie nowy most będzie miał do spełnienia funkcje, zależy jego klasa i parametry techniczne."*

Stwierdził, że "strony są zobowiązane do powołania Zespołu Roboczego, odpowiedzialnego za proces przygotowawczy do realizacji budowy mostu. /.../ w jego skład zaproszeni zostaną przedstawiciele następujących instytucji: - Wojewody Płockiego, - Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie, - Gminy Płock, Stowarzyszenia Społeczny Komitet Budowy Mostu

"RATUNEK DLA PŁOCKA", - Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej z siedzibą w Poznaniu, - Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Warszawie,"

W związku z powyższym poszczególne strony delegowały swoich przedstawicieli do pracy w Zespole. Uzgodniono, że funkcję Przewodniczącego Zespołu Koordynacji Przygotowania Inwestycji "II PRZEPRAWY MOSTOWEJ NA RZECE WIŚLE W PŁOCKU" będzie pełnił mgr inż. Edward Archutowski - Naczelnik Wydziału Sieci Drogowej w GDDP.

Zastępca Dyrektora WDDM w Płocku Włodzimierz Serafimowicz przypomniał, że *"do chwili obecnej WDDM, z upoważnienia Wojewody Płockiego Krzysztofa Kołacha z dnia 19.09.1994 r., prowadzi etap przedinwestycyjny /.../. Za wskazany uznał udział przedstawicieli WDDM w pracach nowo powołanego Zespołu. Poinformował także, że do prac włączyły się aktywnie i efektywnie począwszy od 1.02.1995 r. dwie sekcje Towarzystwa Naukowego Płockiego: Sekcja Systemowych Metod Zarządzania i Sekcja Rozwoju Systemów Komunikacyjnych. We wcześniejszych rozmowach Wojewoda Płocki uznał celowość uczestnictwa przedstawicieli Sekcji w pracach Zespołu."* Zaproponował, ażeby zorganizować: *"następną radę koordynacyjną w Płocku w siedzibie WDDM, gdzie znajduje się komplet dokumentacji dotyczącej opracowanej oraz pełną korespondencja z przewidywanymi uczestnikami procesu projektowo-realizacyjnego. Inwentaryzacja i ocena przez Zespół jej przydatności pozwoli w nowych warunkach organizacyjnych skoncentrować działanie w pożądanym kierunku, gdyż niezbędne jest bardziej efektywne zespołowe działanie, jeżeli zakładamy rok 1998 jako oficjalne rozpoczęcie procesu inwestycyjnego przedsięwzięcia /most i około 12 km trasy/."*

Druga narada koordynacyjna w dniu 22 lutego 1996 r. w siedzibie WDDM zdominowana była problematyką konkursu na koncepcję mostu. Temat prowadził Przewodniczący Związku Mostowców RP prof. Andrzej Ryżyński, który zaprezentował pierwszą wersję opracowania pt. *"Warunki konkursu otwartego nieograniczonego na projekt koncepcyjny drogowej przeprawy mostowej przez rzekę Wisłę w Płocku"*.

Następnie prof. Ryżyński *"wysoko ocenił ilość, stan i fachowość materiałów dotychczas opracowanych przez WDDM, w tym szczególnie dokumentacji organizacyjno-harmonogramowej i propozycji przebiegu trasy mostowej w obrębie Płocka"*.

Przewodniczący Zespołu mgr inż. Edward Archutowski poinformował, że *"członkiem Zespołu, reprezentującym WDDM, po uzgodnieniu z Wojewodą Płockim, będzie inż. Stanisław Markuszewski - kierownik Działu Nadzoru Inwestorskiego i Technicznego WDDM."*

Zastępca Dyrektora WDDM w Płocku i równocześnie Przewodniczący Sekcji Systemowych Metod Zarządzania Włodzimierz Serafimowicz przedłożył w imieniu Prezesa TNP dr. inż. Jakuba Chojnackiego, delegację do uczestnictwa w pracach Zespołu dla przewodniczących: Sekcji Systemowych Metod Zarządzania - mgr. inż. Włodzimierza Serafimowicza i Sekcji Rozwoju Systemów Komunikacyjnych - mgr. inż. Henryka Lampar-

skiego.

Ponadto WDDM przedstawiła uczestnikom narady opracowania dotyczące: *"- Zapytań ofertowych do jednostek specjalistycznych na wykonanie opracowań przedinwestycyjnych z zakresu hydrologii i geologii oraz propozycje firm specjalistycznych w omawianym temacie; - Podsumowanie prac zrealizowanych przez WDDM za okres od VIII 1994 r. do II 1996 r.; - Podsumowanie prac zrealizowanych w ramach TNP przez Sekcję Systemowych Metod Zarządzania oraz Sekcję Rozwoju Systemów Komunikacyjnych dla II przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku."*

Trzecia narada koordynacyjna została zorganizowana w dniu 20 marca 1996 r. w Sali Sejmowej Urzędu Miasta Płocka. Poza kontynuacją prac przygotowawczych do konkursu na projekt koncepcyjny mostu omówiono sprawy dotyczące nowej przeprawy mostowej w ramach płockiego węzła drogowego i jej powiązania z nową wersją drogi szybkiego ruchu nr 10 /Warszawa - Toruń - Szczecin/.

Na tej naradzie nastąpiło ukonstytuowanie Zespołu Sygnatariuszy Porozumienia. Do ścisłej współpracy z przewodniczącym Zespołu Edwardem Archutowskim /GDDP/ został dokooptowany wiceprezydent Miasta Płocka Stanisław Jakubowski jako wiceprzewodniczący Zespołu oraz Stanisław Markuszewski /WDDM/ na stanowisko sekretarza Zespołu i równocześnie pełnomocnika Wojewody Płockiego i Prezydenta Miasta Płocka.

W podsumowaniu działań WDDM w sprawie nowej przeprawy mostowej należy stwierdzić duże wsparcie począwszy od końca 1995 r. płockich władz wojewódzkich i samorządowych oraz GDDP dla kierunków przyjętych przez inwestora fazy przedinwestycyjnej. Tym niemniej nadal pozostaje otwarta sprawa zasilenia etatowego tej jednostki budżetowo-inwestycyjnej poprzez powołanie kilkuosobowego zespołu, który w ramach WDDM kontynuowałby proces inwestycyjny (o wartości około 2 bilionów starych zł). Dalsza realizacja tej inwestycji, poza obowiązkami służbowymi, przez trzyosobowe kierownictwo Pionu Technicznego WDDM, nie może być kontynuowane z uwagi na duże obciążenie zawodowe - statutowe w ramach Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich oraz ogromne zintensyfikowanie się procesu inwestycyjnego, po uzgodnieniach z Ministerstwem Transportu oraz deklaracji Wojewody Płockiego i Prezydenta Miasta Płocka o rozpoczęciu budowy mostu i czterokilometrowej trasy (I etap) w 1998 r. Dotychczas wykonane przez WDDM prace określa zał. nr 1.

Załącznik nr 1

CZYNNOŚCI I OPRACOWANIA FAZY PRZEDINWESTYCYJNEJ NOWEJ PRZEPRAWY MOSTOWEJ NA WIŚLE W PŁOCKU WYKONANE PRZEZ PRACOWNIKÓW WDDM:

OKRES I /SIERPIEŃ 94' - LUTY 95'/:

1/ opracowanie dwóch wariantów trasy mostowej w granicach Płocka z przekroczeniem Wisły w okolicach rozebranego tymczasowego mostu objazdowego:

a/ trasa "Dobrzykowska - Wyszogrodzka - Bielska /Zagoty/" zaproponowana przez inż. H. Lamparskiego i W. Serafimowicza - na bazie propozycji z początku lat osiemdziesiątych /sierpień 1994 r./,

b/ trasa "Dobrzykowska - Wyszogrodzka - Bielska /Długa/" z docelowym połączeniem z drogą nr 60 w Gościcach - zaproponowana

przez inż. J. Rolle z WBPP na zlecenie WDDM - w oparciu o obowiązujący od 1984 r. plan ogólny Płocka /7.11.1994 r./;

2/ opracowanie materiału wyjściowego dotyczącego planowanych parametrów technicznych mostu /H. Lamparski/ - sierpień 1994 r.;

3/ wystąpienie w dniu 6.09.1994 r. do Wydziału Gospodarki Przestrzennej UW z wnioskiem o wskazanie lokalizacyjne dla nowej przeprawy mostowej na odcinku "Dobrzykowska - Wyszogrodzka" /H. Lamparski/;

4/ w związku z decyzją Wojewody Płockiego /19.09.1994 r./ o przejęciu przez WDDM funkcji inwestora zastępczego - wystąpienie w dniu 12.10.1994 r. do gminy Płock i sąsiednich gmin o ocenę merytoryczną proponowanej trasy mostowej /W. Serafimowicz/;

5/ zlecenie na bazie środków finansowych Stowarzyszenia "Ratunek dla Płocka" opracowania operatu ekologicznego pt. *"Ocena oddziaływania na środowisko projektowanej drugiej przeprawy mostowej przez rz. Wisłę w Płocku"* /4.10.1994 r./ - W. Serafimowicz, A. Struzikiewicz;

6/ zorganizowanie w TNP 29.12.1994 r. wspólnie z Sekcją Systemowych Metod Zarządzania i Informatyki TNP seminarium pt. *"Doświadczenia z realizacji remontu mostu im. Legionów Marszałka J. Piłsudskiego jako baza wyjściowa do organizacji budowy nowej przeprawy mostowej w Płocku"*. (Na seminarium poddano publicznie osądowi koncepcje WDDM odnośnie parametrów technicznych mostu i trasy oraz wariantów przebiegu trasy mostowej w granicach Płocka i powiązania jej z siecią krajowych dróg. Ponadto zaprezentowano metody planowania i zarządzania procesem inwestycyjnym przedsięwzięcia zgodne z wymogami gospodarki rynkowej);

7/ w związku z ogromną wagą tematu dla województwa płockiego i m. Płock, a tym samym dla WDDM, powołanie w dniu 1.02.1995 r., pomimo trudności kadrowych, koordynatora przygotowania II przeprawy mostowej, którego funkcję przez jeden miesiąc do 1.03.1995 r. pełnił inż. Jan Korba - /W. Serafimowicz/;

8/ zorganizowanie dla współpracy m.in. z WDDM nowej sekcji w TNP pod nazwą Sekcja Rozwoju Systemów Komunikacyjnych w celu realizacji społecznie, z uwagi na brak środków finansowych, prac propagandowych i projektowych /W. Serafimowicz, H. Lamparski, J. Pajewski/ - 1.02.1995 r.;

9/ opracowanie preliminarza kosztów fazy przeinwestycyjnej i przekazanie go do zatwierdzenia przez Walne Zebranie Stowarzyszenia "Ratunek dla Płocka" /27.02.1995 r./ oraz przez Zespół ds. Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej Województwa Płockiego /3.03.1995 r./ - J. Korba, W. Serafimowicz;

10/ opracowanie propozycji dyrektywnego harmonogramu procesu przedinwestycyjnego i przekazanie go do zatwierdzenia przez Walne Zebranie Stowarzyszenia "Ratunek dla Płocka" /27.02.1995 r./ oraz przez Zespół ds. Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej /3.03.1995 r./ - J. Korba, W. Serafimowicz;

11/ w związku z brakiem etatów w WDDM na działalność związaną z fazą przedinwestycyjną II przeprawy mostowej wystąpienie do Stowarzyszenia "Ratunek dla Płocka" /27.02.1994 r./ oraz do Zespołu ds. Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej /3.03.1994 r./ o powołanie Biura Niezależnego Inżyniera Konsultanta na prowadzenie skomplikowanego procesu przedinwestycyjnego nowej przeprawy mostowej /przez analogię do funkcji inwestora zastępczego czy Biura Inżyniera Kontraktu - w okresie procesu inwestycyjnego/ - J. Korba, W. Serafimowicz;

12/ w celu zainteresowania kapitału zagranicznego oraz środowisk naukowych i realizacyjnych w mostownictwie i drogownictwie zgłoszenie przez WDDM informacji o planowanej nowej przeprawie mostowej na Wiśle w Płocku w Business Foundation Book - Poland /fifth edition 1995-96/ - poz. 4339 str. 650 /W. Serafimowicz, A. Struzikiewicz/;

13/ dla pogłębienia merytorycznego działań w tematach technicznych mostowych i drogowych oraz organizacji procesu inwestycyjnego nawiązanie przez WDDM kontaktów z następującymi ośrodkami naukowymi: - Instytutem Badawczym Dróg i Mostów w Warszawie, - Biurem Planowania Rozwoju Sieci Drogowej w Warszawie, - Instytutem Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej, - Instytutem Technologii i Organizacji Produkcji Budowlanej Politechniki Warszawskiej, - Towarzystwem Naukowym Inżynierii Procesów Budowlanych, - Sekcją Organizacji i Zarządzania w Budownictwie KLIW PAN, - wiodącymi w kraju i zagranicą firmami zajmującymi się procesem projektowania i zarządzania procesem inwestycyjnym (jak np. norweska firma ZIOLKO & Co A/S).

OKRES II /MARZEC 95' - LIPIEC 95':

14/ opracowanie dwóch wersji wariantu pierwszego, trasa "Góry - Dobrzykowska - Wyszogrodzka - Otolirńska - Bielska /Zągoty/":

a/ "Studium przygotowawcze budowy II przeprawy mostowej w nowoprojektowanej obwodnicy drogi krajowej nr 60 w Płocku" /S. Markuszewski/ - 5.05.1995 r.;

b/ "Studium przygotowawcze budowy II przeprawy mostowej w nowoprojektowanej arterii średnicowej w ciągu drogi krajowej nr 60 w Płocku" /S. Markuszewski/ - 25.05.1995 r.;

OKRES III /SIERPIEŃ 95' - GRUDZIEŃ 95':

15/ opracowania i wystąpienia na bazie "Studium przebiegu drogi szybkiego ruchu: Kutno - Płock - Drobin", wykonanego przez mgr. inż. Jana Rolle z WBPP:

a/ "Opis ogólny stanu istniejącego w zakresie infrastruktury komunikacyjnej w województwie płockim" /J. Korba/ - 1.08.1995 r.;

b/ "Analiza przebiegu DSR pomiędzy autostradą A-1 i DSR-10: Kutno - Płock - Drobin" - W. Serafimowicz - /2.08.1995 r.;

c/ wystąpienie do członków Zespołu d/s Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej o zaopiniowanie opracowań WDDM - W. Serafimowicz /3.08.1995 r.;

16/ wystąpienie WDDM do członków Zespołu d/s Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej odnośnie prac WDDM-u dotyczących metod planowania i zarządzania inwestycjami budżetowymi, w związku z pismem Ministerstwa Finansów o metodzie STEROD/SHOD /W. Serafimowicz/ - 22.08.1995 r.;

17/ "Studium przygotowawcze przebiegu i kosztów budowy drugiej przeprawy mostowej w nowoprojektowanej arterii średnicowej w ciągu drogi krajowej nr 60 w Płocku. Trasa: Góry - Dobrzykowska - Wyszogrodzka - Otolirńska - Bielska /Zągoty/". /wersja trzecia wariantu pierwszego - kontynuacja poz. 14/ - S. Markuszewski - 9.09.1995 r.;

18/ opracowanie dwóch wersji wariantu drugiego. Trasa: Góry - Dobrzykowska - Wyszogrodzka - Boryszewo - Otolirńska - Bielska /Długa/:

a/ "Studium przebiegu nowej trasy mostowej w Płocku - przebieg miejski" /dwie wersje/ - W. Serafimowicz, H. Lamparski oraz J. Rolle i E. Wachaczyk z WBPP we współpracy z TNP - 8.09.1995 r.;

b/ "Analiza kosztów nowej trasy mostowej w Płocku - przebieg miejski" - W. Serafimowicz, H. Lamparski i J. Rolle we współpracy z TNP - 18.09.1995 r.;

19/ wystąpienie do Prezydenta Miasta Płocka o wydanie decyzji lokalizacyjnej dla nowej przeprawy mostowej przez Wisłę w Płocku tj. o wydanie Decyzji o Warunkach Zabudowy i Zagospodarowania Terenu/ - W. Serafimowicz /29.09.1995 r.;

20/ współpraca ze Stowarzyszeniem "Ratunek dla Płocka"

a/ przygotowywanie materiałów na cotygodniowe /poniedziałkowe/ narady w październiku i listopadzie 1995 r. w siedzibie Stowarzyszenia "Ratunek dla Płocka" (Dyrekcja ZOO) w sprawie drugiej przeprawy mostowej /W. Serafimowicz, M. Uliński, H. Lamparski, S. Markuszewski/;

b/ wystąpienie WDDM do Stowarzyszenia "Ratunek dla Płocka" o sfinansowanie opracowania "HYDROPROJEKT-u" Warszawa dotyczącego danych hydrologicznych /M. Uliński, W. Serafimowicz/ - 24.10.95 r.;

c/ propozycja WDDM dotyczące porozumienia ze Stowarzyszeniem "Ratunek dla Płocka" w sprawie finansowania prac przygotowawczych drugiej przeprawy mostowej /M. Uliński/ - 13.11.1995 r.;

21/ współpraca z Zespołem ds. Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej w Województwie Płockim

a/ wystąpienie do członków Zespołu ds. Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej o ustosunkowanie się do propozycji harmonogramu operatywnego, stanowiącego aktualizację harmonogramu z 28.02.1995 r., przy czym termin zakończenia prac przedinwestycyjnych przesunięto z 31.12.1996 r. na 30.06.1997 r. /W. Serafimowicz we współpracy z TNP/ - 7.10.1995 r.;

b/ uwagi dla członków Zespołu ds. Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej dotyczące realizacji harmonogramu operatywnego z 1.10.1995 r. wraz wykazem opóźnień w stosunku do harmonogramu dyrektywnego i operatywnego /W. Serafimowicz we współpracy z TNP/ - 19.10.1995 r.;

c/ analiza dla członków Zespołu ds. Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej według systemu SHOD odnośnie realizacji prac przygotowawczych nowej przeprawy mostowej - stan na 30.10.1995 r. w stosunku do harmonogramu dyrektywnego i operatywnego /W. Serafimowicz we współpracy z TNP/ - 2.11.1995 r.;

22/ narada koordynacyjna w siedzibie WDDM podsumowująca prace WDDM w 1995 r./8.11.1995 r./

a/ opracowanie pt. "Płockie starania o nowy most drogowy na Wiśle /sprawozdanie/" - W. Serafimowicz, J. Rolle /TNP/ - 8.11.1995r.;

b/ przygotowanie i poprowadzenie narady koordynacyjnej w WDDM-ie w sprawie budowy nowej przeprawy mostowej na Wiśle z udziałem przedstawicieli UW, UMP, Zarządu Dróg w Płocku DODP w Warszawie, WDDM i TNP /W. Serafimowicz/ - 8.11.1995 r.;

c/ protokół z narady koordynacyjnej /B. Obidowska-Głoś/ - 15.11.1995 r.;

d/ załącznik uzupełniający do protokołu z narady koordynacyjnej nt. "Uwagi wynikające z analizy opracowania pt. Płockie starania o nowy most drogowy na Wiśle - sprawozdanie" /W. Serafimowicz/ - 15.11.1995 r.;

23/ zapytania ofertowe i notatki służbowe

a/ Notatka służbowa spisana w "HYDROPROJEKCIE" Warszawa w sprawie budowy nowej przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku /W. Serafimowicz/ - 23.10.1995;

b/ zapytanie ofertowe dotyczące Studium hydrologicznego i badań geotechnicznych drugiej przeprawy mostowej wysłane faksem do: "SALGEO" Żyrardów, "POLGEO" Warszawa - Zakład Łódź, "HYDROPROJEKT" Warszawa - Oddziały we Włocławku i w Warszawie, "TRANSPROJEKT" Warszawa, "DROMOS" Łódź, Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska w Warszawie /M. Uliński, W. Serafimowicz/ - 27.11.1995 r.;

24/ sprawozdania podsumowujące działania WDDM i TNP

a/ podsumowanie opracowań WDDM w sprawie drugiej przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku na dzień 21.08.1995 r. /W. Serafimowicz/;

b/ "Tematy zrealizowane przez WDDM odnośnie II przeprawy mostowej" /W. Serafimowicz/ - 15.11.1995 r.;

c/ "Sprawozdanie WDDM w Płocku z wykonanych dotychczas czynności dotyczących drugiej przeprawy mostowej na Wiśle" /M. Uliński, W. Serafimowicz/ - 12.12.1995 r.;

d/ "Tematy zrealizowane przez pracowników WDDM w Płocku i członków TNP a dotyczące II przeprawy mostowej w Płocku /stan na dzień 15.12.1995 r./" - W. Serafimowicz we współpracy z TNP;

e/ "Tematy zrealizowane przez członków TNP w sprawie II przeprawy mostowej w Płocku /stan na dzień 20.12.1995 r./" - W. Serafimowicz we współpracy z TNP;

OKRES IV /STYCZEŃ 96' - MARZEC 96':

25/ "Studium przebiegu nowej trasy mostowej w Płocku. Przebieg: Góry - Dobrzykowska - Podolszyce - Otolirńska - Bielska /Zągoty/. Wariant III - obwodnica równoległa do CMK" /W. Serafimowicz/ - 25.01.1996 r.;

26/ pierwsza narada koordynacyjna Sygnatariuszy Porozumienia /31.01.96 r./ zorganizowana przez wiceprezydenta Płocka mgr. Stanisława Jakubowskiego w siedzibie TNP

a/ uczestnictwo przedstawicieli WDDM w naradzie koordynacyjnej /W. Serafimowicz, B. Obidowska-Głoś/;

b/ opracowanie protokołu z narady koordynacyjnej /B. Obidowska-Głoś/ - 9.02.1996 r.;

27/ druga narada koordynacyjna Sygnatariuszy Porozumienia /22.02.1996 r./ zorganizowana przez zastępcę dyrektora WDDM mgra inż. W. Serafimowicza w siedzibie WDDM

a/ uczestnictwo w naradzie koordynacyjnej przedstawicieli WDDM /M. Uliński, W. Serafimowicz, B. Obidowska-Głoś, S. Markuszewski, H. Lamparski/;

b/ opracowanie protokołu z narady koordynacyjnej /B. Obidowska-Głoś/ - 1.03.1996 r.

28/ podsumowania w ramach Urzędu Wojewódzkiego w Płocku

a/ uczestnictwo w naradzie zorganizowanej przez dyrektora Wydziału Rozwoju Gospodarczego Z. Mazanka w sprawie podsumowania prac WDDM odnośnie II przeprawy mostowej /M. Uliński, W. Serafimowicz, S. Markuszewski i H. Lamparski/ - 23.02.1996 r.;

b/ uczestnictwo w naradzie zorganizowanej przez przewodniczącego Zespołu d/s Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej S. Żurańskiego w sprawie podsumowania prac WDDM odnośnie II przeprawy mostowej /M. Uliński, W. Serafimowicz, S. Markuszewski/ - 27.02.1996 r.;

29/ trzecia narada koordynacyjna Sygnatariuszy Porozumienia /20.03.96 r./ zorganizowana przez wiceprezydenta Płocka mgra Stanisława Jakubowskiego w siedzibie Gminy Płock (ratusz)

a/ uczestnictwo w naradzie koordynacyjnej przedstawicieli WDDM /M. Uliński, W. Serafimowicz, S. Markuszewski, H. Lamparski/;

b/ opracowanie protokołu z narady koordynacyjnej /H. Lamparski/ - 29.03.1996 r.