

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA
418/16
wpłynęło dnia 04.03.2016r.

WPLYNĘŁO Kancelaria Urzędu Miasta Torunia 2016 -03- 04 Ilosc Zał. L. dz. Podpis
--

Studio Ekorozwojowych Projektów Energetycznych, Drogowych i Kolejowych
ArCADia-EKOTEST International

Przewodniczący i Wice-Przewodniczący Rady Miasta
Torunia

Toruń 3.03.2016

**PETYCJA W INTERESIE SPOŁECZNYM W SPRAWIE NOWEJ LOKALIZACJI MOSTU
ZACHODNIEGO LUB/I BUDOWY DRUGIEJ NITKI MOSTU IM.PIŁSUDSKIEGO W
TECHNOLOGII „MOST W 3 MIESIĄCE”,**

Na podstawie ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 r. oraz w związku z zamówieniem przez MZD w czerwcu 2015 koncepcji trasy staromostowej oraz remontu mostu im Piłsudskiego oraz koncepcji wariantów połączenia S10 i A-1 z drogą krajową DK91 oraz wobec niepokojącego stanu mostu im Piłsudskiego (co potwierdził załączony roczny przegląd mostu z listopada 2015), a także wobec niezasadnego corocznego przekładania (począwszy od 2013 r) planowanego gruntownego remontu pomostu i konstrukcji kratownicowej mostu im Piłsudskiego, oraz opóźnianiem się od 2014 r planowanego przeprowadzenia aktualizacji Studium zagospodarowania przestrzennego, niniejszym składam Radzie Miasta petycję w sprawie wytyczenia lokalizacji nowego mostu zachodniego, który byłby mostem drogowo-kolejowo-tramwajowego oraz o wpisanie lokalizacji wskazanej na załączonym rysunku do nowego studium planu zagospodarowania przestrzennego. Wskazana lokalizacja, wynika z wskazań optymalizacyjnych prowadzonych od 2000 r prac projektowo-studialnych toruńskiego podstawowego układu komunikacyjnego przez założone i prowadzone przeze mnie w 1988 r niezależne biuro projektowo- innowacyjno-wdrożeniowe ArCADia-EKOTEST International z siedzibą w Toruniu oraz w Goerlitz w Niemczech. Pierwsze publiczne przedstawienie ogólnych złożań i wniosków wskazanego studium projektowo-optymalizacyjnego skrócone do formatu 2 stron tekstu (podobnie jak niniejsza petycja) i zostało złożone w postaci Listu otwartego z 17.12.2002 do wówczas nowo wybranego Prezydenta Torunia Michała Zaleskiego. W liście tym po raz pierwszy publicznie w 2002 r pojawiło się opisowo wskazane i uzasadnione, dosłownie zlokalizowanie mostu dla Torunia „w ciągu ul Wschodniej i Lipnowskiej. W liście tym w punkcie 1c programu potrzeb projektowych już wskazałem zasadność „bardziej centralnego,, miejsca lokalizacji mostu zachodniego. Tak więc nie ulega wątpliwości, że to właśnie załączony list z 17.12.2002 r stał się impulsem dla Prezydenta Torunia by podjąć działania, a następnie decyzje by zmiany lokalizacji planowanego mostu z ciągu w ul Waryńskiego na most w ciągu ul Wschodniej i Lipnowskiej, a zatem nie podlegają dyskusji sprawa mojego autorstwa koncepcji „mostu wschodniego,, i wynikających stąd praw autorskich, a więc też prawa do korekty dalszego przebiegu II etapu trasy wschodniej, gdy ta staje się nie ekonomiczna i nie ekologiczna(bo biegnąca zaledwie 70 m od legowisk nietoperzy, zwłaszcza że mimo że w latach 2003-2006 Prezydent Michała Zaleski gromko wołał, że trasa Waryńskiego musi być zmieniona bo m.in biegnie tylko 150 m koło fortu J.Dwernickiego)

Następnie w odpowiedzi na studium zagospodarowania przestrzennego z 2006 r wykonałem w 2008 r i złożyłem do wiadomości Prezydenta Torunia, Marszałka Kujawsko-pomorskiego, rysunek 22 teoretycznie możliwych mostów (jako połączenie najbliższych oddalonych od Wisły istniejących ulic po obu stronach Wisły mogący łatwo służyć optymalizacyjnemu porównaniu techniczno-ekonomicznemu istniejących projektów lokalizacji mostu. To właśnie na podstawie wskazanych 22 mostów i ich analizy funkcjonalno- ekonomiczno-techniczno-ekologicznych cech tych mostów, jednoznacznie jako najkorzystniejszy okazał się dopiero obecnie (z różnych

względów , o których również napisze w osobnym piśmie w ciągu 1-2 miesięcy) szeroko publicznie podany społecznej ocenie i dyskusji na blogu www.arcadia-thoruniensis.blogspot.com most zachodnio-centralny w ciągu ul. Danielewskiego i ul. Inowrocławskiej. Później niniejszy projekt próbowałem podczas wyborów samorządowych w październiku 2010 nagłośnić i upublicznić jako program dla kandydata na prezydenta Jarosława Milczarka z KKW Lewica. Ale dopiero obecnie nastął odpowiedni moment prawno- społeczno -polityczny dopiero obecnie do takiego upublicznienia mojego projektu. Dlatego niniejszym wyrażam zgodę do umieszczenia mojej petycji wraz z moimi projektami na stronie Urzędu Miasta.

Pełniejszy opis ustalonego programu potrzeb-projektowych dla Toruńskiego podstawowego układu komunikacyjnego wniosków tych prac studialno-lokalizacyjnych optymalizujących oraz szacowany kosztorys, a także wskazanie najkorzystniejszych programów dotacji UE (np. na infrastrukturę kolejowa i Odnawialne Źródła Energii OZE i ochronę klimatu) z jakich przedkładany projekt mógłby korzystać , zostaną uzupełnione w ciągu 1 miesiąca.

Jednocześnie jako autor proponowanej koncepcji oświadczam że podlega ona pełnej ochronie praw autorskich , oraz że w myśl art. 20.1i2. prawa budowlanego, że niniejsza koncepcja projektowa była konsultowana z ekspertami w dziedzinie urbanistyki , drogownictwa, budowy mostów, kolejnictwa, hydrologii i ekologii i spełnia wszystkie wymogi prawne i techniczne polskie i UE oraz nadaje się zasadnej ekologicznie i ekonomicznie pełnej realizacji , w przeciwieństwie do istniejących w miejskim planie zagospodarowania przestrzennego Torunia z 2006 r tras mostowych (trasy Waryńskiego, wschodniej, staromostowej i zachodniej). Bowiem II etap realizacji Trasa wschodniej będzie bardzo kosztowny i trudny technicznie, a także ma być zaledwie 70m od objętych ochroną Natura2000 fortów stanowiących łęgowiska chronionych nietoperzy, zaś rezygnacja z połączenia S10 przez Osiedle Piaski udowadnia niewykonalność tej trasy. Poza tym jest to tylko trasa klasy G (pasmowa) a nie klasy GP(2x3 pasmowa). Natomiast Trasa Waryńskiego jest po wejściu do UE nie do zrealizowania (przecięcie terenu rezerwy lasu łęgowego Kępa Bazarowa, eksploatowanego cementarza oraz przebieg koło szpitala). Natomiast most zachodni przy węźle „Glinki,, znajduje się poza terenem miasta i daje małe korzyści dla ruchu miejskiego, a jego konkretna lokalizacja i budowa nie będzie zależeć od Rady Miasta Torunia. Z kolei niepokojący stan pomostu i konstrukcji mostu im Piłsudskiego nie remontowanego od 12 lat oraz fakt , że jest to most jedynie 3 pasmowy i wiadukt kolejowy o wysokości 3,2m przy placu Armii Krajowej zdaje się w ogóle podważać sens realizacji trasy staromostowej (jako droga krajowej DK15).

Tych wad i poważnych przeszkód technicznych, bądź ekologicznych lub/i ekonomicznych jest natomiast pozbawiona proponowana nowa „bardziej centralna,, lokalizacji mostu zachodniego, a dodatkowo ma niezwykle korzystne zalety użytkowe i funkcjonalne takie jak możliwości poprowadzenie linii kolejowej i tramwajowej , a także niewielkiego stopnia wodnego w tej lokalizacji.

Dlatego wnoszę do Rady Miasta petycję o podjęcie publicznej dyskusji o proponowanej lokalizacji (np. poprzez ogłoszenie międzynarodowego konkursu podobnego do konkursu na zagospodarowanie Bulwaru Filadelfijskiego) oraz o podanie pod głosowanie uchwały o wprowadzeniu proponowanej lokalizacji do nowego studium zagospodarowania przestrzennego.

Z poważaniem

TOWARZYSTWO EKOLOGICZNEGO TRANSPORTU

Toruń dnia 17.12.2002

LIST OTWARTY DO PREZYDENTA MIASTA TORUNIA

„Z wielkim zdziwieniem znajduję ostatnio w lokalnej prasie artykuły i wypowiedzi samorządowych urzędników i polityków twierdzących, że najlepszym miejscem do lokalizacji drugiego mostu miejskiego byłby prawnie chroniony rezerwat „Kępa Bazarowa„. Tym bardziej jest to dla mnie zadziwiające, gdyż właśnie 13.12.2002 w Kopenhadze zostały zakończone negocjacje na temat - warunków przystąpienia Polski do UE, a przecież podstawowym, warunkiem naszego przyjęcia jest dostosowanie naszego prawa i zasad jego egzekwowania do wymogów prawa Unii Europejskiej. Przecież okres jaki mamy do 1.05.2004, by stać się pełnoprawnym członkiem UE, jest właśnie w po to nam dany, by sprawdzić czy Polska faktycznie realizuje przyjęte ustawy dostosowujące nasze prawo czy też tylko pozostają one na papierze i w zapewnieniach polityków! Przecież w tym okresie każdy obywatel lub organizacja polska lub z Unii Europejskiej może zaskarżyć Wysoką Układającą się stronę RP o ewidentne łamanie np. prawa ochrony środowiska! Czyżby więc Toruń nie chciał już korzystać przy budowie nowego mostu, a także przy innych inwestycjach ze środków UE, no bo przecież podstawowym warunkiem jaki trzeba spełnić przy każdym wniosku o nie jest właśnie ocena oddziaływania inwestycji na środowisko! Tej procedury inwestycyjnej standardowo wymagają wszystkie Europejskie Banki, a ponieważ Banki te mają obecnie również większościowe udziały polskich banków, bez spełnienia wymogów pozytywnej O.O.Ś. można z góry zapomnieć o jakiegokolwiek nowej inwestycji. A jak może być pozytywna O.O.Ś. jeżeli już sama proponowana lokalizacja ma znamiona „podżegania„ do przestępstwa z art. 188 k.k. ? Przecież art. 26 a 1.1 Ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. nr 99 poz. 1079 z 2001 r. „zabrania lokalizować inwestycji mogących szkodliwie oddziaływać na środowisko" (a wszystkie inwestycje drogowe zalicza się właśnie do takich) na terenach objętych ochroną przyrody lub w ich otulinach. No chyba, że ktoś zdecyduje się tak jak Biuro Projektowe Transprojekt Gdański w 1991 r. który po prostu zataił II ostateczną część O.O.Ś wykonaną przez renomowany Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie, gdy okazał o się że „autorzy sugerują zmianę lokalizacji Węzła w Czerniewicach„, a przedkładał tylko I część O.O.S pt. „Przeprawa mostowej przez rzekę Wisłę„: (most 0,998 km + przyczółki) oraz potwierdzająca nieprawdę pozytywną Opinię o tej Ocenie byłej V -ce Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Ochrony Środowiska w Toruniu a następnie Radcy Prawnego ABiEA w Toruniu i od maja 2002 Radcy Prawnego MZD w Toruniu, autorki m.in.skandalicznych uchwał o wyznaczeniu Stref Płatnego Parkowania. Ale czy nie dość Toruniowi międzynarodowej kompromitacji jaką nieuchronnie według mnie skończy się sprawa toruńskiego odcinka „Transeuropejskiej Autostrady Północ Południe... z Lubicza do Czerniewic„? Przecież wybudowano, ze środków pochodzących z budżetu (wbrew ustawie o płatnych autostradach która pozwalała na finansowanie z budżetu jedynie wykupu gruntów oraz prac projektowych i studialnych) droga została oddana jako „droga miejska lokalna„, (czyli jak określają to dokumenty zgłoszenia do odbioru „wschodnie obejście Torunia") i nigdy nie będzie mogła bez całkowitej i niezwykle kosztownej przebudowy zostać ani autostradą ani 2 pasmową drogą ekspresową! I to wcale nie tylko z powodu nie uwzględnienia wymogów ochrony środowiska , ale że odcinek projekt zakładał prędkość projektową 100 km/godz., a nie obowiązujące od 1997 r. wymogi (110 dla drogi ekspresowej i 120 dla autostrad wprowadzone Ustawą z 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym Dz.U. z 1997 nr 98). Tymczasem prawo UE zdecydowanie zwalcza korupcję, a w przypadku wydania przyznanych środków niezgodnie z ich przeznaczeniem nakazuje zwrot całej otrzymanej kwoty. Skandalem jest więc oznaczenie odcinka znakami „Droga Ekspresowa„,wbrew złożonemu przy odbiorze oświadczeniu. Dlatego też niniejszym publicznie ogłaszam mój autorski projekt opracowany na podstawie przeprowadzonych od 1998 r. wizji lokalnych oraz studium projektowego alternatywne do dotychczas zgłaszanych i realizowanych projektów oraz koncepcji drugiego mostu drogowego.

(strona 2) LISTU OTWARTEGO DO PREZYDENTA TORUNIA Z 17.12.2002

1. Rozpoznanie programu potrzeb projektowych:

- a) oddzielenie od ruchu miejskiego ruchu tranzytowego drogami krajowymi spełniającymi wymogi konstrukcyjne UE nacisku na oś napędowa 115kN/oś (11,5t/oś). Nie dokonanie tego możliwe szybko będzie przyczyną na strat w wielkich rozmiarach w postaci: -niszczenia poprzez zanieczyszczenia komunikacyjne (głównie NOx) zabytków Torunia w pisanych na listę światowego dziedzictwa - ustawiczne remonty dróg miejskich co 2 -3 lat i związane z tym olbrzymie marnotrawstwo środków - zanieczyszczenia i hałas szkodliwie wpływający na zdrowie mieszkańców i ponoszenie podwyższonych wydatków na służbę zdrowia -ograniczenie pobytu turystów do zwiedzania Torunia ze względu na odczuwalny brak poczucia komfortu
- b) wytyczenie lokalizacji 2 mostów których niezbędność zakładały już projekty z 1938 r. tak aby odciążały one zarówno ruch przez obecny most drogowy jak i przez Podgórz , a także by nie kierowały ruchu krajowego do centrum przez np. ul Grudziądzką
- c) uwzględnienie przy konstrukcji mostu możliwości i konieczności przepompowania ścieków z podgórza do oczyszczalni ścieków (zgodność z obecnym planem zagospodarowania przestrzennego)
- d) przeniesienie dróg krajowych 10 i 15 oraz S-10 poza strefę ochrony ujęcia wody Toruń-Nieszawka
- e) zastosowanie wiaduktów nie zaś skrzyżowań z sygnalizacją świetlną gdyż budowa kolejnych skrzyżowań na istniejących drogach wyjazdowych, tak jak w przypadku dalszej realizacji trasy średnicowej nie ułatwia lecz spowolni przejazdu przez miasto.
- f) Uwzględnienie wymogów ochrony osiedli mieszkaniowych od hałasu, ochrony lasów miejskich zwłaszcza cennych przyrodniczo jak na Barbarce oraz wartości kulturowych takich jak toruńskie fortyfikacje.

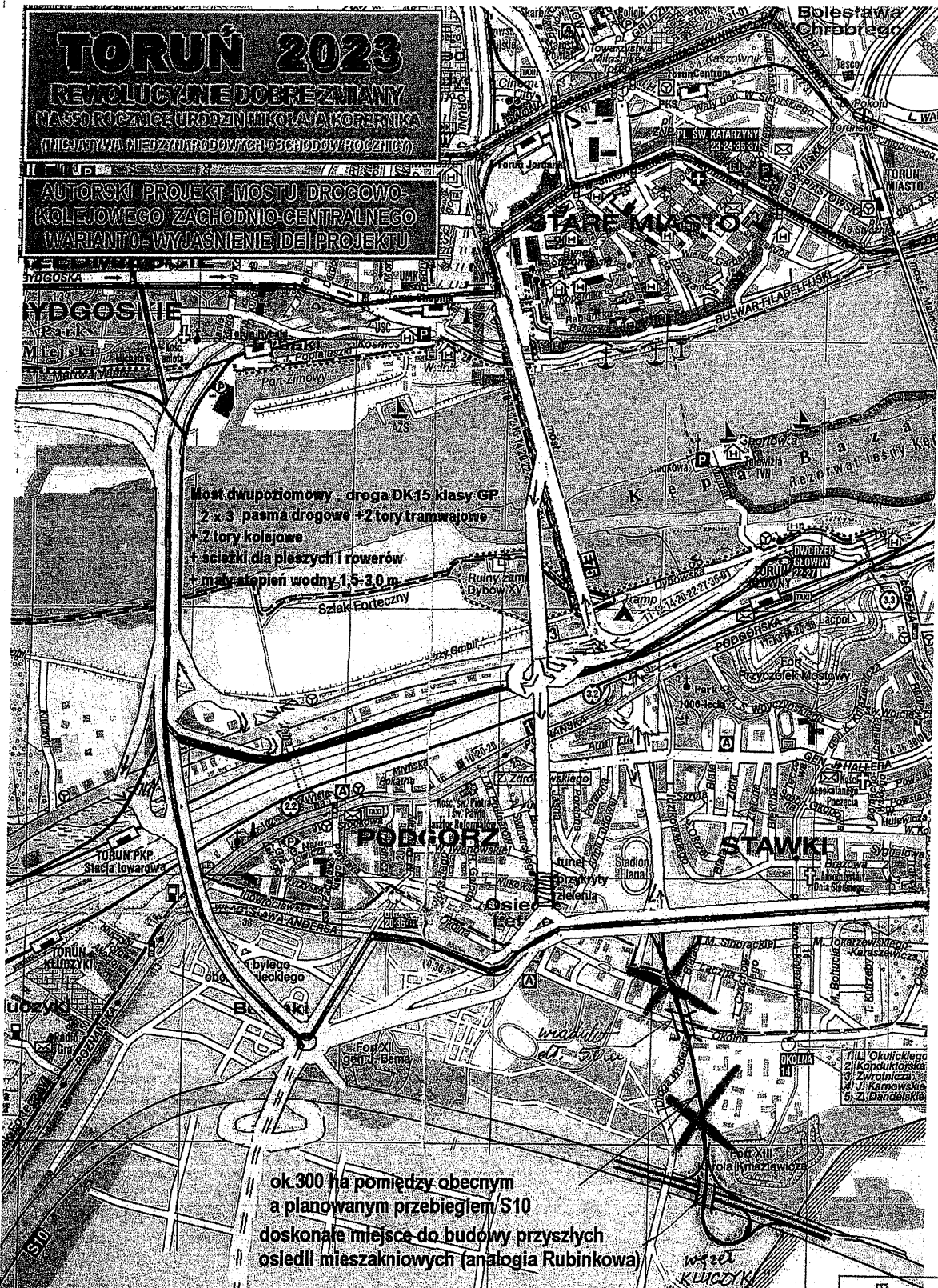
2. Rozwiązanie preferowane na podstawie analizy studialne rozważanych wariantów:

- a) Budowa węzła GLINKI w pobliżu obecnego skrzyżowania dróg 10 i 15
- b) most z droga za Oczyszczalnią miejską i Polchemem lub pomiędzy Polchemem i Merinotexem
- c) Obwodnica wokół lotniska co będzie korzystne w przypadku możliwego wzrostu jego znaczenia (zgodność z i obecnym planem zagospodarowania przestrzennego)
- d) Wybór wariantu godzącego wymogi ochrony przed hałasem osiedli Wrzosa, lasów Barbarki oraz wartości historycznych takich jak Fortyfikacje Torunia
- e) Węzeł i wiadukt nad drogą na Gdańsk oraz torem kolejowym na wysokością za miejskim wysypiskiem
- f) Wiadukt nad torami za "Elana"
- g) Przejście pomiędzy terenem przemysłowym ul Wapiennej (zgodność z obecnym planem zagospodarowania przestrzennego) oraz Cegielnią na ul. Olsztyńskiej
- h) Wiadukt pod ul. Olsztyńska (istniejący wiadukt na drodze polnej- zgodność z obecnym planem zagospodarowania przestrzennego)
- i) Węzeł przy istniejących zjazdach odcinka Lubicz -Czernice (zgodność z istniejącym planem zagospodarowania przestrzennego)
- j) Połączenie ul Poznańskiej i Łódzką planowanym połączeniem ul Okólną lub na granicy Poligonu (zgodność z istniejącym planem zagospodarowania przestrzennego)
- k) Przebudowa istniejącego wiaduktu koło terenów przemysłowych ul. Lipnowskiej na węzeł drogowy i poprowadzenie stąd drogi i mostu przez Wisłę do Szosa Lubickiej i ul. Wschodniej oraz drogi tunelem pod ul. Wschodnią (w przypadku tunelu brak konfliktu z obecnym planem zagospodarowania przestrzennego).

3. Finansowanie inwestycji wspólne: Budżet Państwa, GDDKiA, Miasto Toruń, Gminy Łysomice i Lubicz (choćby w niewielkim stopniu równoważącym korzyści uzyskania dobrej drogi lokalnej 552 oraz całkowitej likwidacji obecnego nią ruchu tranzytowego (oraz korków na skrzyżowaniu w Łysomicach , ale na wspólne ponad lokalne projekty łatwiej uzyskać dotacje UE) a także koncesjonariusz a-1 GTC (rekompensata za uzyskane korzyści z tytułu niezgodnej Z prawem i przeznaczeniem budowy toruńskiego odcinka a-1) w wysokości wymaganej własnego wkładu inwestycyjnego min 25% dla - uzyskania środków z UE. .

Niniejszy projekt jest projektem autorskim i podlega Ustawie o prawie autorskim. Ponieważ powyższy projekt wraz ze wskazanymi źródłami jego finansowania i podstawami prawnymi stanowiska TET w tej sprawie dają realną szansę nie tylko na rozwiązanie nabrzmiałych problemów komunikacyjnych Torunia, ale pokazują konieczność i możliwość szybkiego dostosowania standardów UE w egzekwowaniu obowiązującego prawa w Polsce dzięki tego typu publikacjom prawnym, liczę na szerokie poparcie społeczne i instytucjonalne niniejszego projektu.

Pełnomocnik TET



Autorski projekt lokalizacji centralno-zachodniego mostu drogowo-kolejowo-tramwajowego wraz z przebiegiem w centrum i lokalizacją przystanków szybkiej kolei BiT City i miejskiej w Toruniu
 ©2008-2016 ArcADia-EKOTEST International w Toruniu i Goerlitz

Studio ekorozwojowych projektów energetycznych, drogowych i kolejowych - rok złożenia 1988 r.

Autor zastrzega prawa autorskie koncepcji w całości i fragmentach wraz z prawem do nadzoru autorskiego nad pracami projektowymi i wdrożeniem projektu, a także oświadcza, że projekt w myśl art 26 prawa budowlanego został skonsultowany z ekspertami w dziedzinie urbanistyki, drogownictwa, kolejnictwa, hydrologii i ekologii i spełnia wymogi prawne i techniczne polskie i UE oraz nadaje się do zasadnej ekologicznie i ekonomicznie pełnej realizacji, w przeciwieństwie do istniejących w miejskim planie zagospodarowania przestrzennego Torunia z 2006 tras mostowych (trasy Waryńskiego, wschodniej, staromostowej i zachodniej), a także wojewódzkiego planu lokalizacji stopnia pod Nieszawą. Uwaga, niniejszy rysunek jest jedynie uproszczoną ofertową wizualizacją idei projektu dla MZD, MZK, Miejskiej Pracowni Urbanistycznej i Rady Miasta Torunia, Rady Gminy Wielka Nieszawka, Dyrektora Wydziału Planowania Przestrzennego Kujawsko-pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego, Dyrekcji Oddziału PKP w Bydgoszczy i Dyrekcji ENERGA S.A.

Ilość zat.
 L. dz.
 Podpis
 2016-03-04