

Zapytania z 58 sesji RMT

24.07.2014 r.

1. Interpelacje:

p. M. Frackiewicz – poinformował, że nie wpłynęły żadne interpelacje.

2. Zapytania:

a) radny P. Gulewski – zapytał,

- czy jest szansa, aby autobus linii nr 35 miał swój postój w al. Solidarności, a nie na ul. Uniwersyteckiej ?
- o cykle świateł na skrzyżowaniu al. Solidarności. W MZD powiedziano, że trwają analizy, bo długo czeka się na przejście dla pieszych. To jest sprawa skomplikowana, bo dochodzi jeszcze kwestia wjazdu tramwajów. Na jakim etapie jest analiza ? Czy jest szansa na zmniejszenie czasu oczekiwania dla pieszych na pl. Teatralnym ?

Odpowiedź została udzielona na sesji przez dyrektora WGK M. Kowalka.

p. M. Kowallek – wyjaśnił, że nie ma możliwości przeniesienia linii nr 35 na al. Solidarności. Jeśli znajdzie się miejsce, gdzie autobus będzie mógł mieć tzw. czas korekcyjny, to tak. Podczas przebudowy ul. Wały gen. Sikorskiego przewidywane są parkingi wzdłuż ulicy. Na razie nie zanoszą się na znalezienie miejsca dla autobusu, więc będzie zatrzymywał się na ul. Uniwersyteckiej.

b) radny Z. Ernest – zapytał:

- o sytuację wokół budynków przy ul. Mossakowskiego 2 i 4. Mieszkańcy postulują budowę 2 małych parkingów w tych lokalizacjach, jeden na terenie gminnym a drugi na spółdzielczym. Czy zostały one już zaopiniowane przez miejskie służby ? Tam jest napięta sytuacja, która powoduje częste wizyty Straży Miejskiej i budowa miejsc parkingowych rozwiązałaby sytuację.
- osiedle zbudowane przez firmę Marbud w rejonie ul. Fałata/Broniewskiego/Sienkiewicza. Ile drzew zostało ostatecznie wyciętych, jakie gatunki, jakie były koszty wycięcia poszczególnych drzew, ponieważ tam była 2 letnia prolongata ?
- jakie są roczne koszty utrzymanie CSW wraz z podaniem poszczególnych pozycji funkcjonowania placówki ?

Odpowiedź nie została udzielona na sesji.

c) radny M. Cichowicz – zapytał:

- jak zmieniła się sytuacja inwestycji „Przebudowa ulicy Łódzkiej” od ostatniej sesji ?
- w jaki sposób rozbudowa ulicy Łódzkiej, etap I ma umożliwić wykonanie obejścia ronda na Łódzkiej od strony południowej ? Jaki jest planowany zakres i kalendarz prac w etapie I i II ?

- jak zmieniła się sytuacja w sprawie połączeniu Torunia z autostradą od strony południowej od ostatniej sesji ?
- dlaczego MZD w trakcie remontu nawierzchni ulicy pod wiaduktem kolejowym, który był zamknięty dla ruchu w miesiącu czerwcu i lipcu nie wykonało, postulowanego wielokrotnie, poszerzenia zachodniego chodnika ? Miejsce to było przez różne osoby i organizacje zgłaszane jako element bardzo utrudniający przemieszczanie się osobom na wózkach inwalidzkich, z wózkami dla dzieci, czy też rowerzystą, którzy zgodnie z przepisami muszą prowadzić rower po chodniku. Dlaczego MZD nie przygotowało dokumentacji projektowej i nie zleciło wykonania takiej modyfikacji korzystając z zamknięcia wiaduktu ? Czy przesunięcie barierek o kilkadziesiąt centymetrów było zbyt kosztowne dla budżetu GMT ? Dlaczego nie skorzystano z okazji, aby niewielkim kosztem wykonać remont znacząco polepszającą komfort mieszkańców Podgórza, którzy korzystają z tego chodnika? Dlaczego nie zrealizowano tak niewielkiego, a jednocześnie istotnego zadania ?
- na jakiej podstawie wykonawca „Trasy Średnicowej Północnej” etap Grudziądzka - M. Skłodowskiej - Curie niszczy zielenie ogródków działkowych na tej trasie? Według obowiązującej Decyzji Środowiskowej dla tej inwestycji niszczenie drzew i krzewów jest zakazane w okresie rozrodu ptaków, od 15 III do 15 VIII. Drastyczne zdjęcia zabitych piskląt ptaków chronionych w trakcie prac rozbiórkowych przy garażach w okolicy ulicy M. Skłodowskiej - Curie, potwierdzają sensowność takiego ograniczenia. Jak jest możliwe, aby inwestor GMT i instytucje zarządzające środkami europejskimi aprobowały takie działania ?
- na podstawie jakiego zadania MZD zleciło wycinkę drzew zrealizowaną do 15 III tego roku w planowanym przebiegu w/w trasy? Jaka była kwota tego zlecenia ? Jaki był sposób jego realizacji?
- czy w SIWZ dla „ Trasy Średnicowej” uwzględniono fakt usunięcia drzew na tej trasie ? Jaki to miało wpływ na wartość poszczególnych ofert ?
- w związku z budową „ Trasy Średnicowej” etap Grudziądzka - Chełmińska prezydent informował Radę Miasta Torunia o wystąpieniu do Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości odszkodowań za przejęte nieruchomości i grunty pod budowę trasy. Czy jakkolwiek wniosek został rozpatrzony ? Jeśli tak, to w jaki sposób i czy któreś z tych postępowań zostało zakończone ?
- ile miejsc parkingowych ma zostać zlikwidowanych w związku z planowaną inwestycją przebudowa ulicy Konstytucji 3 Maja ? Ile jest planowanych nowych miejsc parkingowych? Jaki będzie bilans ilości miejsc parkingowych po zrealizowaniu tej inwestycji ?
- w związku z informacją o przedłużeniu terminu udzielenia odpowiedzi na pytania z sesji w dniu 26.06.2014 roku, na dzień 31.07.2014 roku proszę o wyjaśnienie, na podstawie jakiego aktu prawnego prezydent nie udzielił odpowiedzi w terminie wskazanym w Statucie GMT, a w szczególności Regulaminie RMT, § 36. 3.?

Odpowiedź nie została udzielona na sesji.

W związku z remontem Dworca Głównego zadał pytania:

- Na remontowanym obecnie peronie nr 1 pojawiły się różowe płyty krawędziowe. Jak ma się to do wymagań do oferty które były zawarte w przetargu, konkretniej do (wytluszczony tekst)?

Elementy peronu – ścianki peronowe i płyty krawędziowe powinny posiadać konstrukcję stabilną, nie podatną na przemieszczenia, zapewniającą możliwość wykonywania robót torowych w torze przyperonowym. Ścianki peronowe mogą być wykonane z typowych prefabrykatów żelbetowych typu „L”. Krawędzie peronu mogą być wykonane z prefabrykowanych płyt krawędziowych. Płyty muszą być zbrojone stalą, jeśli przewidziano ich wspornikowe nadwieszenie poza ściankę peronową. **Płyty powinny mieć nawierzchnię z lastryko płukanego, z dopuszczonym lekkim szlifowaniem przy pozostawieniu szorstkiej, antypoślizgowej faktury powierzchni. Lastryko wykonane z kruszyw o dużym uziarnieniu i spoiwa cementowego barwionego w masie. Wymagany pas oznakowania dotykowego wzdłuż granicy pasa bezpieczeństwa z elementów betonowych lub ceramicznych o fakturze rowkowanej podłużnie do osi peronu – szerokość pasa min. 40 cm.** Część środkowa peronu wykonana z płyt betonowych lastrykowych gładkich, antypoślizgowych, ułożonych pod kątem 45° do krawędzi („w karo”) z pasem przy krawędziach z płyt pięciokątnych („infuła”) na podsypce piaskowej stabilizowanej cementem lub z tłucznia. **Dla całości wymagań odnośnie nawierzchni peronów i płyt krawędziowych referencyjnym obiektem są perony dworca Wrocław Główny.**

Czy realizujący remont uzgadniał zmiany w cytowanym przeze mnie zakresie z UM Torunia? Jeśli tak to proszę o udostępnienie korespondencji w tej sprawie.

- czy wysokość remontowanych peronów jest taka, jak zawarta w wymaganiach do oferty ? Jeśli tak nie jest, to kto i dlaczego zmienił te wymagania ? Również w wypadku zmian, które zostały uzgodnione z zamawiającym proszę o dołączenie korespondencji w tym zakresie.
- czy okładzina z kamienia naturalnego (trawertyn), która znajduje się na ścianach w hali głównej dworca w ramach remontu ma być usunięta ? Jeśli tak to proszę o informacje co ma znaleźć się na ścianach holu ?
- w jaki sposób GMT planuje udostępnić komercyjnie pomieszczenia dworca.? Problem ten był wielokrotnie podnoszony w związku z rewitalizacją dworców kolejowych w Polsce. Na jakich zasadach spółki kolejowe mogą wynajmować pomieszczenia biurowe od miasta ?

Odpowiedź nie została udzielona na sesji.