

Serafimowicz, Włodzimierz / Rolle, Jan

Płockie starania o nowy most drogowy na Wiśle

Notatki Płockie 40/3-164, 46-53

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.

PŁOCKIE STARANIA O NOWY MOST DROGOWY NA WIŚLE

1. WPROWADZENIE

Od wielu lat sprawa drugiej przeprawy mostowej na Wiśle jest tematem numer jeden w Płocku zarówno dla społeczeństwa, kolejno zmieniających się władz miejskich, wojewódzkich i samorządowych jak i mass mediów. Wydawałoby się stwierdzić, że w tej jedności poglądów nie powinny przeszkadzać nawet poglądy polityczne mieszkańców, i w efekcie planowany most powinien obecnie łączyć mieszkańców Płocka, jak w przyszłości połączy lewo i prawobrzeżne części miasta i województwa czy nawet kraju /w samym środku Polski/.

Niestety w praktycznym działaniu, analogicznie jak w latach ubiegłych, nie wszystkie wydzielone jednostki wykazują jednakową determinację, zaangażowanie i fachowość.

Konkretne propozycje budowy drugiego mostu sięgają końca lat pięćdziesiątych, gdy wykonywano "Projekt planu ogólnego perspektywicznego Płocka", który został zatwierdzony w kwietniu 1961 r. Projekt ten był prowadzony pod kierownictwem mgr inż. arch. Aleksandry Wrońskiej z Wojewódzkiej Pracowni Urbanistycznej przy WRN w Warszawie. Prace te były bliskie realizacji w związku z budową Kombinatu MZRIp.

Kolejne działania w tym temacie poszczególnych ekip zarządzających miastem, a po powołaniu województwa również kolejnych Wojewodów, niestety jak dotychczas nie przyniosły sukcesu.

Wiele wskazuje, że Płock doczeka się rozpoczęcia budowy drugiej przeprawy mostowej przez Wisłę jeszcze w tym stuleciu, gdyż zarówno przesłanki ekonomiczne jak również ekologiczne oraz wynikające z zagrożenia, jakie dla miasta niesie "PETROCHEMIA" powodują, że dwaj ostatni ministrowie Transportu i Gospodarki Morskiej Zbigniew Jaworski i Bogusław Liberadzki zadeklarowali rozpoczęcie robót po wybudowaniu mostu w Toruniu.

2. TEMAT MOSTÓW PŁOCKICH W LATACH SIEDEMDZIESIĄTYCH

Począwszy od połowy dekady lat siedemdziesiątych podejmowane są w Płocku aktywne działania mające na celu wystąpienie do budowy drugiej przeprawy mostowej.

Wojewoda Płocki mgr Kazimierz Janiak wystąpił pisemnie w dniu 23 września 1975 r. do Ministra Komunikacji w sprawie realizacji III etapu Centralnej Magistrali Kolejowej /CMK/, przy czym w tym wystąpieniu temat drugiego płockiego mostu w okolicy Podolszyc stanowił ważny element. W odpowiedzi Ministerstwo

Komunikacji w dniu 30 września 1975 r. uzgodniło przebieg trasy III-go etapu CMK łącznie z lokalizacją mostu kolejowego przez Wisłę.

W październiku następnego roku Wojewoda Płocki sporządził dla Ministerstwa Komunikacji dokumentację uzasadniającą konieczność realizacji drugiej płockiej przeprawy mostowej.

Dokumentacja ta zawierała trzy segmenty:

1/ "Studium unowocześnienia układu drogowego w rejonie m. Płocka" /wykonało Warszawskie Biuro Studiów i Projektów Transportu Drogowego Lotniczego/;

2/ "Ekspertyzy systemu transportowego do planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego m. Płocka" /Zespół Rzeczoznawców Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Warszawie/;

3/ "Studium rozbudowy węzła kolejowego w Płocku" /CBSIPBK "KOLPROJEKT" w Warszawie/.

W tym samym miesiącu 1976 r. miało miejsce wystąpienie Wojewody Płockiego Kazimierza Janiaka do Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów w sprawie dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego województwa z uwzględnieniem m. in. sprawy budowy mostu w Płocku. W związku z powyższym Pierwszy Z-ca Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów prof. dr hab. Kazimierz Secomski wystąpił 8 listopada 1976 r. do Ministra Komunikacji Tadeusza Bejma w sprawie rozważenia możliwości rozpoczęcia budowy drugiej przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku w latach 1976-80.

Jednocześnie został wykonany 7 kwietnia 1978 r. na zlecenie Wojewódzkiej Dyrekcji Rozbudowy Miast i Osiedli Wiejskich w Płocku "Układ komunikacyjny do planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego dla m. Płocka" przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego "STOLICA" w Warszawie /Studium Komunikacji wykonano pod kierownictwem mgra inż. A. Czapkiego/.

W 1978 roku Minister Komunikacji J. Mroczek zorganizował naradę z udziałem Wojewody Płockiego dra Karola Gawłowskiego, w której ustalono, że Centralny Zarząd Dróg Publicznych w Warszawie zleci do Biura Projektów temat "rozpracowania komunikacyjne-go w województwie płockim, ze szczegółowym uwzględnieniem potrzeb m. Płocka". W oparciu o dokumentację i analizy dotychczas wykonane, Centralny Zarząd Dróg Publicznych po uzgodnieniu z Wojewodą Płockim wystąpił w grudniu 1979 r. do Ministra Finansów o zabezpieczenie nakładów finansowych w wysokości 1,5 mld zł na budowę mostu w Płocku.

28 grudnia 1979 r. odbyła się w Płocku XXII Sesja Wojewódzkiej Rady Narodowej /WRN/ poświęcona m.in.: *"Ocenie stanu komunikacji i transportu w województwie płockim oraz potrzeb w tym zakresie do 1990 r."* Na Sesji omawiany był również temat budowy drugiej przeprawy mostowej. W Sesji brał udział m.in. dyrektor Departamentu Inwestycji Ministerstwa Komunikacji, z-ca dyrektora Centralnego Zarządu Dróg Publicznych i z-ca dyrektora Centralnej Dyrekcji Kolei Państwowych.

3. TEMAT MOSTÓW PŁOCKICH W LATACH OSIEMDZIESIĄTYCH

Z uwagi na oszczędności budżetowe w dekadzie lat osiemdziesiątych program budowy III etapu CMK i drugiej przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku nie został zrealizowany, jednakże prace projektowe w tych tematach były wykonywane.

W związku z powodzią w Płocku w styczniu 1982 r. sprawa drugiego mostu z inicjatywy Wojewody Płockiego Antoniego Bielaka stała się ponownie przedmiotem analiz. Należy odnotować nie zrealizowaną Uchwałę Nr 48/83 Rady Ministrów z 18 kwietnia 1983 r. w sprawie działań zmierzających do ograniczenia zagrożenia powodziowego na ziemi płockiej, w której to między innymi ustalono, że "Minister Komunikacji podejmie do końca 1985 r. prace przygotowawcze do budowy drugiej przeprawy przez Wisłę w rejonie Płocka".

Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Płocku w grudniu 1984 r. zakończyło prace rozpoczęte w końcu lat siedemdziesiątych nad *"Planem zagospodarowania przestrzennego zespołu jednostek osadniczych Płocka"*, w którym określono lokalizację II przeprawy mostowej pomiędzy starym Płockiem a dzielnicą Podolszyce /miejsce zbliżone do określonego w "Planie ogólnym Płocka" z roku 1961 r./i. Temat realizowano pod kierownictwem: mgra inż. arch. Ignacego Bładowskiego /dyrektora WBPP w okresie 1981-82/, mgra inż. arch. Stanisława Żurańskiego /dyrektora w latach 1982-84/ i mgr Barbarę Piosik /dyrektora od 1982 do 1986 r./i. Plan ten został zatwierdzony i obowiązuje do dnia dzisiejszego.

W 1985 r. miała miejsce aktualizacja *"Studium dróg sieci krajowej w województwie płockim"*, wykonana przez Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów w Warszawie.

W *"Studium perspektywicznego rozwoju społeczno-gospodarczego i zagospodarowania przestrzennego makroregionu środkowego do 2000 r."*, opracowanym w 1988 r. przez Łódzki Oddział Komisji Planowania Rady Ministrów, spośród nowych inwestycji usprawniających komunikację drogową w tym makroregionie, wymienione jest zadanie pn. *"Przygotowanie do budowy drugiej przeprawy mostowej przez Wisłę w Płocku"*.

W grudniu 1989 r. Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Warszawie opracowała *"Wykaz postulatów do planu regionalnego województwa płockiego"*, w którym została uwzględniona budowa drugiej przeprawy mostowej w Płocku.

4. DZIAŁANIA URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO W LATACH 1990-1993

W pierwszej połowie lat 90 nastąpiło zintensyfikowanie działań organizacji społecznych, parlamentarzystów, miejskich i wojewódzkich władz samorządowych i administracji rządowej szczebla wojewódzkiego mających na celu budowę mostu.

Inauguracją działań w sprawie drugiego mostu w latach dziewięćdziesiątych była ogólnowojewódzka narada w dniu 9 stycznia 1991 roku zorganizowana przez dyrektora Wydziału Gospodarki Przestrzennej mgra inż. arch. Stanisława Żurańskiego. W naradzie wzięli udział przedstawiciele Sejmiku Samorządowego Województwa Płockiego, "PETROCHEMII", Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych, Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich, Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego, Wojewódzkiego Inspektoratu Obrony Cywilnej, Komendy Wojewódzkiej Straży Pożarnych, Wydziału Rozwoju Gospodarczego UW i Wydziału Polityki Regionalnej UW.

W dniu 15 stycznia 1991 r. Komisja Rozwoju Gospodarczego Sejmiku Samorządowego Województwa Płockiego wystąpiła do Wojewody Płockiego dra inż. Jerzego Wawszczaka o rozpoczęcie prac dokumentacyjnych dla nowego mostu na Wiśle w Płocku.

W dniu 23 stycznia 1991 r. odbyła się ogólnomiejaska narada w Wydziale Gospodarki Przestrzennej UW, na której przedstawiciele MZRIp, WDDM, Sejmiku Samorządowego Województwa Płockiego i Komendy Wojewódzkiej Straży Pożarnej przedłożyli na piśmie stanowisko uzasadniające potrzebę budowy drugiej przeprawy mostowej w Płocku.

Należy stwierdzić, że w latach 1990-1993 miało miejsce szereg wystąpień Wojewody Płockiego Jerzego Wawszczaka do Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, Centralnego Urzędu Planowania, Ministerstwa Finansów i Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych dotyczących:

a/ zmiany przebiegu Transeuropejskiej Autostrady Północ - Południe A-1 oraz Drogi Szybkiego Ruchu Nr 10 /Warszawa - Toruń - Szczecin/;

b/ budowy przepraw mostowych przez Wisłę w Płocku i w Wyszogrodzie;

c/ oferty na remont starego mostu i budowy II przeprawy mostowej przez Wisłę w Płocku złożonej przez włoską firmę "TRONCHIN", która skredytowałaby w/w inwestycje na bardzo korzystnych warunkach, w przypadku podjęcia gwarancji przez Rząd spłaty zaciągniętego kredytu oraz zaistnienia w planach centralnych budowy mostu w Płocku jako następnej przeprawy na Wiśle, po moście toruńskim.

Zdawało się, że wyjściem ze sfery marzeń płockich władz, urbanistów, mostowców i drogowców oraz przejściem do określonych zobowiązań i perspektywicznych planów w skali kraju było październikowe spotkanie w 1992 roku w Ministerstwie Transportu, w którym potwierdzono przewidywaną realizację płockiego mostu po toruńskim. W omawianym spotkaniu wzięli udział ze strony resortu: ówczesny minister Zbigniew Jaworski, ówczesny dyrektor Departamentu Techniki

Bogdan Chudziński oraz obecny z-ca dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Marek Mistewicz, natomiast województwo płockie reprezentowali: obecny marszałek Senatu RP Adam Struzik, ówczesny wicewojewoda płocki Krzysztof Szymański /obecnie poseł/, ówczesny przewodniczący Sejmiku Samorządowego Województwa Płockiego Jakub L. Chmielewski /obecnie radny/ oraz ówczesny radny i z-ca dyrektora Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich Henryk Lamparski.

5. DZIAŁANIA STOWARZYSZENIA SPOŁECZNY KOMITET BUDOWY MOSTU "RATUNEK DLA PŁOCKA"

Należy stwierdzić, że szereg indywidualnych działań na różnych szczeblach w sprawie poprawy infrastruktury komunikacyjnej w Płocku i w województwie nabrało przyspieszenia po "Apelu do mieszkańców Płocka i województwa płockiego oraz województw ościennych i Mazowsza", opublikowanym w prasie w listopadzie 1991 roku przez inżyniera komunikacji Józefa Pajewskiego.

6 grudnia 1991 r. w siedzibie Urzędu Wojewódzkiego odbyła się narada specjalistów i działaczy z udziałem ówczesnych władz wojewódzkich i miejskich: wojewody płockiego Jerzego Wawszczaka, przewodniczącego Rady Miasta Płocka Tadeusza M. Taworskiego i wiceprezydenta m. Płocka Andrzeja Kijka oraz posłów i senatorów naszego regionu, jak również dyrektorów wiodących płockich zakładów tj. "PETROCHEMII" SA i Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych. Na tej naradzie powołano Stowarzyszenie pod nazwą "RATUNEK DLA PŁOCKA", którego celem głównym było doprowadzenie do remontu mostu im. Legionów Marszałka J. Piłsudskiego /z montażem tymczasowego mostu objazdowego typu wojskowego/, a następnie wybudowanie II przeprawy mostowej wraz z powiązaniem z układem istniejącym i projektowanym /dokończenie zadania "Ul. Gierzyńskiego" oraz budowa drugiej jezdni ul. Wyszogrodzkiej/. Stowarzyszenie "RATUNEK DLA PŁOCKA" poza propagandą tematu zajęło się zbieraniem środków finansowych na projektowanie i ewentualne wspomaganie realizacji robót. Należy zaznaczyć, że jak dotychczas głównymi sponsorami okazały się dwa przedsiębiorstwa "PETROCHEMIA" SA i PERN.

Pierwszym przewodniczącym tego Stowarzyszenia został jego inicjator mgr inż. Józef Pajewski; obecnie funkcję tą już drugą kadencję pełni ppłk mgr inż. Jan Siódka - szef Miejskiego Inspektoratu Obrony Cywilnej w Płocku, zaś funkcje wiceprzewodniczących pełnią radni: mgr inż. Franciszek Jaszczak - dyrektor Narodowej Fundacji Ochrony Środowiska w Płocku i Tadeusz M. Taworski - dyrektor ZOO w Płocku.

Stowarzyszenie "RATUNEK DLA PŁOCKA" przekazało dla WDDM 7 mld starych zł na remont mostu istniejącego, co umożliwiło opłacenie dla PPRM robót m.in. modernizacji przyczółków mostowych i dróg dojazdowych, natomiast na II przeprawę mostową - zebrano 5 mld starych zł.

Poza wymienionymi, wśród członków założycieli Stowarzyszenia aktywnie włączających się w zagadnie-

nie drugiej przeprawy mostowej, a poprzednio w remont mostu stałego należy wymienić: Waldemara Pawlaka /posła, byłego Prezesa Rady Ministrów RP, prezesa PSL/, Adama Struzika /marszałka Senatu RP, dyrektora Wojewódzkiego Szpitala w Płocku/, Jerzego Wawszczaka /prorektora Szkoły Wyższej im. Pawła Włodkowica, byłego wojewodę płockiego/, Jakuba Chmielewskiego /radnego, byłego przewodniczącego Sejmiku Samorządowego Województwa Płockiego/, Krzysztofa Szymańskiego /posła, byłego wicewojewodę płockiego/, Wiesława Kossakowskiego /posła/, Wandę Sokolowską /posłankę, tragicznie zmarłą w 1994 r./, Konrada Jaskółę /prezesa "PETROCHEMII"/, Henryka Janczewskiego /dyrektora PERN-u/, Marcina Kurzawę /dyrektora Oddziału NBP w Płocku/, Dariusza Poppe /byłego dyrektora Zakładu Energetycznego/, Zygmunta Szamela /prezesa Biura Techniki Komunalnej "BETEK"/, dra Wiesława Końskiego /sekretarza generalnego TNP, redaktora naczelnego NOTATEK PŁOCKICH/, mecenasa Włodzimierza Szafranieckiego, pułkownika Józefa Pasternaka, Andrzeja Borysiuka /PPRM "MOSTY"/, Andrzeja Żaglewskiego, Zdzisława Osięgłowskiego i Jana Korzeniowskiego.

6. DZIAŁANIA WOJEWÓDZKIEJ DYREKCJI DRÓG MIEJSKICH W PŁOCKU

Należy stwierdzić, że dużym zaangażowaniem w sprawie II przeprawy mostowej wykazali się kolejni dyrektorzy Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Płocku /jednostki budżetowo-inwestycyjnej zajmującej się utrzymaniem i realizacją dróg wojewódzkich i krajowych w dziesięciu miastach naszego województwa/ tj.: Michał Uliński /członek prezydium zarządu Stałej Komisji Drogownictwa Miejskiego/, Henryk Lamparski /inżynier komunikacji/ i Włodzimierz Serafimowicz /inżynier budownictwa - specjalizujący się w zarządzaniu procesem inwestycyjnym/.

Pierwszy dyrektor WDDM-u inż. Michał Uliński zainspirował wspólnie z z-cą d/s technicznych mgr inż. Henrykiem Lamparskim opracowanie w I poł. 1993 r. wstępnej koncepcji nowego mostu przez warszawską firmę Projektowanie i Wykonawstwo Obiektów Mostowych "POMOST". Opracowanie studyjne na zlecenie firmy wykonał projektant mostów stalowych inż. Witold Witkowski z Warszawy. Zaproponował on rozwiązanie w postaci wiszącego mostu wantowego. W tym okresie z-ca dyrektora WDDM H. Lamparski wspólnie z ówczesnym "marszałkiem" Sejmiku Jakubem Chmielewskim oraz działaczami Stowarzyszenia "Ratunek dla Płocka" brał aktywny udział w negocjacjach z płockimi przedsiębiorstwami w celu zebrania środków finansowych na remont starego mostu i prace przedinwestycyjne nowej przeprawy mostowej.

Następny dyrektor naczelny WDDM mgr inż. Henryk Lamparski /od 10 sierpnia 1993 r. do 2 lipca 1994 r./ aktywnie uczestniczył w spotkaniach na szczeblu centralnym w sprawie nowej przeprawy mostowej z pozycji szefa dwóch komisji Rady Miasta Płocka i dyrektora WDDM. Ponadto pod jego zarządem WDDM wykonała 1,6 km tymczasowej drogi dojazdowej na zgęszczonym nasypie po stronie Radziwia do tymczenio-

wego mostu objazdowego, wybudowanego w trakcie remontu mostu im. Legionów Marszałka J. Piłsudskiego. Wykonana w generalnym wykonawstwie przez P.B.P. "PETROBUDOWA" /przez firmy "PETRO", "DROMOST" i "KRUPIŃSKI"/ stanowi element zaplecza budowy drugiej przeprawy mostowej, gdyż nowy most powstanie w pobliżu obecnie już rozebranego mostu objazdowego.

Działania W. Serafimowicza jako naczelnego dyrektora WDDM /od 3 lipca 1994 r. do 1 marca 1995 r./ w sprawie drugiego mostu polegały na dalszym drążeniu zagadnienia oraz próbach zdyscyplinowania działań poprzez autorski system STEROD/SHOD, na bazie opracowanego przez inż. Jana Korbę preliminarza kosztów i wstępnego terminarza. Wspólnie opracowany harmonogram dyrektywny ogólny i jego wersja szczegółowa wyznaczyły kolejne kroki fazy programowania tej inwestycji. Opracowania harmonogramowe zawierały całość zagadnień procesu przedinwestycyjnego, począwszy od procedur prawnych wynikających z aktualnych przepisów - do wprowadzenia inwestycji do budżetu państwa /przetargi, wnioski o ustalenie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, operat ekologiczny i hydrologiczny, prace geodezyjne i geotechniczne, konkurs koncepcji trasy i mostu oraz wstępna dokumentacja organizacyjno-kosztowa jak ZZK, WRI i analizy ekonomiczne/. Ponadto w harmonogramach założono początek oficjalnego procesu inwestycyjnego tj. przetarg i opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej po zakończeniu mostu toruńskiego.

Do najważniejszych działań w tym okresie w WDDM przybliżających realizację tej inwestycji było podjęcie się bez dodatkowych etatów funkcji koordynacji prac przedinwestycyjnych w imieniu Wojewody Płockiego /w gorącym okresie nadrabiania opóźnień w trakcie remontu mostu istniejącego/. W ramach tych działań m.in. z-ca d/s technicznych H. Lamparski opracował *"Wniosek o wydanie wskazania lokalizacyjnego dla budowy nowej przeprawy mostowej w Płocku"* /6 września 1994 r./, następnie skierowano zlecenie na bazie środków finansowych Stowarzyszenia "RATUNEK DLA PŁOCKA" na opracowanie pt. *"Ocena oddziaływania na środowisko projektowanej drugiej przeprawy mostowej przez rz. Wisłę w Płocku"* oraz zlecono inż. Janowi Rolle z WBPP opracowanie opinii nt. przebiegu nowej trasy mostowej w obszarze m. Płocka, w ramach częściowo zmienionej trasy drogi krajowej nr 60 /Ciechanów - Płock - Kutno/ na odcinku Płock - Goślice.

W celu powiązania tej przeprawy z siecią dróg szybkiego ruchu i autostrad dyrektor W. Serafimowicz nawiązał 6 października 1994 r. poprzez z-cę dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Marka Mistewicza kontakty z Biurem Planowania Rozwoju Sieci Drogowej. W efekcie powstała koncepcja spięcia planowanej autostrady A-1 /Gdańsk - Toruń - Łódź - Cieszyn/ i drogi szybkiego ruchu nr 10 /Warszawa - Toruń - Szczecin/ poprzez skorygowaną trasę drogi krajowej nr 60 /w tym nową trasę mostową w Płocku/ oraz przepełnienie trójkąta "TORUŃ - ŁÓDŹ - WARSZAWA", jaki powstał pomiędzy DSR-10, A-1 i A-2 /Świecko - Po-

znań - Łódź - Warszawa - Terespol/. Powyższe stało się podstawą dla dalszych analiz i opracowań przez "TRANSPROJEKT - WARSZAWA" oraz przez Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w ramach Zespołu d/s Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej w Województwie Płockim.

7. DZIAŁANIA TOWARZYSTWA NAUKOWEGO PŁOCKIEGO

Wraz z objęciem funkcji dyrektora WDDM przez mgra inż. Włodzimierza Serafimowicza, pełniącego funkcję przewodniczącego Sekcji Systemowych Metod Zarządzania i Informatyki TNP, nastąpiła próba kompleksowego wdrażania nowoczesnej organizacji w wersji informatycznej w działalności inwestycyjnej i remontowej Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich. Metody zarządzania postulowane przez Sekcję były wdrażane w praktyce w czasie remontu istniejącego mostu w Płocku i w opracowaniach harmonogramowo-finansowych drugiej przeprawy mostowej.

Doświadczenia organizacyjne związane z realizacją remontu części drogowej mostu zostały zaprezentowane w "Notatkach Płockich" Nr 4 z 1994 w artykule pt. *"Systemowe zarządzanie realizacją remontu mostu im. Legionów Marszałka J. Piłsudskiego na Wiśle w Płocku"* oraz na seminarium w Towarzystwie Naukowym Płockim, zorganizowanym 29 grudnia 1994 r. Tematem seminarium były *"Doświadczenia z realizacji remontu mostu im. Legionów Marszałka J. Piłsudskiego jako baza wyjściowa do organizacji budowy nowej przeprawy mostowej w Płocku"*.

Komisja wnioskowa w składzie: przewodniczący - dr Wiesław Koński /UW w Płocku, TNP/, wiceprzewodniczący - mgr inż. Włodzimierz Serafimowicz /WDDM, TNP/, sekretarz - ppłk mgr inż. Jan Siodlak /MIOC, SSKBM "RATUNEK DLA PŁOCKA"/, - mgr inż. Jan Rolle /WBPP UW w Płocku/, - mgr inż. Stanisław Pawelski /PPRM/, - mgr inż. Józef Pajewski /SSKBM "RATUNEK DLA PŁOCKA"/, - mgr inż. Henryk Lamparski /WDDM/, - inż. Jan Korba /WDDM/ w podsumowaniu sympozjum zarejestrowała i zatwierdziła następujące wnioski i postulaty zaprezentowane przez autorów referatów i uczestników dyskusji:

1/ *Dokonać pełnego podsumowania doświadczeń wszystkich uczestników procesu remontowo-inwestycyjnego - pozytywnych i negatywnych dotyczących remontu mostu im. Legionów Marszałka J. Piłsudskiego, w celu ich wykorzystania w procesie przygotowania inwestycji budowy drugiej przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku;*

2/ *Rozważyć różne warianty powiązań nowego mostu z krajową siecią dróg, w tym przeanalizować powiązanie nowej przeprawy mostowej z planowanymi płatnymi drogami szybkiego ruchu /DSR/ i autostradami;*

3/ *W procesie przygotowania nowej inwestycji uwzględnić procedurę inwestycyjną FIDIC i inne stosowane w krajach Unii Europejskiej;*

4/ *W procesie przygotowania i realizacji inwestycji zastosować komputeryzację w wersji kompleksowej i zintegrowanej z wykorzystaniem zagranicznych i krajowych*

wych systemów informatycznych (np. norweski system firmy ZIOLKO & Co A/S, amerykański system MICROSOFT PROJEKT, systemy inż. J. Smagi z Puław: WYCENA, ZASOBY i OPLAN czy płocki system STEROD/SHOD);

5/ W procesie inwestycyjnym uwzględnić wdrożenie dotychczas niezrealizowanych wniosków z trzech międzynarodowych konferencji informatyczno-budowlanych w Płocku /1979, 1980, 1991 r./ dotyczących stosowania systemowych metod zarządzania procesem inwestycyjnym i produkcją budowlano-montażową, z wykorzystaniem zintegrowanych informatycznych programów. Szczególnie ważne jest doprowadzenie do jednolitej krajowej klasyfikacji nazw i pojęć obowiązujących w budownictwie i procesie inwestycyjnym, ewentualnie przyjęcie szwedzkiej klasyfikacji SfB /stosowanej przez większość krajów europejskich/, poszerzonej o norweską Normę Budowlaną NS 3451 /Tablice części budowli/ i płocką klasyfikację budowlanych procesów produkcyjnych STEROD uwzględniającą wymagania programowania, ofertowania, planowania, harmonogramowania, kosztorysowania, zarządzania i rozliczania inwestycji i produkcji budowlano-montażowej;

6/ W celu przyspieszenia uzyskania decyzji lokalizacyjnej dla drugiej przeprawy mostowej, przyspieszyć opracowanie operatu ekologicznego /ocena oddziaływania na środowisko/;

7/ Wystąpić do płockich firm o dofinansowanie Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich jako jednostki wyznaczonej przez Wojewodę Płockiego w ramach Zespołu ds. Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej w Województwie Płockim - do prowadzenia prac koncepcyjno-programowych budowy drugiej przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku;

8/ W celu wsparcia działań Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich - powołanie w Towarzystwie Naukowym Płockim nowej sekcji naukowej zajmującej się systemami komunikacyjnymi, grupującej specjalistów z wieloletnim doświadczeniem teoretycznym i praktycznym w dziedzinie drogowo-mostowej i zarządzania procesem inwestycyjnym."

Sekcja Systemowych Metod Zarządzania i Informatyki z uwagi na dużą aktywność jej członków oraz zbyt szeroki wachlarz tematów została 1 lutego 1995 r. podzielona na trzy sekcje tj.: - Sekcję Systemowych Metod Zarządzania /przewodniczący - Włodzimierz Serafimowicz, sekretarz - Tomasz Wesołowski/, - Sekcję Informatyki /przewodniczący - Jerzy Gościmiński, sekretarz - Ewa Serafimowicz/, - Sekcję Rozwoju Systemów Komunikacyjnych /przewodniczący - Józef Pajewski, sekretarz - Henryk Lamparski/. Sekcje te zadeklarowały włączenie w program swego działania problematykę budowy II przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku,

Można stwierdzić, że aktywnością wykazują się również pozostałe Sekcje TNP, które w ramach swoich specjalizacji konstrukcyjno-budowlanych i architektoniczno-urbanistycznych zajmują się społecznie tematem nowego mostu w Płocku.

Przykładowo Sekcja Inżynierii Łądowej zorganizowała w dniu 22 marca 1995 r. prelekcję pt. "Specyfikacja techniczna jako nowoczesny element kosztorysu budowlanego w systemie przetargowym". Główni organizatorzy i prelegenci tego posiedzenia mgr inż. E. Skrodzki /z-ca dyrektora d/s marketingu w Płockim Przedsiębiorstwie Robót Mostowych/ i mgr inż. Kazimierz Kokoszczyński /dyrektor Biura Inżynierskiego "CONCRET" w Płocku/ omawiając zagadnienia inwestycyjne w warunkach gospodarki rynkowej w dyskusji przeszli na temat drugiej przeprawy mostowej, która zapewne będzie realizowana zgodnie z europejskimi procedurami "FIDIC" i Banku Światowego.

Należy zaznaczyć, że Sekcja Rozwoju Systemów Komunikacyjnych, na której czele stanęli inżynierowie komunikacji: Józef Pajewski /SSKBM "Ratunek dla Płocka"/, Henryk Lamparski /WDDM/, Jan Rolle /WBPP/, Stanisław Pawełski /PPRM/, Stanisław Markuszewski /WDDM/ i Krzysztof Mikołajewski /WDDM/ - planuje przy współpracy z w/w sekcjami szczególnie aktywnie włączyć się w problemy drugiej przeprawy mostowej, traktując ten temat jako podstawowy dla Sekcji.

8. KOLEJNY APEL INŻYNIERA KOMUNIKACJI JÓZEFA PAJEWSKIEGO

Przewodniczący Sekcji Rozwoju Systemów Komunikacyjnych TNP mgr inż. Józef Pajewski a równocześnie członek zarządu Stowarzyszenia Społeczny Komitet Budowy Mostu "RATUNEK DLA PŁOCKA" wystąpił 15 marca 1995 r. do władz centralnych, wojewódzkich i samorządowych oraz w mass-mediach do płockiego społeczeństwa z apelem /drugim po trzech latach/ o gromadzenie środków finansowych na to przedsięwzięcie.

Celem tego Apelu było m.in. przypomnienie mieszkańcom województwa płockiego i całego Mazowsza oraz dużym i małym zakładom pracy województwa, że warunkiem uzyskania nakładów z budżetu państwa jest konieczność zdobycia własnych środków finansowych i takie zaawansowanie prac przygotowawczych, ażeby wygrać w rywalizacji z innymi miastami, gdzie warunki wyjściowe są analogiczne jak w Płocku. O dramatyzmie w/w wymienionego wystąpienia świadczą poniższe cytaty:

"Planowany most byłby w ciągu głównej trasy komunikacyjnej województwa płockiego, umożliwiałby wygodne połączenie kilku autostrad i dróg szybkiego ruchu w samym centrum Polski.

Uważam, że 1000-letni Płock, dawna historyczna stolica Polski, a obecnie przemysłu petrochemicznego powinna sobie sprawić na drugie 1000-lecie drugi most na Wiśle.

.../ Powinniśmy więc za wszelką cenę dążyć do budowy nowego mostu jeszcze w tym stuleciu. .../ Uważam, że nasz wysiłek powinien pójść dwutorowo: w kierunku budżetu centralnego oraz w kierunku zgromadzenia odpowiednich środków metodą pozabudżetową.

.../ Otóż, żeby wystartować z tematem budowy nowego mostu trzeba na początek kwotę rządu 15 miliardów złotych (1,5 miliona nowych złotych). W to wchodzi wszelkiego rodzaju ekspertyzy, podkłady geodezycz-

ne, badania geologiczne czy konkursy na projekty koncepcyjne.

Otóż jaki ja widzę scenariusz ?

1/ Instytucją wiodącą powinna być Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich w Płocku. W ramach tej instytucji należy powołać na początku stanowisko głównego koordynatora d/s przygotowania budowy drugiej przeprawy na Wiśle w Płocku i wyposażyć go w odpowiednie kompetencje. Osoba ta będzie dobierać sobie do współpracy grupę wysokiej klasy specjalistów różnych branż w zależności od zaistniałych potrzeb np.: - informacja i propaganda; - marketing i reklama; - systemowe metody zarządzania i informatyka; - ekonomika i zagadnienia prawne; - planowanie układów komunikacyjnych; - budownictwo drogowe; - budownictwo mostowe.

Następnym krokiem powinno być powołanie biura przygotowania budowy tej inwestycji. Zespół ten powinien działać do czasu powołania Inwestora i Biura Inżyniera Kontraktu oraz koordynować i pilotować prace przygotowawcze.

2/ Należy dokonać potężnej akcji propagandowej z udziałem lokalnej prasy, radia i telewizji, która przekona społeczeństwo o potrzebie wsparcia finansowego przedsięwzięcia i o powadze sytuacji. Wsparcia intelektualnego mogłyby udzielić np. Towarzystwo Naukowe Płockie, Filia Politechniki Warszawskiej w Płocku, Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości w Płocku, Wyższe Seminarium Duchowne w Płocku oraz stowarzyszenia techniczne i ekonomiczne.

3/ W tym roku województwo płockie będzie uroczystością świętować 500-lecie swego istnienia a Towarzystwo Naukowe Płockie - 175-lecie.

1.../ Można rzucić hasło: "WOJEWÓDZTWO PŁOCKIE CZCI SWOJE 500-LECIE BUDOWĄ NOWEGO MOSTU NA WIŚLE". Idea budowy nowego mostu powinna ludzi integrować i zostałaby trwały pomnik po obchodach.

4/ Trzeba jeszcze raz zwrócić się o pomoc do "PETROCHEMII" S.A., "PERN-u" i innych zakładów pracy.

5/ Biznes z Płocka i województwa musi się włączyć w akcję zbierania pieniędzy.

6/ Całe społeczeństwo województwa płockiego i sąsiednich musi zacząć żyć tym tematem. Z propagandą należy wyjść na teren województw ościennych.

1.../ Jeżeli nie staniemy na wysokości zadania dziś, to jutro przegramy wszyscy. Trzeba wnieść się ponad lokalne podziały polityczne, zawodowe, społeczne i inne koterie. Trzeba wczuć się w powagę chwili.

1.../ 75 lat temu garstka polskich żołnierzy wspieranych harcerzami i miejscową ludnością cywilną, broniła mostu w Płocku przed napierającym sowieckim korpusem konnym. Gdyby nieprzyjaciół przeszedł na drugi brzeg Wisły i zaszedł Warszawę od tyłu, inaczej być może potoczyłyby się losy "bitwy warszawskiej" a może i Europy. Nasi dziadkowie i ojcowie zdali egzamin - płacili za to krwią. Była to I bitwa o most na Wiśle.

Latem 1994 roku na istniejącym moście Legionów Józefa Piłsudskiego też toczyła się bitwa. Bitwa z czasem. Trzeba było zdążyć przed zimą. Też było gorąco

i w przenośni i dosłownie. Były momenty dramatyczne. Słupek rtęci dochodził do 40 stopni Celsjusza, pot lał się strumieniami. Bitwa trwała dzień i noc. Ale zdążyli. 11 listopada pojechały pierwsze pojazdy. Była to II bitwa o most na Wiśle w Płocku.

1.../ Wszystko wskazuje na to, że czeka nas III-cia bitwa. Bitwa o pieniądze na nowy most. 1.../."

9. DZIAŁANIA PREZYDENTA MIASTA PŁOCKA

Działania Urzędu Wojewódzkiego i Urzędu Miasta Płocka w latach 1990-1994 w dziedzinie remontu mostu i drugiej przeprawy mostowej nie zawsze były skoordynowane.

Należy stwierdzić, że płockie środowisko urbanistów i drogowców oraz przedstawiciele miejscowej władzy administracyjnej, jak również przedstawiciele zainteresowanych organizacji społecznych i naukowych prezentują jednoznaczne stanowisko generalnie określające przebieg osi nowego mostu tj. w pobliżu trasy byłego tymczasowego mostu objazdowego, wybudowanego maju w 1994 r. na okres remontu mostu im. Legionów Marszałka J. Piłsudskiego /tak jak to precyzuje Plan ogólny m. Płocka/.

Spśród znaczących działań merytorycznych ekipy Prezydenta Miasta Płocka Andrzeja Drętkiewicza należy odnotować dyskusję panelową nt. "Układu komunikacyjnego miasta Płocka w powiązaniu z drugą przeprawą mostową przez Wisłę", która odbyła się w dniu 17 października 1994 r. w siedzibie Towarzystwa Naukowego Płockiego. Sprawozdanie z tego spotkania zawiera artykuł ówczesnego i obecnego wiceprezydenta miasta Płocka dra inż. Krzysztofa Kamińskiego zamieszczony w "Notatkach Płockich" Nr 2 z 1995 r. Na zlecenie Zarządu Miasta Płocka urbanisci z Pracowni Architektoniczno-Urbanistycznej "LIPSKI i WUJEK" w Łodzi zaprezentowali odmienne niż urbanisci płocky i warszawscy koncepcje powiązań trasy mostowej z istniejącym i projektowanym układem komunikacyjnym.

W dyskusji prezentowane były trzy główne koncepcje dotyczące przebiegu tras dojazdowych do nowego mostu po prawostronnej części Płocka:

1/ wyprowadzenie ruchu z nowego mostu z ominięciem Podolszyc w dwóch podwariantach za jarem Rosica przed i poza Imielnicą /proponycja łódzkich urbanistów z firmy "LIPSKI i WUJEK"/;

2/ przeprowadzenie trasy pomiędzy starym Płockiem a dzielnicą Podolszyce do ulicy Wyszogrodzkiej z dalszą kontynuacją do ulicy Bielskiej i włączeniem jej na skrzyżowaniu z drogą do Sierpca i Żagot /koncepcja proponowana od początku lat osiemdziesiątych/;

3/ przeprowadzenie trasy wzdłuż "korytarza infrastruktury technicznej" do ulicy Wyszogrodzkiej /jak w koncepcji drugiej/, z dalszą etapową kontynuacją do ulicy Bielskiej na wysokości ulicy Długiej a docelową do Goślic, wychodząc z przedłużenia kierunku mostowego do drogi krajowej nr 60. Ta koncepcja jest zgodna z aktualnym "Planem zagospodarowania przestrzennego zespołu jednostek osadniczych m. Płocka", opracowanym przez Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Płocku w 1984 r.

W lutym 1995 r. wykonana została, na zlecenie

Zarządu Miasta Płocka, przez Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów "TRANSPROJEKT-WARSZAWA" Uproszczona Koncepcja Płockiego Węzła Drogowego, w której zostało jednoznacznie podtrzymane miejsce usytuowania nowego mostu w strefie - korytarzu infrastruktury technicznej /pomiędzy dwoma liniami wysokiego napięcia/ czyli w rejonie lokalizacji rozebranego tymczasowego mostu objazdowego. Praca ta jest rekapitulacją dotychczas zaprojektowanych nowych i istniejących rozwiązań drogowych w Płocku i jego podregionie.

Umieszczone w niej propozycje tras, wcześniej proponowanych przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego "STOLICA" w Warszawie i "TRANSPROJEKT" Warszawa, zostały skorygowane w ostatnich latach przez mgra inż. Jana Rolle z Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Płocku i umieszczone w większości miejscowych planów ogólnych zagospodarowania przestrzennego gmin.

Opracowanie jest prezentacją zasad obsługi komunikacyjnej od lat utrzymywanych w planach miejscowych a w odniesieniu do nowej trasy mostowej jest kolejnym potwierdzeniem przebiegu proponowanego od 1961 roku czyli zgodnie z koncepcją nr 3, którą w swych studiach i analizach forsują również autorzy niniejszego artykułu.

W pierwszej połowie 1995 r. doszło do ścisłej współpracy pomiędzy jednostkami podległymi Wojewodzie Krzysztofowi Kołachowi oraz Prezydentowi Miasta Płocka Dariuszowi Krajowskiemu-Kukiel i Wiceprezydentowi Stanisławowi Jakubowskiemu w dziedzinie drogownictwa miejskiego odnośnie dróg krajowych, wojewódzkich i samorządowych. Powyższe rokuje nadzieję, że również w sprawie drugiego mostu na Wiśle w Płocku współpraca będzie równie partnerska i efektywna.

Obecnie w wyniku wystąpienia WDDM do Prezydenta Dariusza Krajowskiego-Kukiel o wydanie Decyzji o Ustaleniu Warunków Zabudowy i Zagospodarowania Terenu - Wydział Urbanistyki i Architektury przeprowadza procedurę uzgodnień dla decyzji lokalizacyjnej drugiej przeprawy mostowej na odcinku od ulicy Wyszogrodzkiej do ulicy Dobrzykowskiej. Należy stwierdzić, że służby miejskie społecznie wykonują dokumentację mapowo-terenowo-własnościową wymaganą przy kierowaniu wniosku o zatwierdzenie lokalizacji /w ramach partnerskiej współpracy z WDDM/. Uzgodniono termin zakończenia tych prac do końca 1995 r.

10. DZIAŁANIA URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO W LATACH 1994-1995

Dużą aktywnością w sprawie remontu starego mostu i działań dla rozpoczęcia budowy nowego mostu wykazali się i nadal są szczególnie zaangażowani obecni gospodarze województwa: wojewoda mgr inż. Krzysztof Kołach, wicewojewoda mgr inż. Marian Rodzeń i przewodniczący Sejmiku Samorządowego Województwa Płockiego mgr Michał Boszko.

W ramach Urzędu Wojewódzkiego sprawy nowego mostu były realizowane początkowo przez dyrektora Wydziału Polityki Regionalnej Iwo Betke'go, który m.in.

prowadził negocjacje z włoską firmą AB "TRONCHIN" z Mediolanu, a następnie po reorganizacji Urzędu Wojewódzkiego - przez dyrektora Wydziału Rozwoju Gospodarczego Zdzisława Mazanka.

Określone znaczenie dla skoordynowania prac przygotowawczych odnośnie budowy nowego mostu miało powołanie przez Wojewodę Krzysztofa Kołacha w dniu 21 czerwca 1994 roku Zespołu d/s Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej w Województwie Płockim na czele z Stanisławem Żuranskim - dyrektorem Wydziału Gospodarki Przestrzennej UW i delegowanie z dniem 19 września 1994 r. Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich do "podjęcia i prowadzenia wszelkich działań zabezpieczających wprowadzenie tej inwestycji do realizacji".

Wojewoda Krzysztof Kołach wielokrotnie występował pisemnie i osobiście do władz centralnych: Premiera, Marszałka Senatu, Centralnego Urzędu Planowania, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej i Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych o uzyskanie środków finansowych na dokończenie remontu mostu i na prace przygotowawcze dla drugiej przeprawy mostowej w Płocku.

W wyniku porozumienia Wojewody z Agencją Rozwoju Autostrad mgr inż. Jan Rolle z WBPP opracował w lipcu 1995 r. "*Studium wariantowych przebiegów drogi ruchu szybkiego: KUTNO - PŁOCK - DROBIN*" /dwa warianty/.

Po ponownym powrocie inż. Michała Ulińskiego na stanowisko dyrektora naczelnego WDDM /1 marca 1995 r./ w Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich temat nowego mostu osobiście prowadził:

- dyrektor M. Uliński (od 1 marca - 31lipca 1995 r.),
- z-ca dyr. d/s technicznych W. Serafimowicz począwszy od 1 sierpnia 1995 r. (niestety dotychczas nie powołano zespołu specjalistów).

W okresie tym pracownicy WDDM-u opracowali następujące materiały:

a/ w ramach Zespołu d/s Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej w Województwie Płockim

- "*Opis ogólny stanu istniejącego w zakresie infrastruktury komunikacyjnej w województwie płockim*" /sierpień 1995 r./ - inż. Jan Korba,

- "*Analiza przebiegu drogi szybkiego ruchu pomiędzy autostradą A-1 i DSR Nr 10: KUTNO - PŁOCK - DROBIN*" /sierpień 1995 r./ - W. Serafimowicz;

b/ pod nadzorem Wicewojewody Płockiego Mariana Rodzenia

- "*Studium przygotowawcze budowy II przeprawy mostowej w nowoprojektowanej obwodnicy drogi krajowej nr 60 w Płocku*" /maj 1995 r./ - inż. Stanisław Markuszewski,

- "*Studium przygotowawcze budowy II przeprawy mostowej w nowoprojektowanej arterii średnicowej w ciągu drogi krajowej nr 60 w Płocku. Część perspektywiczna w rozbiu na lata realizacji*" /maj 1995 r./ - S. Markuszewski,

- "*Studium przygotowawcze przebiegu i kosztów budowy drugiej przeprawy mostowej w nowoprojektowanej arterii średnicowej w ciągu drogi krajowej nr 60 w*

Płocku /Góry, Dobrzykowska, Wyszogrodzka, Otolińska, Bielska-Zagoty"/, /wrzesień 1995 r./ - S. Markuszewski;

c/ w ramach Towarzystwa Naukowego Płockiego

- "Kalendarium remontu mostu na Wiśle w Płocku oraz płockich starań o nową przeprawę mostową" /marzec 1995 r./ - Włodzimierz Serafimowicz, Henryk Lamparski i Jan Korba,

- "Studium przebiegu nowej trasy mostowej w Płocku. Przebieg miejski: Góry, Radziwie /Dobrzykowska/, Podolszyce /Wyszogrodzka/, Boryszewo, Otolińska, Bielska /Długa/" - /wrzesień 1995 r./ - Włodzimierz Serafimowicz, Jan Rolle /WBPP/, Henryk Lamparski, Elżbieta Wachaczyk /WBPP/,

- "Analiza kosztów nowej trasy mostowej w Płocku. Przebieg j.w." - /wrzesień 1995 r./ - W. Serafimowicz, J. Rolle, H. Lamparski,

- Warianty harmonogramów realizacji procesu przedinwestycyjnego w wersji rzeczowo-finansowej według informatycznego systemu STEROD/SHOD z wyliczaniem opóźnień na poszczególne szczeble zarządzania - /wrzesień 1995 r./ - W. Serafimowicz,

- "Starania o drugą przeprawę mostową na Wiśle w Płocku w okresie sprawowania funkcji Wojewody Płockiego przez K. Janiaka, K. Gawłowskiego, A. Bielaka, J. A. Wawszczaka oraz K. Kołacha" /wrzesień 1995 r./ - W. Serafimowicz.

Należy stwierdzić, że "Studium przebiegu nowej trasy mostowej w Płocku" wykonane przez TNP wspólnie z WBPP powstało z inicjatywy Wojewody w ramach dalszego urealnienia przebiegu DSR: Kutno - Płock - Drobin. Stanowi ono etapową wersję generalnie przebiegającą w granicach administracyjnych miasta Płocka i jego najbliższego otoczenia.

W dniu 26 czerwca 1995 r. odbyło się posiedzenie Wojewódzkiej Komisji d/s Ocen Oddziaływania na Środowisko przy UW w Płocku, kierowane przez jej przewodniczącą mgr inż. Janinę Kawałczewską /dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska UW/, na temat opracowania pt. "Ocena oddziaływania na środowisko II przeprawy mostowej przez Wisłę w Płocku", wykonanego przez "EKOKOSULT" z Gdańska pod przewodnictwem dra inż. Andrzeja Tyszeckiego.

Opracowanie to, sfinansowane przez Stowarzyszenie Społeczny Komitet Budowy Mostu "RATUNEK DLA PŁOCKA", według Postanowienia z dnia 27 czerwca 1995 r. Komisji potwierdza prawidłowość lokalizacji przeprawy mostowej przez Wisłę w Płocku, zaproponowaną we wniosku lokalizacyjnym WDDM.

Należy stwierdzić, że Postanowienie nakłada na inwestora przed podjęciem rozwiązań projektowych obowiązek wykonania:

- badań geologiczno-inżynierskich pod most i trasę mostową,

- studium hydrologicznego /założenia do operatu wodno-prawnego/,

- studium ochrony przeciwpowodziowej lewobrzeżnego Płocka,

- studium komunikacyjnego wraz z prognozą ruchu, - analizy rozwiązań konstrukcji i sylwetki mostu w aspekcie walorów krajobrazowych i kulturowych otoczenia,

- analizy ciągłości systemów przyrodniczych na lewym brzegu Wisły oraz ochrony walorów i zasobów przyrody.

Temat prac geodezyjnych dla pierwszego etapu 4 km trasy mostowej /Dobrzykowska - Wyszogrodzka/, jak również 14 km trasy mostowej w przebiegu miejskim /od Gór do ul. Bielskiej/ - to temat przejętą Wydział Geodezji i Terenów Rolnych UW, który na bazie własnych środków finansowych do końca 1995 r. planuje zakończyć podstawowy zakres robót. Ponadto Wydział Geodezji dokonał przewidywanej wyceny wykupów terenu pod trasę mostową.

Na początku 1996 r. WDDM przewiduje przeprowadzenie negocjacji ofertowych dotyczących badań geotechnicznych oraz studium hydrologicznego drugiej przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku w zakresie: - podstawowych danych hydrologicznych /przepływy, stany charakterystyczne, stany prawdopodobne, zjawiska lodowe/; - wyliczenia światła mostu; - określenia zakresu robót regulacyjnych w korycie rzeki /w obszarze projektowanego mostu, powyżej projektowanego mostu, poniżej projektowanego mostu/; - określenia elementów problematyki przeciwpowodziowej na lewym brzegu Wisły /w pradolinie rzeki/ po stronie Radziwia; - ustosunkowanie się do potrzeby wykonania estakad /przepustów/ w nasypie po stronie Radziwia.

Wymieniona tematyka oraz uwarunkowania precyzujące przebieg trasy będą materiałem wyjściowym dla rozpisania konkursu na koncepcję mostu i trasy mostowej.

W wyniku tych działań bez środków centralnych udało się płockiemu środowisku, częściowo społecznie a częściowo w ramach obowiązków służbowych, wykonać początek etapu wstępnego procesu inwestycyjnego drugiej przeprawy mostowej na Wiśle w Płocku. Powyższe może wywołać korzystną atmosferę w środowisku decydentów dla omawianego tematu.

Na bazie tych działań Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Płocku jako inwestora fazy przedinwestycyjnej drugiej przeprawy mostowej na Wiśle, prac Zespołu d/s Rozwoju Infrastruktury Komunikacyjnej Województwa Płockiego, opracowań Wydziału Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta Płocka, analiz i opracowań harmonogramowo-informatycznych Towarzystwa Naukowego Płockiego oraz integracyjnych działań Stowarzyszenia Społeczny Komitet Budowy Mostu "RATUNEK DLA PŁOCKA" przewiduje się na przełomie 1995/96 roku powołanie zespołu koordynującego przygotowanie inwestycji - grupującego decydentów, naukowców i specjalistów - praktyków zarządzania procesem inwestycyjnym oraz projektantów i wykonawców w obszarze mostownictwa i drogownictwa.