

Marek Wiliński

Od: arcadia-ekotest@wp.pl
Wysłano: 24 września 2019 00:36
Do: brm@um.torun.pl; mpu@mpu-torun.pl; mzd
DW: waib@um.torun.pl; wojewoda@bydgoszcz.uw.gov.pl; mw.sekretariat@kujawsko-pomorskie.pl
Temat: Petycja do Przewodniczącego Rady Miasta Torunia ,do Dyrektora MZD i do Kierownik Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, pilnej konieczności uchylecia i zmiany uchwały Rady Miasta nr 1032/06 z 18.05.2006 oraz uchwały nr 805/2018 z dnia 25 stycznia 2018 w s
Załączniki: PETYCJA Z 23-09-2019 w sprawie unieważnienia i zmiany SUIKZP Torunia.docx

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA

LM

wolynego data 24.09.2019

Instytut Promocji Eko-

Józef Czerny
architektury ArCADia-EKOTEST
59-903 Zgorzelec 5 skr poczt 7
www.arcadia-ekotest.blogspot.com

Nasz znak: SUKZP-To 2/09/2019

Zgorzelec 23.09.2018

Przewodniczący Rady Miasta Torunia
Dyrektor MZD
Kierownik Miejskiej Pracowni Urbanistycznej

Petycja do Przewodniczącego Rady Miasta Torunia ,do Dyrektora MZD i do Kierownik Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, pilnej konieczności uchylecia i zmiany uchwały Rady Miasta nr 1032/06 z 18.05.2006 oraz uchwały nr 805/2018 z dnia 25 stycznia 2018 w sprawie uchwalenia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Torunia oraz unieważnienia postępowania MZD w Toruniu DZP-271.65.2019 DZP-271.65.2019 (ze względu na prawną niewykonalność projektu Mostu drogowego Torunia wg aktualnych wskazań SUIKZP Torunia) a także wstrzymanie nie zasadnej przebudowy placu Rapackiego i mostu im Piłsudskiego w obecnym przebiegu DK 15 i wytyczenie nowej lokalizacji mostu zachodniego w przebiegu planowanej tymczasowej przeprawy mostowej (miejsce wskazane już w petycji 4/2016)

Na podstawie ustawy o petycjach zgłaszam niniejszą petycję w interesie społecznym będąca jednocześnie w myśl art. 11 tej ustawy częściowo petycją w tej samej co petycja z 9/2019 sprawie nie właściwie zaprojektowanej przebudowy placu Rapackiego i wnosząca do tej petycji dodatkowe fakty i dowody dotąd nie znane organowi (w rozumieniu art. 145kpa) rozpatrującemu petycję (jak i kolejnym Radom Miasta od jesieni 2002r.) , a także świadczącej o niewłaściwie negatywnie rozpatrzonej w świetle obecnie zgłaszanych nowych faktów petycji 6/2019 z 25.05.2019 w sprawie zaniechania wycinki 80 drzew. Jednocześnie wyrażam zgodę na publikację danych osobowych podmiotu wnoszącego petycję

Dnia 17 września 2019 14:22 arcadia-ekotest@wp.pl <arcadia-ekotest@wp.pl> napisał(a):

Temat: Wniosek w sprawie DZP-271.65.2019 o unieważnienie postępowania o "Opracowanie koncepcji budowy III mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi – most zachodni"

Józef Czerny
Instytut Promocji Eko-architektury ArCADia EKOTEST
59-903 Zgorzelec 5 skr pocztowa 7

Zgorzelec 16.09.2019

Nasz znak: MZD-T 1/09/2019

Wasz Znak DZP-271.65.2019

Dyrektor MZD w Toruniu

WNIOSEK O UNIEWAŻNIENIE POSTĘPOWANIA DZP-271.65.2019 ZE WZGLĘDU NA PRAWNĄ
NIE WYKONALNOŚĆ PROJEKTU III MOSTU DROGOWEGO TORUNIA ZGODNEGO
JEDNOCZEŚNIE Z WYMOGAMI USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH I WSKAZANIAMI
LOKALIZACJI III MOSTU TORUNIA Z STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA TORUNIA Z 2006 R

Po dokładnej analizie Państwa odpowiedzi na pytania firm projektowych (w tym biura projektowego Instytut Promocji Eko –architektury ArCADia EKOTEST) biorących udział a w postępowaniu DZP-271.65.2019 na Platformie Zakupowej eB2B, oraz po konsultacjach z wrocławskimi biurami projektów mostowych, **niniejszym wnoszę o unieważnienie postępowania jako dotyczącego wg określonych przez zamawiającego warunków projektu ,którego realizacja prowadziłaby konieczności wykonania projektu niezgodnego z ustawa o drogach publicznych wymagającej aktualnie by drogi krajowe w przebiegu przez miasta miały klasa GP oraz wyłącznie skrzyżowania skanalizowane.** Tym czasem Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Torunia z 2006 r. wg którego MZD jak zamawiający okrasilo warunki projektu koncepcji III zachodniego mostu drogowego Torunia oraz lokalizację mostu zachodniego (z przebiegiem przez obszar ochrony ujęcia wody) zakłada most na drodze Z klasy zbiorczej , a "zamawiający nie wyklucza na etapie opracowania wymagań klasy G drogi głównej"-

A ponieważ obowiązuje w kodeksie cywilnym 387 § 1 kc zasada prawna "*Impossibillum nulla obligato est*" - umowy o świadczenie niemożliwe jest nie ważna" wnoszę o unieważnienie postępowania DZP-271.65.2019 i odłożenie jego ponownego ogłoszenia do czasu uchwalenia nowego SUIKZ z wyznaczeniem prawnie wymaganego przebiegu dróg Krajowych DK15, DK80 i DK91 przez Toruń po drogach klasy GP.

Z poważaniem

Józef Czerny
DYREKTOR BIURA PROJEKTOWEGO ARCADIA EKOTEST

Do wiadomości:

Rada Miasta Torunia

Wydział Architektury i Budownictwa UM w Toruniu, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Toruniu

Wojewoda i Marszałek Kujawsko –pomorski

Każdy czyjego interesu lub obowiązku sprawa dotyczy



Józef Czerny
Instytut Promocji Eko-architektury ArCADia-EKOTEST
59-903 Zgorzelec 5 skr poczt 7
www.arcadia-ekotest.blogspot.com

Nasz znak: SUKZP-To 2/09/2019

Zgorzelec 23.09.2018

Petycja do Przewodniczącego Rady Miasta Torunia, do Dyrektora MZD i do Kierownik Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, pilnej konieczności uchylecia i zmiany uchwały Rady Miasta nr 1032/06 z 18.05.2006 oraz uchwały nr 805/2018 z dnia 25 stycznia 2018 w sprawie uchwalenia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Torunia oraz unieważnienia postępowania MZD w Toruniu DZP-271.65.2019 DZP-271.65.2019 (ze względu na prawną niewykonalność projektu Mostu drogowego Torunia wg aktualnych wskazań SUIKZP Torunia) a także wstrzymanie nie zasadnej przebudowy placu Rapackiego i mostu im Piłsudskiego w obecnym przebiegu DK 15 i wytyczenie nowej lokalizacji mostu zachodniego w przebiegu planowanej tymczasowej przeprawy mostowej (miejsce wskazane już w petycji 4/2016)

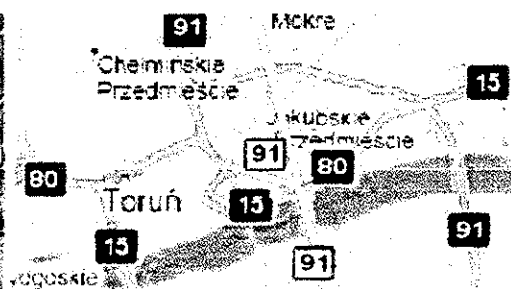
Na podstawie ustawy o petycjach zgłaszam niniejszą petycję w interesie społecznym będącą jednocześnie w myśl art. 11 tej ustawy częściowo petycją w tej samej co petycja z 9/2019 sprawie nie właściwie zaprojektowanej przebudowy placu Rapackiego i wnosząca do tej petycji dodatkowe fakty i dowody dotąd nie znane organowi (w rozumieniu art. 145kpa) rozpatrującemu petycję (jak i kolejnym Radom Miasta od jesieni 2002r.), a także świadczącej o niewłaściwie negatywnie rozpatrzonej w świetle obecnie zgłaszanych nowych faktów petycji 6/2019 z 25.05.2019 w sprawie zaniechania wycinki 80 drzew.

Jednocześnie wyrażam zgodę na publikację danych osobowych podmiotu wnoszącego petycję.

1. Opis i analiza zgłaszanego problemu :

Toruń jest obecnie bardzo ważnym węzłem krzyżowania się dróg krajowych i międzynarodowych, linii kolejowych i międzynarodowej drogi wodnej.

Jednocześnie Toruń jest jednym z najstarszych miast Polsce (prawa miejskie uzyskał w 1233 r) i ze względu na swoją zabytkową gotycką starówkę wpisaną na listę światowego dziedzictwa UNESCO jest miastem wymagającym szczególnej troski o jej ochronę.

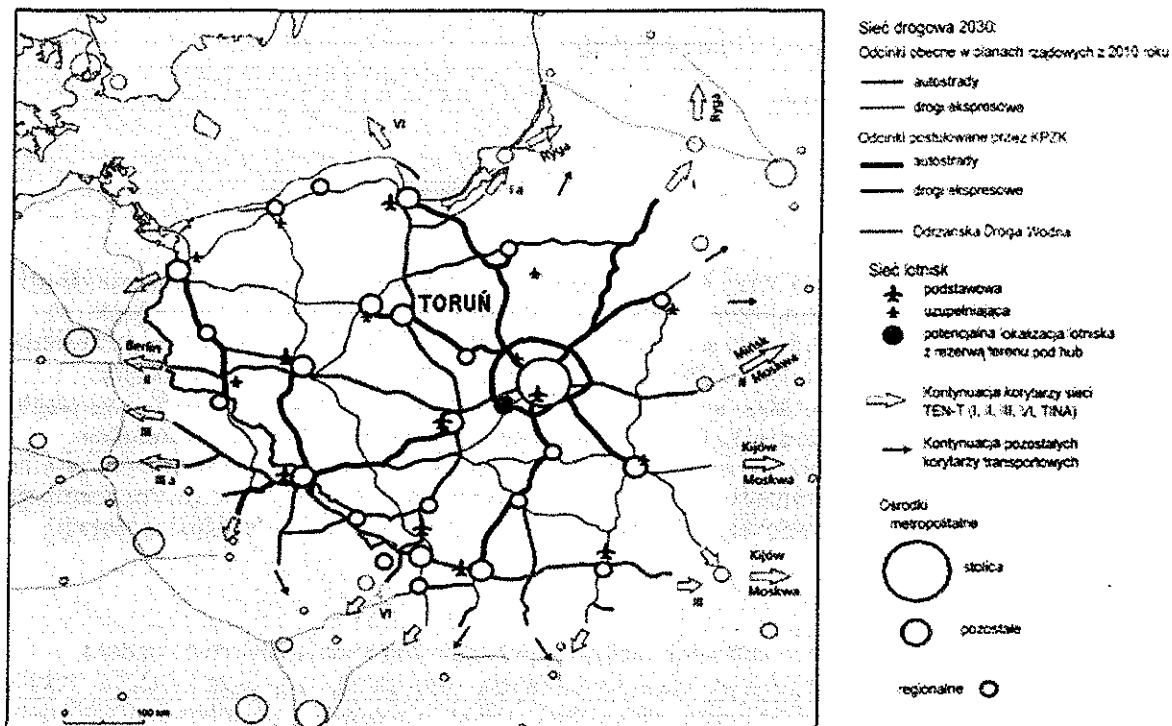


Ochrona ta w szczególności powinna dotyczyć ochrony przed destrukcyjnym wpływem zanieczyszczeniami powietrza spalinami oraz hałasem i drganiami powodowanymi przebiegiem dróg

krajowych DK 15 i DK 80 oraz DK91 w jej otulinie (ul Kościuszki i Grudziądzka). W 2006 r Rada Miasta aby odsunąć drogę krajową DK91 o starówki podjęła decyzję o rezygnacji z wytycznej w 1976 trasy mostowej w ciągu ul Waryńskiego, jednak trasa wschodnia nowomostowa wciąż jest nie dokończona i DK 91 nadal przebiega przez ul Kościuszki w otulinie starówki .

Ze względu na położenie Torunia oraz ze względu na już przyjęte plany krajowe i wojewódzkie rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej do 2030 r nastąpi znacząca rozbudowa DK15 (do drogi klasy GP 2x4 przynajmniej na odcinku Inowrocław Toruń) oraz budowa pełnego przebiegu drogi

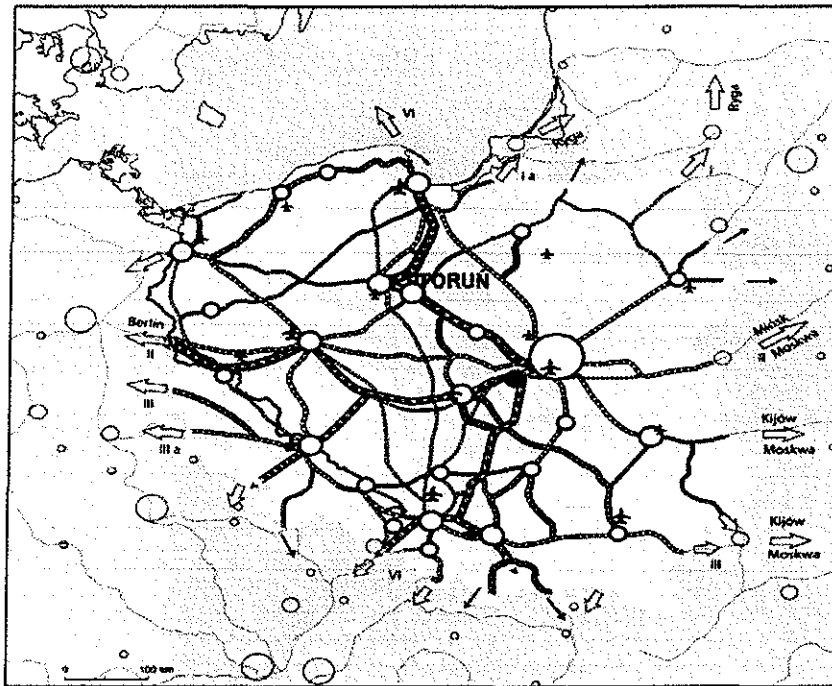
Etapowy rozwój sieci drogowej i lotnisk 2030



Źródło: Opracowanie MRR przy współpracy IGiPZ PAN

ekspresowej S10. Planowana jest także w przebiegu przez Toruń nowa linia kolejowa dużych prędkości Warszawa- Gdańsk , a także rozbudowa międzynarodowej drogi Wodnej E40 (wymagająca podniesienia mostu drogowego i kolejowego w Toruniu do prześwitu minimum 8 m).

Etapowy rozwój sieci kolejowej i lotnisk 2030

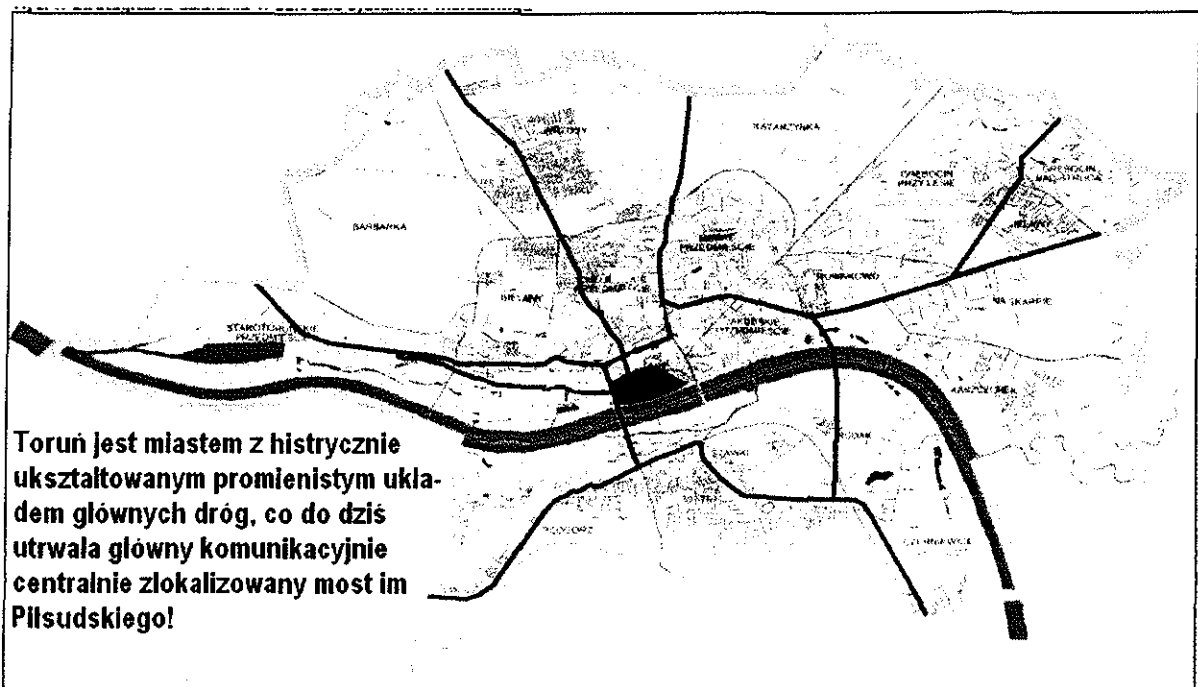


- Sieć kolejowa 2030 - linie:
- Obecne w planach rządowych z 2010 roku
 - > dużych prędkości
 - konwencjonalne 120-200 km/h
 - konwencjonalne 100-120 km/h
 - Postulowane przez KPZK
 - > dużych prędkości
 - konwencjonalne 120-200 km/h
 - konwencjonalne 100-120 km/h
- Sieć lotnisk
- ✈ podstawowa
 - ✈ uzupełniająca
 - potencjalna lokalizacja lotniska z rezerwą terenu pod hub
 - Odrzańska Droga Wodna
 - Kontynuacja korytarzy sieci TEN-T (I, II, III, VI, TINA)
 - Kontynuacja pozostałych korytarzy transportowych
- Ośrodki metropolitalne
- stolica
 - pozostałe
 - regionalne

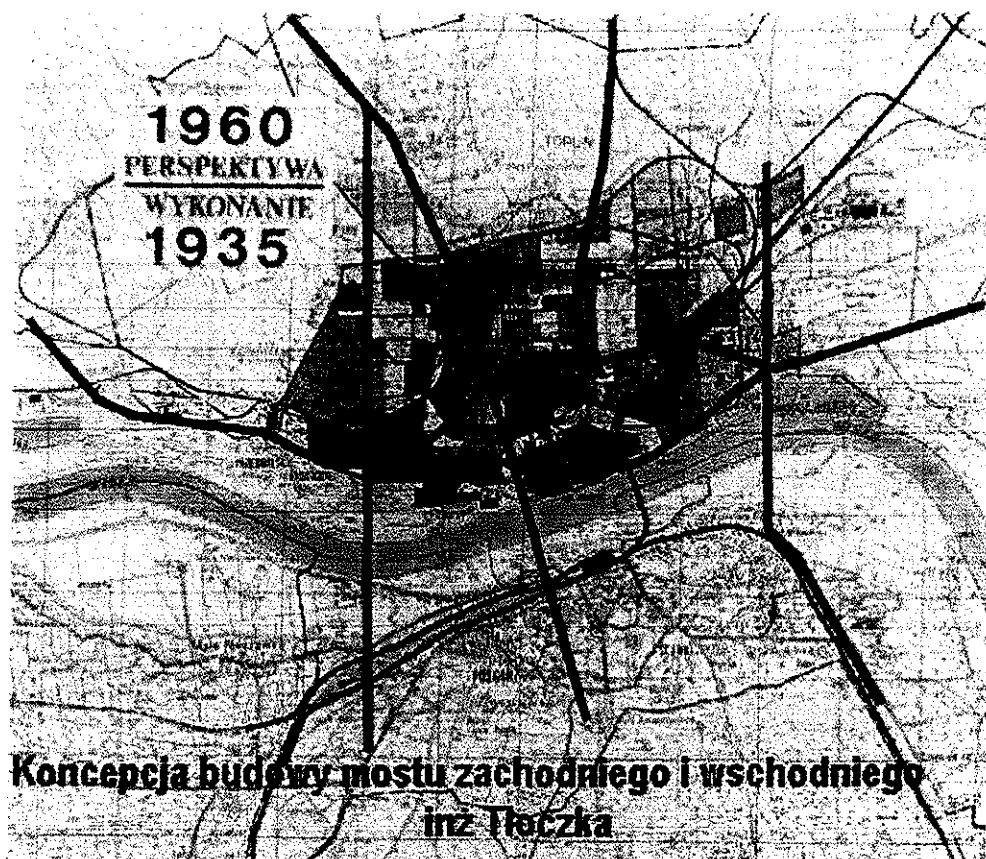
Źródło: Opracowanie MRR przy współpracy IGiPZ PAN

Tymczasem miasto Toruń od 1945 do dziś boryka się z problemem „wąskiego gardła rozwojowego” w postaci tylko jednego mostu drogowego (oraz nie dokończonych tras wschodni mostowej) a STUiKZP z 2006 i 2018 nie tylko nie wskazują rozwiązania problemu, ale wręcz go utrwalają prowadząc DK 15 obok centrum po moście im Piłsudskiego (tylko 3 pasmowym) oraz wprowadzając niewykonane przebiegi DK 15 i DK91 przez Toruń gdyż w obecnie planowanym przebiegu są one nie do zrealizowania w wymaganej obecnie klasie GP.

Chciałbym więc przypomnieć, że na ten problem komunikacyjny Torunia zwracał uwagę już w 1936 r. inż. Tłoczek. Postulując budowę w Toruniu najpóźniej do 1950 r. dodatkowych dwu mostów drogowych.



Toruń jest miastem z historycznie ukształtowanym promienistym układem głównych dróg, co do dziś utrwała główny komunikacyjny centralnie zlokalizowany most im Piłsudskiego!



Architektura i Urbanistyka są dziedzinami naukowo-inżynierskimi stosującymi metody analizy matematycznej pozwalające zarówno wskazać rozwiązanie optymalne dla danego występującego problemu jak i prognozować, co się stanie jeżeli proponowane rozwiązanie inżynierskie wskazane jako optymalne nie zostanie zastosowane w określonej perspektywie czasowej. Dlatego inżynier Tłoczek na podstawie architektonicznej analizy układu przestrzennego Torunia z historycznie uwarunkowanym promieniowym układem drogowym dodatkowo przedzielonym na dwie części rzeką Wisłą miał podstawy by stwierdzić, że Toruń nie będzie mógł się rozwijać jeżeli w perspektywie do 1950 nie powstaną dwa dodatkowe mosty drogowe czyli most wschodni i zachodni.

Przyczyną obecnych problemów komunikacyjnych Torunia są dwa powody historyczne. Po pierwsze most im Piłsudskiego pod koniec XIX wieku nie został zaprojektowany i wybudowany jako most drogowy lecz jako most kolejowy w Opalenicy koło Tczewa, a przeniesiony do Torunia po zmianach granic w 1918-1920 r. Most ten przy szerokości użytkowej tylko 10,8 m nie mieści 4 pasów ruchu, co stwarza spory problem dla organizacji i płynności ruchu.

Druga historyczna przyczyna to fakt przebiegu dawnej granicy zaboru pruskiego i rosyjskiego koło Aleksandrowa Kujawskiego i wybudowanie w związku z tym w XIX Dworca Toruń Główny w lewobrzeżnej części Torunia na przecięciu międzynarodowej linii kolejowej Gdańsk Warszawa i Łódź w zaborze rosyjskim oraz linii Poznań Malbork i Olsztyn w Prusach Wschodnich.

Niestety postulaty inżyniera Tłoczka do dziś nie zostały zrealizowane mimo że problem nie tylko nie przestał istnieć, ale obecnie będzie wręcz geometrycznie narastać, mogąc prowadzić w razie jego szybkiego nie rozwiązania wręcz do paraliżu komunikacyjnego centrum Torunia gdy powstanie S10 a klasa DK15 zostanie podniesiona do klasy GP.

Całkowitym więc paradoksem obecnej sytuacji jest fakt, że podczas gdy Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 (plan modernizacji 2020+) przewiduje modernizację DK15 na odcinku Inowrocław Toruń do klasy GP 2+2 jednocześnie Miasto Toruń w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania z 2018 r. przewiduje budowę mostu zachodniego (którym można by poprowadzić DK15 jako zachodnia i północna obwodnice Torunia) w klasie drogi tylko zbiorczej oraz w ogóle nie przewiduje na drogach krajowych przebiegających przez Toruń klasy GP, mimo że tego wymaga ustawa o drogach publicznych!

Zgodnie ze „Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+” (Uchwała nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013r.) – /.../ Osią przewodnią obecnej Strategii jest modernizacja województwa, rozumiana jako zdecydowane działania skoncentrowane na wybranych dziedzinach, szczególnie ważnych dla jakości życia mieszkańców i konkurencyjności województwa. /.../. Celem Strategii jest zasadnicza poprawa sytuacji w tych właśnie wybranych dziedzinach, poprzez przełamanie dotychczasowych barier oraz przygotowanie społeczeństwa i przestrzeni województwa do nowych wyzwań rozwojowych, które zaistnieją w III dekadzie XXI wieku. /.../.

II. Dostępność i spójność - będzie realizowany za pomocą 17 kierunków działań, w tym w szczególności: realizacji projektu „BiT-City IP”, zapewnieniu technicznej możliwości realizacji połączeń pasażerskich z prędkością co najmniej 160 km/h na liniach kolejowych nr: 18, 353, przebudowie linii kolejowej nr 27 na odcinku Toruń – Skepe, realizacji przedsięwzięć prowadzących do zwiększenia prędkości podróźnej na linii 207 Toruń – Malbork z możliwością elektryfikacji, opracowaniu koncepcji (z elementami programu) rozwoju lotnisk aeroklubowych dla celów biznesowych i turystycznych, opracowaniu i wdrożeniu zintegrowanego systemu funkcjonowania transportu podmiejskiego („transport aglomeracyjny”) w obszarach funkcjonalnych: Bydgoszczy-Toruń oraz Włocławka, Grudziądzka i Inowrocławia, rozpoczęciu prac studialnych związanych z realizacją szybkiego połączenia szynowego Bydgoszczy i Torunia („tramwaj regionalny”) oraz już obecnie zidentyfikowanych przedsięwzięć, w tym następujących, dotyczących miasta Torunia:

/.../2. Realizacja drogi ekspresowej S10;

3. Przebudowa drogi krajowej nr 80;

4. Przebudowa drogi krajowej nr 15, w tym: /.../ podjęcie prac nad koncepcją całościowej realizacji drogi w standardzie GP2+2; jako priorytet wskazuje się realizację odcinka Inowrocław – Toruń /.../;

7. Modernizacja drogi krajowej nr 91 /.../;

10. Podjęcie prac studialnych na rzecz realizacji przepraw drogowych w związku z kompleksowym zagospodarowaniem doliny Wisły /.../.

W Toruniu najważniejsze potrzeby obejmują: przedłużenie Trasy Wschodniej (nowa przeprawa mostowa przez rzekę Wisłę) na odcinku: od Placu Daszyńskiego do DK91 (ul. Grudziądzka) oraz przebudowę i rozbudowę ul. Łódzkiej – etap od ul. Lipnowskiej (z budową wiaduktu) do granicy miasta wraz z połączeniem węzła Czerniewice (Toruń Południe) na autostradzie A1 z miastem, rozbudowę północnej Trasy Średnicowej (kontynuacja) – odcinek od ul. Grudziądzkiej do Trasy Wschodniej (dobudowa drugiej jezdni) oraz odcinek od Szosy Chełmińskiej do Szosy Bydgoskiej (do granic miasta), odnowę DK91 na odcinku w części pokrywającym się z przebiegiem DK80: od Placu Niepodległości do północnej Trasy Średnicowej, wraz z poprawą warunków bezpieczeństwa na podstawowych węzłach drogowych (z przebudową Placu Bp. Chrapka), budowę Trasy Staromostowej na całym południowym jej przebiegu (od połączenia z drogą S10 do Placu Armii Krajowej), jej przebudowę na odcinku od Placu Armii Krajowej do Placu Niepodległości oraz kontynuację jej przebudowy i budowy na odcinku od Placu Niepodległości do ul. Polnej, rozbudowę ul. Olsztyńskiej (DK15) do standardu drogi dwujezdniowej na odcinku od ul. Czekoladowej do granic miasta, podjęcie prac studialnych na rzecz realizacji kolejnej przeprawy mostowej przez Wisłę (zgodnie z ustaleniami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta – np. w tzw. „lokalizacji zachodniej”), przebudowę ul. Turystycznej, rozbudowę sieci tramwajowej, realizację północnej obwodnicy Torunia (łączącej węzeł Toruń Północ - Turzno na autostradzie A-1 z DK80 w rejonie Górska). /.../.

W latach 60-tych i 70-tych Toruńscy urbaniści przyjęli założenie że Torunia nie stać na budowę dwu mostów jakie zakładał już w 1936r inż. Tłoczek. Powstała więc „oszczędnościowa koncepcja poprowadzenia dróg krajowych DK15 i DK15 przez sam środek miasta trasa w ciągu ulicy Waryńskiego , zaś DK 80 oraz trasa północno – średnicową. Nieadekwatność koncepcji prowadzeni dróg krajowych przez środek miasta w Toruniu do współczesnych obwodnicowych zasad prowadzenia dróg krajowych w aglomeracjach miejskich zauważył w latach 90 –tych kierownik

miejskiej Pracowni urbanistycznej inż. arch. [REDAKTOR] opracowując w 1996 Studium rozwoju Przestrzennego Toruń 2010 w którym zakwestionował celowość budowy zarówno trasy średnicowej jak i centralnie poprowadzonej trasy nowomostowej w ciągu ul Waryńskiego proponując następujące obwodnic Torunia:

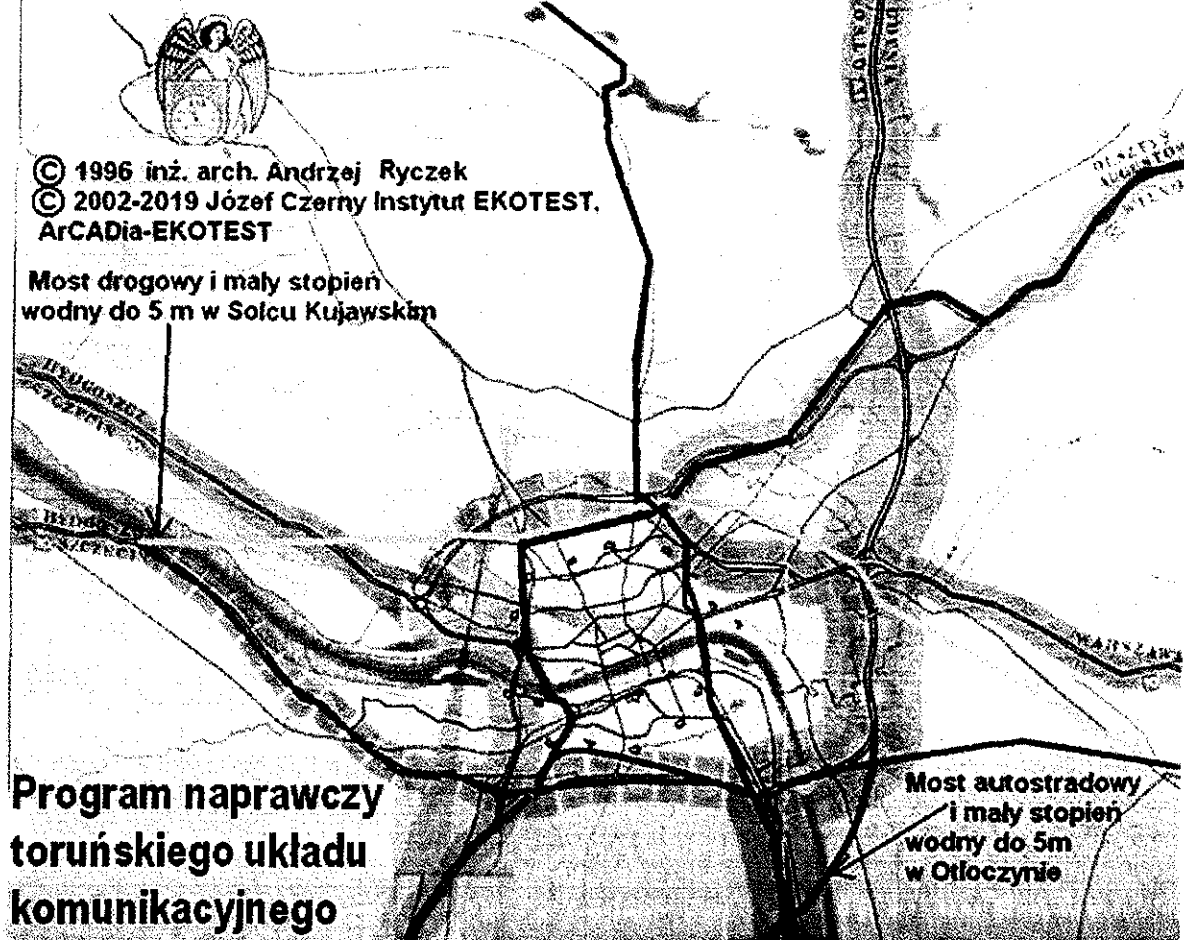
- obwodnica południowe S10

- zachodnia obwodnica w przebiegu DK 15 - północna obwodnica w przebiegu DK 15 i DK80

- wschodnia obwodnica w przebiegu autostrady A-1. Inż. arch [REDAKTOR] rezygnację z mostu w ciągu ul Waryńskiego a zamiast tego zaproponowała most miejski w ciągu ul Wschodniej (ale nie dla drogi krajowej DK 91 lub DK 91!), a wydatku uznała za celowe ulicę Wschodnią odciąć od skrzyżowania (i przeznaczyć tylko dla ruchu lokalnego) gdyż skrzyżowanie więcej niż 4 dróg znacząco komplikuje i spowalnia ruch drogowy.

. Do niemal identycznych wniosków co inż. arch [REDAKTOR] w 2002 doszedł autor niniejszej petycji z tą różnicą że po oddaniu w 1998 toruńskiego odcinka a-1 było już wiadomo że płata autostrad A-1 została pod Toruniem nie zasadnie połączona z złożenia nieodpłatną S-10 blokując dalszą budowę S-10 oraz odcinająca DK 91 od węzła w Czerniewicach. Pisząc w tej sprawie list otwarty z dnia 17.12.2002 do no wybranego Prezydenta Torunia Michała Zaleskiego autor niniejszej petycji proponowała przede wszystkim program naprawczy dla A-1 i S10, proponując rezygnację z budowy południowej poligonowej obwodnicy S-10 na rzecz północnej obwodnicy Torunia w przebiegu S10. Ta propozycja wynikał zarówno ze świadomości że płatna autostrada A-1 wyklucza jednoczesny przebieg S-10 tym samym mostem, jak i z faktu że północna obwodnica Torunia znajdowała by się w najmniejszej odległości od Bydgoszczy i w prostej linii na przedłużeniu odcinka Bydgoszcz Solec Kujawski. Autor tej petycji i listu otwartego do prezydenta Michała Zaleskiego z 17.12.2002 jednocześnie ostrzegał w nim prezydenta przed lokalnymi układami korupcyjnymi jakie stworzył były [REDAKTOR] odpowiedzialny za wadliwe zlokalizowania a-1 wymagające naprawy., natomiast wskazana po raz pierwszy publicznie koncepcja mostu w ciągu ul Wschodniej zamiast Waryńskiego jako obwodnicowy most wschodni dla DK91 miała służyć naprawie przebiegu a1 i niewykonalnego projektu węzła w Czerniewicach poprzez prowadzenie trasy DK 91 na przedłużeniu planowej trasy A-1 od węzła Czerniewicach w kierunku Włocławka. Niestety prezydent nie tylko nie posłuchał ostrzeżenia przed wcale nie zasłużoną lecz bardzo szkodliwą dla Torunia i dla budowy A-1 i S10 postacią byłego [REDAKTOR], ale właśnie ustanowił go swoim [REDAKTOR] i powierzył mu zaplanowanie w 2006 r przebiegu dróg krajowych przez Toruń, mimo nie posiadania wykształcenia drogowego, budowlanego lub architektonicznego.

TORUŃ • 2010 • studium rozwoju przestrzennego

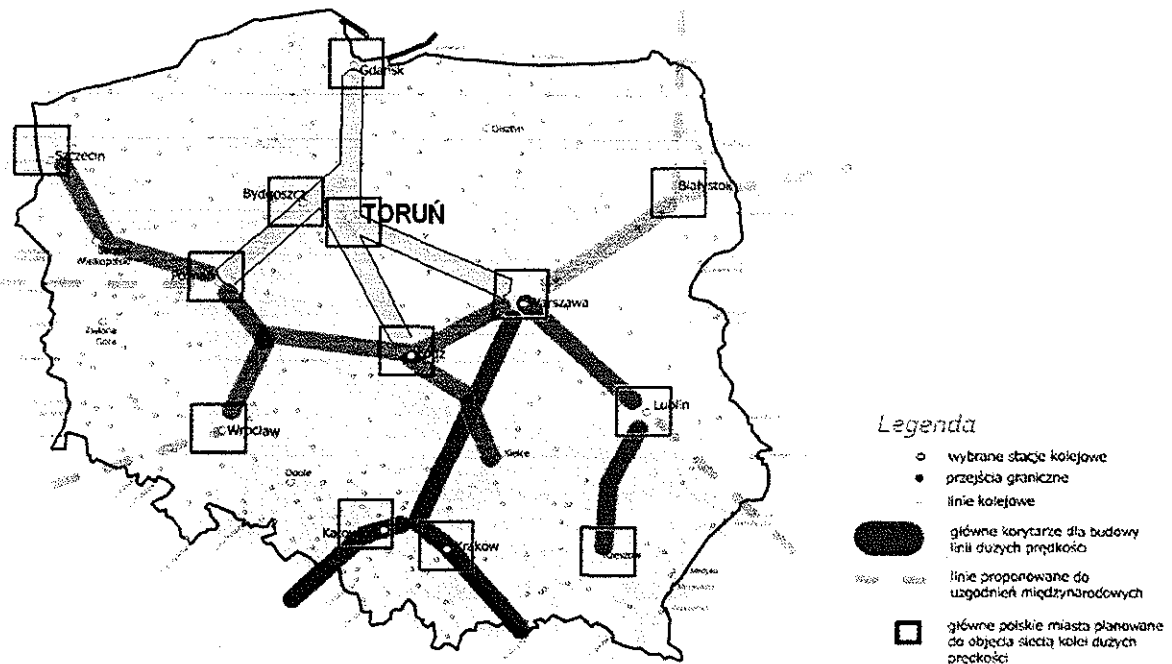


Dlatego od 2008 r. gdy już zapadły decyzja o budowie mostu wschodniego, podnoś konieczność naprawy Toruńskiego podstawowego układu komunikacyjnego. Napisałem też w tej sprawie m.in. petycję w tej sprawie w 2016 r. petycję 4/2016 (<http://www.bip.torun.pl/dokumenty.php?Kod=1246184>)

Rozwiązaniem istniejących problemy komunikacyjnych na moście im Piłsudskiego mógłby być wg mnie zwrócenie się do PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A. o wspólna inwestycję kolejową na terenie miasta Torunia polegającej na przeprowadzeniu remontu mostu im Piłsudskiego po kątem zamienienia go w most kolejowo-tramwajowy ze splotem torów oraz z zastawianiem tramwajów dwusystemowych oraz z poprowadzeniem w tunelu wokół centrum linii kolejowej do Dworca Miasto. Dzięki temu wszystkie osobowe pociągi przejeżdżające prez. Toruń mogłyby się zatrzymywać na nowym proponowanym Dworcu Toruń Centrum oraz na Dworcu Toruń Miasto co komunikacyjnie byłoby bardzo korzystne. Na tej samej zasadzie przecieź miasto Łódź w 2007 podjęło wspólnie z PKP TLK SA zadanie budowy trypoziomowego dworce Łódź Fabryczna oraz połączenia go tunelem z Dworcem Łódź Fabryczna. Dodatkowo remont mostu im Piłsudskiego powinien być połączony z budową obok drugiej drogowej 4-pasmowej nitki mostu, oraz z podniesieniem skrajni istniejącego mostu im Piłsudskiego z 5 m do 7,5 m ze względu na planowaną rozbudowę Międzynarodowej drogi Wodnej E40 na co uzyskanie dodatkowych środków powinno być poparte poprzez Ministerstw Gospodarki Morskiej i Żeglugi Rzecznej.

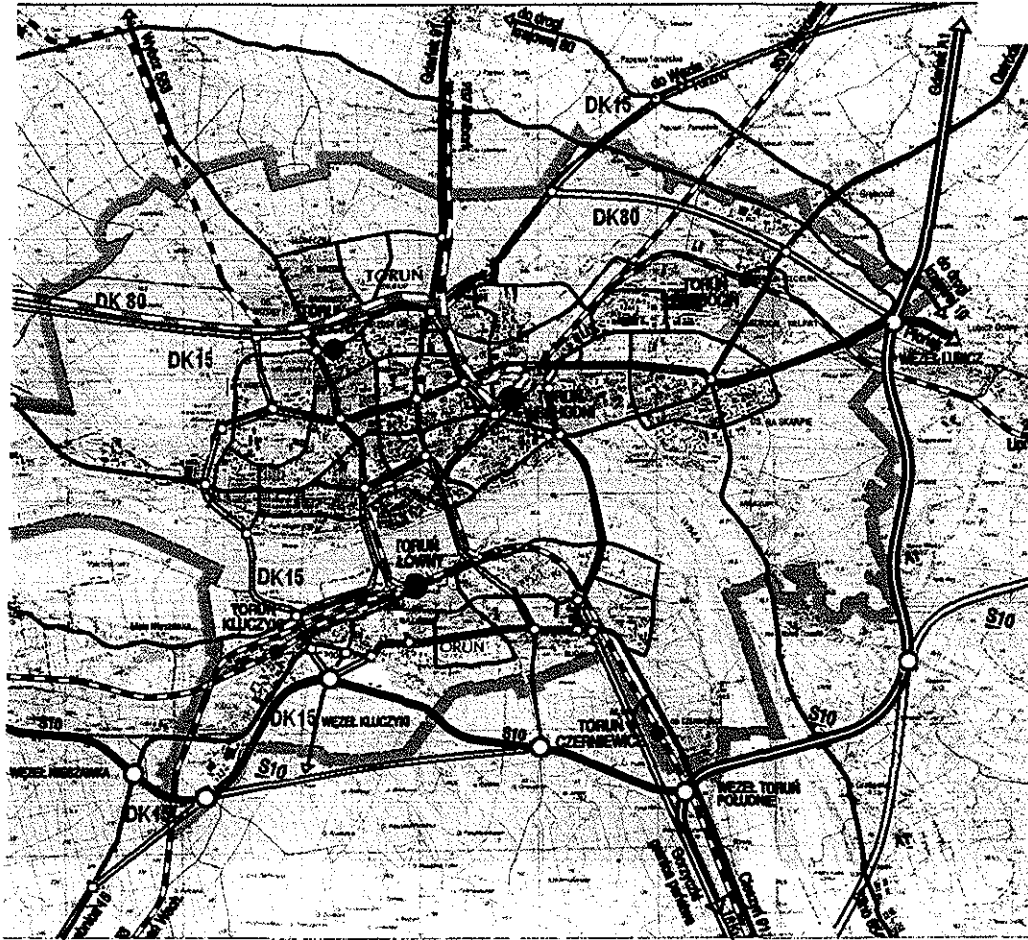
Warto bowiem zwrócić uwagę PKP PLK SA obecnie planuje przez Płock, Toruń i Grudziądz poprowadzenie nowej linii kolei dużych prędkości.

Główne korytarze dla budowy linii kolejowych dużych prędkości

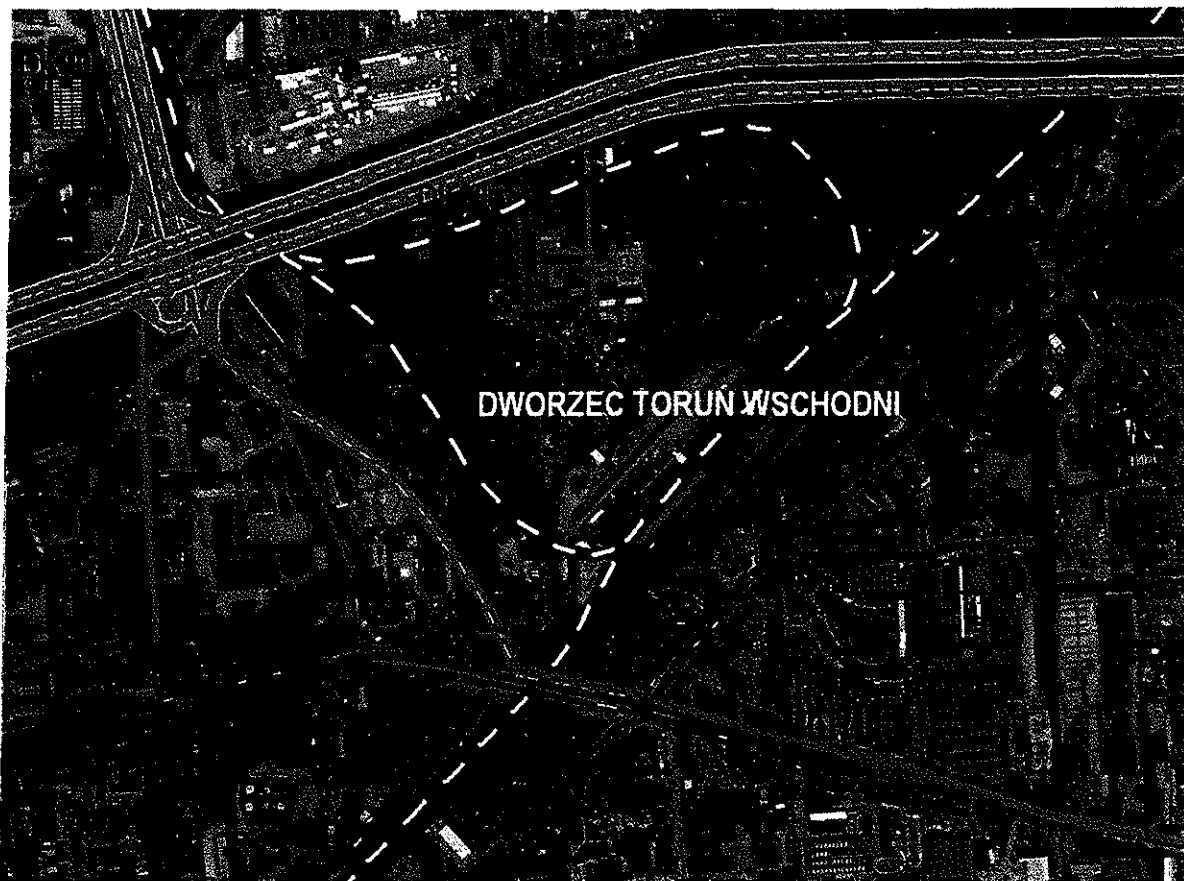


A jeżeli tak to trudno sobie wyobrazić żeby kolej dużych prędkości mogła funkcjonować w Toruniu tak jak realizowana jest obecnie trasa Łódź-Olsztyn w ten sposób że w Toruniu przestawiana jest lokomotywa! Tak więc by naprawić historycznie uwarunkowaną lokalizację Dworca Głównego w lewobrzeżnej części Torunia potrzebne byłyby dwa a nie jeden most kolejowy oraz budowa nowego Dworca Toruń Centrum np. na w połączeniu z obecnym Dworcem PKS , lub na Jordankach w miejsce i tak nie użytkowanego stadionu .

Jest oczywiście druga możliwość poprowadzenia nowej linii kolei dużych prędkości z Płocka do Torunia obok też mającej obecnie przebiegać koła Płocka S10. Ale wówczas i tak nową linię do np. Dworca Wschodniego oraz też zimnic przebieg linii na Malbrk-Grudziądz by również tam nie było konieczności zmiany kierunku lokomotywy.



- POZIOMOŚĆ I KĄTY SKŁONY**
- 4%
 - 6%
 - 8%
 - 10%
 - 12%
 - 15%
 - 20%
 - 25%
 - 30%
 - 35%
 - 40%
 - 45%
 - 50%
 - 55%
 - 60%
 - 65%
 - 70%
 - 75%
 - 80%
 - 85%
 - 90%
 - 95%
 - 100%
- POZIOMOŚĆ I KĄTY SKŁONY**
- propozycja nowych linii kolejowych
 - PROGRAM NAPRAWCZY
 - DROGI KLASY GP



Ale jest jeszcze jedna przyczyna toruńskich problemów komunikacyjnych wynikająca z historycznie ukształtowany układ promienisto –przekątny dróg głównych przebiegających przez Toruń, przy jednocześnie istniejącym wciąż jedynym dogodnie komunikacyjnie zlokalizowanym miejskim mostem Torunia, co powoduje stałe przeciążenie komunikacyjne Centrum Torunia.

Niestety wszystkie podejmowane od 1945 r do dziś „oszczędnościowe próby naprawy sytuacji „ a nie systemowe w postaci „ np budowy tylko jednego dodatkowego mostu oraz budowy kolejnych „tras średnicowych” nie rozwiązywały lecz utrwały tylko problem w rozbudowywującym się na wschód , północ oraz południe Toruniu .

Dlatego Toruń dziś pilnie potrzebuje rozwiązań systemowych, kompleksowych i trwałych ,a nie tylko doraźnych i dających chwilową poprawę zaledwie na kilka lat jak w przypadku wybudowanego w2013 r mostu w ciągu ulicy Wschodniej..

Nauka urbanistyki zaleca w przypadku przeciążenia ruchem wszystkich węzłów w okolicach centrum budowanie dookoła miasta obwodnic, i takie właśnie propozycje dawał zarówno urbanistyczny projekt inż. ██████████ z 1996 jak i opis koncepcji projektowej autora tej petycji z listu do Prezydenta Michała Zaleskiego z 17.12.2002 .

<https://bip.torun.pl/dokumenty.php?Kod=1246184>

<https://bip.torun.pl/dokumenty.php?Kod=1246779>

Choć oba te projekty proponowały lokalizację mostu w ciągu ul Wschodniej zamiast w ciągu ul Waryńskiego , ale w projektach tych miały to być mosty ujęte w całym systemie rozwiązań obwodnicowym podstawowego układu komunikacyjnego i miały służyć całkiem innym funkcjom niż wybudowany w grudniu 2013 most Wschodni Torunia, który w rezultacie jest gorszym mostem niż proponowany w do 2002 r 6 pasmowy klasy GP most w ciągu ul Waryńskiego bo:

- nie spełnia obecnego prawnego wymogu prowadzenia dróg krajowych DK91 i DK 15 na terenie miasta wyłącznie drogami klasy GP i wyłącznie ze skrzyżowaniami skanalizowanymi

-nie pozwala na poprowadzenie tramwaju.

-nie rozwiązuje problemu wiaduktu klejowego na DK15 wysokości tylko 3,2m.

1.1.Podstawa prawna pilnej konieczności zmiany zaplanowanego w 2006 a obecnie realizowanego podstawowego układu komunikacyjnego Torunia

a) Dz.U.2016.0.124 t.j. - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

§ 55. Rodzaje skrzyżowań i zjazdów

1. W celu określenia wymagań technicznych i użytkowych wprowadza się następujący podział skrzyżowań i zjazdów:

1) skrzyżowanie zwykłe - nie zawiera na żadnym wlocie wyspy dzielącej kierunki ruchu lub środkowego pasa dzielącego;

2) skrzyżowanie skanalizowane - zawiera co najmniej na jednym wlocie wyspę dzielącą lub środkowy pas dzielący; do skrzyżowań skanalizowanych zalicza się także ronda;

2. Zakres stosowania skrzyżowań, węzłów i przejazdów drogowych na drogach poszczególnych klas określa tabela:

Klasa drogi A	S	GP	G	Z	L	D
A	W W	W	P,(W)	P	P	P
S	W W	W, (Sc)W, Sc	P, (Sp)	P	P	
GP	W	W, (Sc)W, Sc	Sc,(W)Sc, (Sp)Sc, Sp	Sz, Sp		
G	P,(W)W, Sc	Sc(W)	Sc, Sz	Sc, Sz	Sc, Sz	Sz
Z	P	P, (Sp)	Sc,(Sp)Sc, Sz	Sc, Sz	Sc, Sz	Sc, Sz
L	P	P	Sc, Sp	Sc, Sz	Sc, Sz	Sz
D	P	P	Sz, Sp	Sz	Sc, Sz	Sz

Oznaczenia w tabeli: W - węzeł,

Sc - skrzyżowanie skanalizowane,

Sz - skrzyżowanie zwykłe,

Sp - skrzyżowanie tylko na prawe skręty,

P - przejazd drogowy (różnopoziomowy),

(...) - rozwiązanie dopuszczalne wyjątkowo w uzasadnionych wypadkach.

b) Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. z 2018 r. poz. 2068, ze zm.) dzieli drogi ze względu na ich funkcje w sieci drogowej na następujące kategorie: drogi

krajowe – klasy A, S, GP

drogi wojewódzkie – klasy GP lub G

drogi powiatowe – klasy GP, G, Z,

drogi gminne – klasy GP, G, Z, L, D

Ulice leżące w ciągu ww. dróg należą do tej samej kategorii co te drogi.

W tej sytuacji biorąc pod uwagę art. 7 konstytucji RP (organy państwowe i samorządowe mogą działać tylko na podstawie i tylko w granicach przepisów prawa) Rada Miasta może podjąć w zasadzie tylko jedną z dwóch opcji .

Pierwszą opcją może być np. poprzez kolejne zignorowanie przez Radę Miasta Torunia niniejszej petycji, jak to Rada Miejska czyniła już od 2015 wielokrotnie, pod dowolnym pretekstem formalnym, np. z powołaniem się na §4 ustawy oraz fakt nie podania pełnego adresu lub siedziby wnioskodawcy petycji. Niestety sama ustawa o petycjach ma wadę prawną tego rodzaju że poza opublikowaniem jej na stronie urzędu i udzielenia jakiegokolwiek odpowiedzi do niczego więcej organu rozpoznającego petycję nie zobowiązuje. Podobnie wadliwy jest w polskim prawie przepis pozwalający dowolnej każdemu kłamać, więc również urzędnikom samorządowym w zeznaniach i oświadczeniach publicznych (o ile tylko nie dadzą się prasie i innym politykom na kłamstwie przylapać), bo a'contrario rzekomo za fałszywe zeznania o w Polsce karnie się odpowiada, o ile sąd lub przesłuchujący policjant lub prokurator przesłuchiwanego formalnie uprzedzi o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań lub za zatajanie w zeznaniach znanych sobie faktów w danej sprawie.

W tym sensie w tej konkretnej sprawie 'toruńskiej afery mostowej', dotyczącej toruńskiego samorządu, gdzie od 2002 r. dzięki kolejnym „politycznie egzotycznym koalicjom „(PO+PiS +SLD+PSL) a z kołem radnych „CZASU GOSPODARZY ” ma większość niemal w każdym głosowaniu od 2002, sprawdziliby się „jak ułał” tak krytykowana w Polsce wypowiedź z 5.09.br wice przewodniczącego Fransa Timmermans'a (w sporze z Europoślami PiS) – „ Nie można wykorzystywać argumentu demokracji ze względu na posiadaną większość i nie zważać przy tym na zasady rządów prawa. Ten argument jest nie do przyjęcia, bo był wykorzystywany przez dyktatorów w latach 30. w Europie. Pozwólcie, że przypomnę, że każde podle orzeczenie nazistowskich sądów było oparte na prawie [wówczas obowiązującym w nazistowskich Niemczech], ale były one w fundamentalnej sprzeczności z praworządnością i prawami podstawowymi”....

Takie porównanie w tym konkretnym samorządowym przykładzie jest jak najbardziej zasadne bo przecież nie tylko bezpośredni udział w czynach o znamionach naruszenia art. 231 kk (działania na szkodę interesu publicznego lub/i prywatnego dla własnych korzyści osobistych) ma znamiona czynu karnego, ale także w myśl art. 2kk, karalne jest przestępstwo zaniechania działania osób na których ciążył szczególny prawny obowiązek zapobieżenia skutkowi.

Efektom tej prawnie nie zasadnej opcji, wobec obecnej powagi sytuacji geometrycznie narastającej dysfunkcji toruńskiego podstawowego układu komunikacyjnego, byłoby bowiem nieuchronnie całkowite oddanie decyzyjności o naprawie systemu komunikacji w Toruniu organom wyższego rzędu: , Ministrowi Infrastruktury, Ministrowi Administracji i Spraw Wewnętrznych, Ministrowi Sprawiedliwości i Prokuratorowi Generalnemu, a nawet oddanie decyzyjności sądom UE Trybunałowi Praw Człowieka w Strasburgu lub trybunałowi Sprawiedliwości ze skargą z art. 6, 9, 10 i 13 europejskiej konwencji praw człowieka przeciwko Polsce (o czym przecież już w 1999 był dyrektor oddziału terenowego ABiEA w Toruniu Pan Bernard Kwiatkowski finałem w Strasburgu akcji prawnej w sprawie żab ginących na toruńskim odcinku a-1 w źle zaprojektowanych studzienkach-śmiertelnych pułapkach dla płazów, a także w liście otwartym z 17.12.2002 był ostrzegany również nowo wybrany Prezydent Michał Zaleski) za brak instytucjonalnej kontroli nad naruszającym prawo decyzjami urzędów samorządowych, i dopuszczanie do podejmowania decyzji architektonicznych i urbanistycznych przez polityków bez wiedzy, wykształcenia i uprawnień architektonicznych.

Warto tu też dodać, że w tej sprawie bez wątplenia Prezydent Torunia [REDAKTOWANE] oraz toruński urząd samorządowy od 2006 r. jawnie i permanentnie naruszają międzynarodową konwencję praw autorskich i pokrewnych dotyczących autorskiej ochrony „opracowań urbanistyczno-architektonicznych”, enumeratywnie wymienionych w polskiej ustawie o prawie autorskim z 1994 r. (art. 1 pkt 2).

Bowiem wykształcenie Prezydenta Torunia, ani jego [REDAKTOWANE] nie ma bowiem nic wspólnego z architekturą ani urbanistyką, zaś w kampanii wyborczej w 2002 Pan Michał Zaleski wraz ze swoim zespołem doradców (między innymi urbanistą inż. [REDAKTOWANE]) głosząc hasło „Nowy Prezydent –Nowy most” wskazywali ewidentnie na Most Waryńskiego, bo wówczas o żadnej innej lokalizacji nie było nawet mowy. Mało tego inż. [REDAKTOWANE] do dziś uważa nie było żadnych podstaw urbanistycznych do budowy mostu w ciągu ul. Wschodniej zamiast mostu w ciągu Waryńskiego i że to był bardzo poważny błąd za który przyjdzie zapłacić przyszłym pokoleniom Torunia.

DOWÓD:

<https://pomorska.pl/urbanista-torun-potrzebuje-plynnych-arterii/ar/7268002>

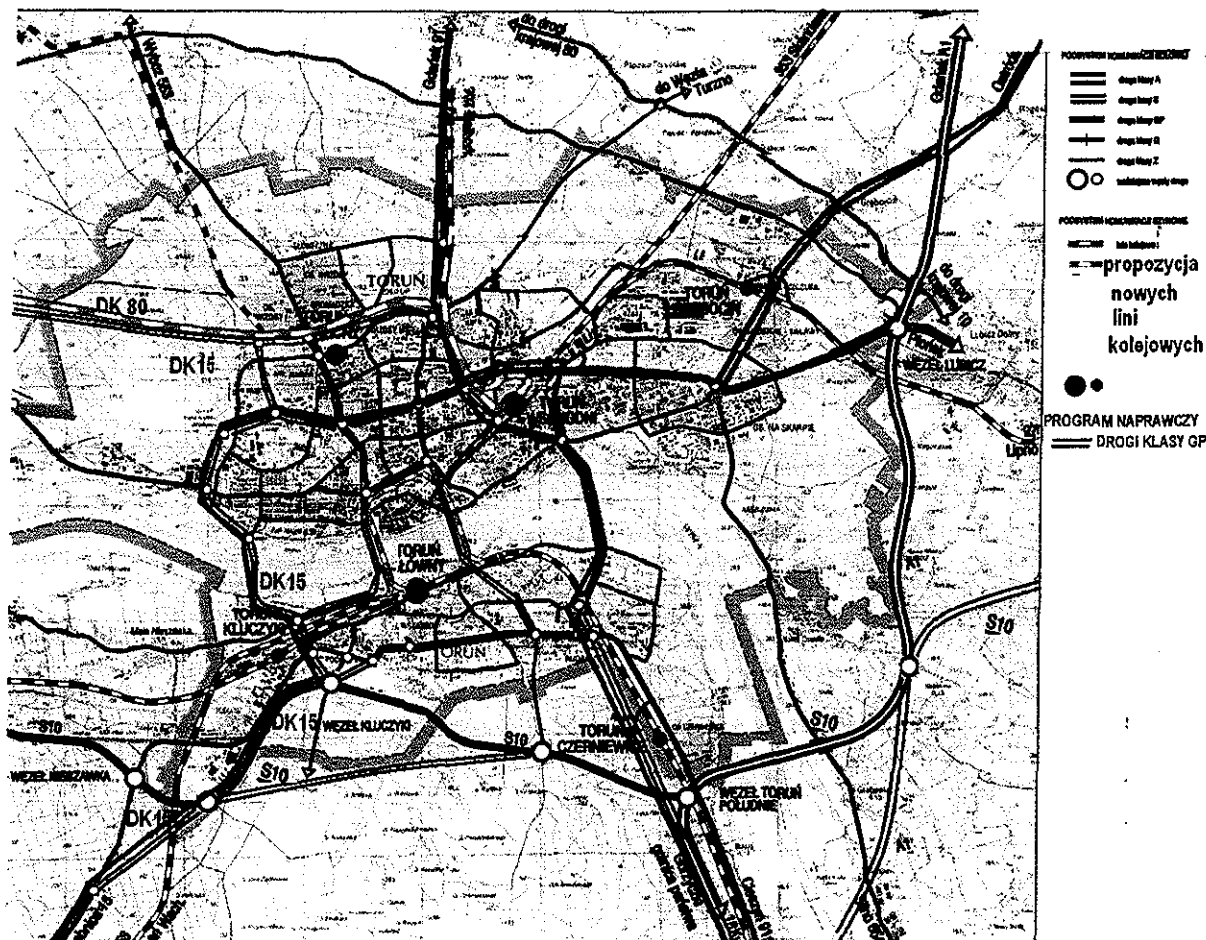
- Wielu urbanistów krytycznie oceniało zmianę lokalizacji mostu - z ul. Waryńskiego na Wschodnią. Podziela pan te oceny?

*- Jako członek Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej byłem przeciwko budowie mostu na wysokości ul. Wschodniej. Ta lokalizacja, którą nic nie uzasadniało, stała w sprzeczności z planami zagospodarowania miasta, które były tworzone przez ostatnie kilkadziesiąt lat, a dokładnie do 2006 r. Ten most również jest protezą. Niczego nie łączy. Nie ma kontynuacji na północ w kierunku Gdańska czy też do węzła Czerniewice i drogi ekspresowej S10. Węzeł Kluczyki zaplanowano bowiem w przebiegu trasy staromostowej. **Przy tak wysokim zadłużeniu miasta mało prawdopodobna wydaje się budowa, za kolejne setki milionów, dalszego odcinka trasy wschodniej między ul. Wschodnią a Grudziądzką. Obecna lokalizacja przeprawy to błąd, za który słono zapłaci przyszłe pokolenia torunian. Protestowałem, i to nawet publicznie przeciw tej lokalizacji, ale do czasu, gdy można było jeszcze wrócić do wersji w ul. Waryńskiego. Gdy zapadły ostateczne decyzje i były przyznane środki, bojkot tej - przy wszystkich negatywnych skutkach - lokalizacji byłby sabotażem. Przyjąłem w tym przypadku zasadę mniejszego zła, gdyż Toruniowi drugi most potrzebny jest "jak kani dżżu". Bez niego miasto się "udusi".***

- A co stoi na przeszkodzie do budowy dalszego odcinka tej trasy?

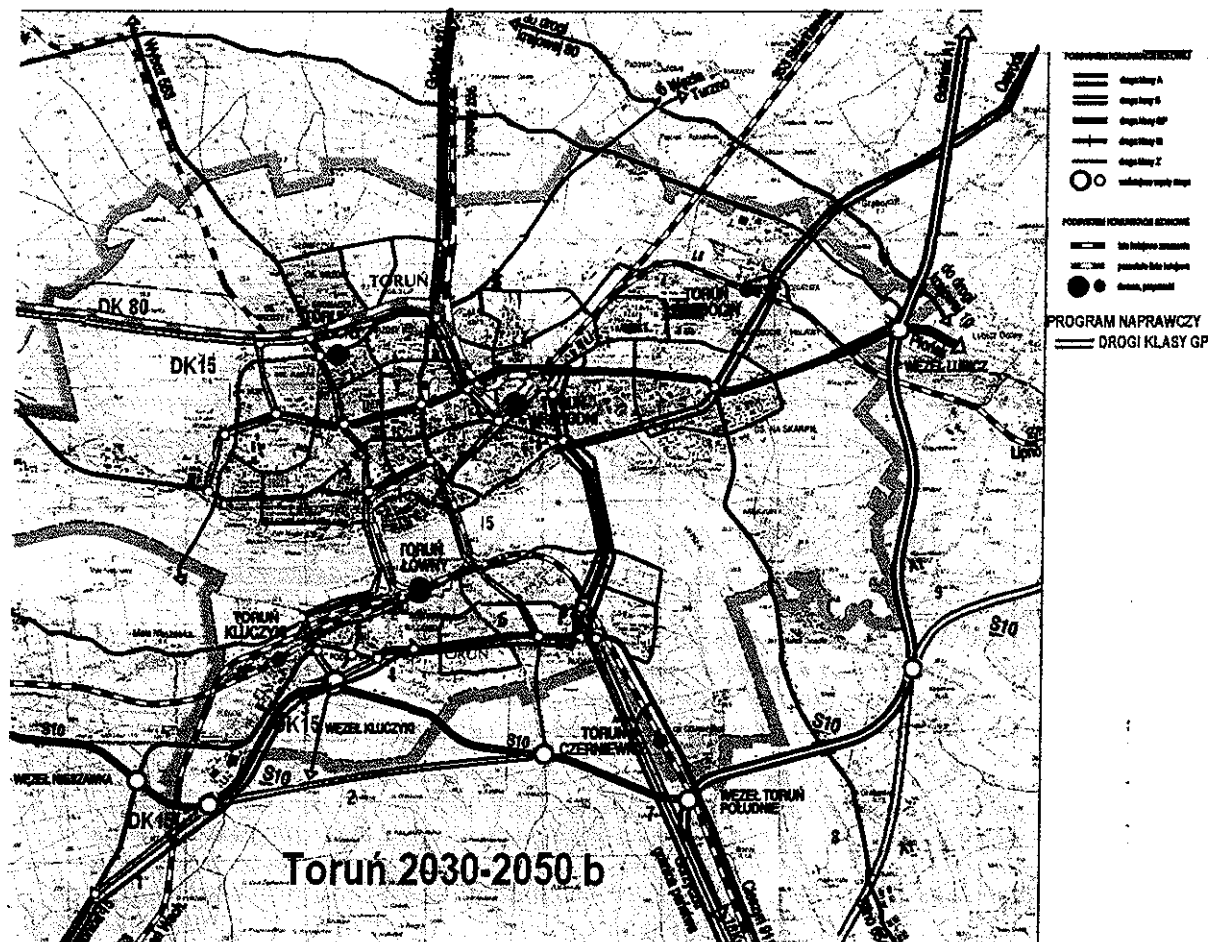
- Układ na zbiegu ul. Wschodniej a Skłodowskiej-Curie, czyli skrzyżowanie dwóch tras północ-południe, ul. M. Skłodowskiej-Curie i torów kolejowych można bez wątplenia nazwać węzłem gordyjskim. Poza tym trzeba będzie wyburzyć nowe bazy i magazyny. Władzki trzeba będzie zbudować m.in. na skrzyżowaniach z ul. Polną, Kociewską i znów nad torami kolejowymi, aby odsunąć drogę od fortów, gdzie są siedliska nietoperzy. Tymczasem tereny pod trasę nowomostową z przeprawą na wysokości ul. Waryńskiego były rezerwowane od kilkadziesiąt lat. Znacznie czytelniej wpisuje się ona w układ komunikacyjny miasta, łączy z innymi trasami np. W-Z i średnicówką, łatwo i sukcesywnie rozprowadza w mieście ruch, również w pierwszym etapie poprzez włączenie do pl. Pokoju Toruńskiego. W ostatnich latach pogarsza się przebieg trasy nowomostowej, co w konsekwencji może doprowadzić do jej wyeliminowania. W pasie, w którym miały powstać, pozwolono na wydobywanie żwiru, osiedle przy Podchorążych, itp."

Natomiast drugą opcją naprawy obecnie zgłaszanych organowi samorządowemu głęboko i od dawna trwających w UM w Toruniu (a zwłaszcza w wydziale Architektury i w MZD) bardzo poważnych nieprawidłowości (o bez wątpienia korupcyjnym i malwersacyjnym publiczne środki i dotacje UE) może być tylko niezwłoczne (biorąc pod uwagę społeczny i instytucjonalny obowiązek określony enumeratywnie w art. 304 kpk) podjęcie uchwały o pilnej konieczności zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, z takim ponownym wytyczeniem podstawowego układu komunikacyjnego, by doprowadzenie przebiegu dróg krajowych przez Toruń do klasy GP była jak najszybciej wykonalna , biorąc pod uwagę również możliwości finansowe Torunia (już nadszarpnięte przez zaciągnięte kredyty na budowę mostu w ciągu ul Wschodniej).



Mogła by to być np. natychmiastowa rezygnacja z już ogłoszonego przetargu na projekt III zachodniego drogowego mostu Torunia, a pilny powrót do realizacji obecnej jeszcze w MPZP i w SUIKZP z 2006 trasy mostowej klasy GP w ciągu ul. Waryńskiego.

Inny wariant tej samej drugiej opcji to niezwłoczna przebudowa tunelu pod Rondem Daszyńskiego (zwyżającego się z 4 pasm do tylko 2 w sposób skandalicznie nie zgodny z wymogami technicznymi jakim od 1999 muszą odpowiadać drogi publiczne i ich lokalizacja) i poprowadzenie 4 pasmowym tunelem (jak przewidywał to list otwarty z 17.12.2002 do Prezydenta Michała Zaleskiego) czyli w sposób skanalizowany i spełniający wymogi klasy GP wspólnie DK 91 i DK 15.



Oczywiście projekt przedstawiony w liście otwartym do Prezydenta z 17.12.2002 był i jest bardzo sensownym i prorozwojowym projektem opartym o rzetelnie i dalekosiężnie przeprowadzone studialne prawie 3 letnie (od 1998 r) analizy urbanistyczne i architektoniczne mającym na celu dobro społeczne i naprawienie przebiegu autostrady a-1 i drogi Ekspresowej S10 bezpodstawnie, niekompetentnie i samowolnie zmienionych w czerwcu 1991 przez nowo wybranego [redacted] . tylko po to by jako pierwsze w Polsce po 1989 r wojewoda budować autostradę i obecnie chwalić po przejściu na emeryturę w 2009 'budowałem most autostradowy i 11 km autostrady pod Toruniem...

Niestety koncepcja mostu wschodniego z programu naprawczego z listu z 17.12.2002 została wypaczona i wymaga pilnej naprawy.

W przeciwnym razie, nie możliwość doprowadzenia „trasy wschodnio-mostwej” do wymogów celu(przebiegu drogi krajowej DK 91) oznaczało by niestety ,ze w Toruniu w latach 2006-2013 otrzymaną dotacje UE uzyskana w wyniku czynów o znamionach naruszenia art. 296 kk, 271 , 272 i, 273 i 231 kk i wydano nie zgodnie z celem przeznaczenia dotacji.... Jednak konsekwencje prawne i finansowe dla Torunia, a być może i całego województwa kujawsko-pomorskiego (pytanie co robiły w rozumieniu art. 2 kk w tej sprawie od 2006 do dziś organy kontrolne podległe Wojewodzie i Marszałkowi kujawsko-pomorskiemu oraz Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego ?!) mogłyby być bardzo poważane i długotrwałe włącznie np. z karą ze strony O.L.A. F. dla regionu w którym wystąpiły tak poważne nadużycia np. odebrania na 5 lat prawa do korzystania z dotacji UE... Nie mówię już o europejskim skandalu prawnym, bo czyż trwające w Toruniu od 1991 do dziś dwie wielkie afery mostowe .

<http://www.antykorrupcja.gov.pl/ak/institucje-antykorrupcy/organizacje-pozarzadow/nawswiecie/1818.OLAF.html>



Jak podaje bowiem polsko-języczna strona www.antykorupcja.gov.pl:

„Celem OLAF - European Anti-Fraud Office, Office de Lutte Anti-Fraude - Europejskiego Urzędu ds. Przeciwdziałania Nadużyciom jest ochrona interesów finansowych Unii Europejskiej, jej obywateli oraz dobrego imienia Unii Europejskiej.

Założenie to jest osiągnięte poprzez:

wykrywanie defraudacji, korupcji i innej nielegalnej działalności uderzającej w wyżej wymienione interesy, włączając w to złe zarządzanie urzędami wewnątrz Wspólnoty Europejskiej,

*-asystowanie krajowym organom Wspólnoty w ich walce z nadużyciami,
-prewencję, wzmocnienie instrumentów prawnych oraz działania odstrasające, jako narzędzia mające na celu utrudnianie dokonywania nadużyć, jednocześnie wpływając na poprawę zaufania opinii publicznej do projektów wykonywanych w ramach Unii.*

Mandat OLAF rozciąga się na wszelkie dochody i wydatki Wspólnoty. Dotyczy to budżetu ogólnego, budżetu administrowanego przez poszczególne kraje lub w ich imieniu oraz funduszy niepokrywanych przez budżet, ale zarządzanych autonomicznie przez agencje Wspólnoty. Właściwości OLAF dotyczą również wszystkich działań mogących godzić w interesy finansowe państw członkowskich oraz zastrzeżeń dotyczących działań mogących skutkować wszczęciem postępowania administracyjnego bądź karnego, w tym dochodzeń w dziedzinach innych niż tylko mających na celu ochronę interesów finansowych Wspólnoty. OLAF prowadzi niezależne wewnętrzne i zewnętrzne dochodzenia administracyjne na podstawie Rozporządzenia Nr 1073/99 i Rozporządzenia (EURATOM) 1074/99. Podstawą prawną dla działalności wymierzonej w walkę z nadużyciami jest Artykuł 280 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Celem dochodzeń wewnętrznych jest zwalczanie nadużyć, korupcji i poważnych uchybień wewnątrz organów Wspólnoty, naświetlenie sytuacji stojących w sprzeczności z należyтым wykonywaniem przez urzędników ich obowiązków, mogących mieć negatywny wpływ na interesy Wspólnoty i być podstawą do wszczęcia postępowania dyscyplinarnego lub karnego. Dochodzenia zewnętrzne prowadzone przez OLAF mają swoją podstawę w Rozporządzeniu No 1073/99 w powiązaniu z Rozporządzeniem (EC, EURATOM) Nr 2185/96 oraz odpowiednimi uregulowaniami poszczególnych sektorów, pozwalając na inspekcje przeprowadzane w miejscu właściwym dla podmiotu podejmującego się działań ekonomicznych, który może być uwikłany, bądź wobec którego istnieją zastrzeżenia odnośnie nieprawidłowości i nadużyć. Prowadzący dochodzenia z ramienia OLAF działają również w oparciu o prawo wewnętrzne Państw Członkowskich i ściśle współpracują z właściwymi organami państw, w których prowadzą dochodzenie. Celem zewnętrznych śledztw jest wykrywanie nieprawidłowości, zwalczanie nadużyć i korupcji uderzających w interesy finansowe UE i popełnionych przez podmioty operujące w Państwach Członkowskich i państwach trzecich. Szczegółowa podstawa prawna tych działań jest zawsze określana w decyzji formalnie rozpoczynającej śledztwo.”

2.2. METODYKA ANALIZY URBANISTYCZNEJ

Współcześnie podstawą planowania urbanistycznego jest „szczegółowa wieloaspektowa analiza urbanistyczna”. Analiza ta w zasadzie dotyczy 3 rodzajów zagadnień:

analiza historyczno-urbanistyczna rozwoju danego miasta w powiązaniu historycznie kształtującymi się szlakami transportu drogowego i wodnego oraz granic administracyjnych państw i regionów. Analizy te pozwalają np. na wskazanie harmonijnych dla danego rejonu

zaleceń w planie miejscowego Zagospodarowania Przestrzennego oraz na wskazanie optymalnego dalszego rozwoju miasta analiza uwarunkowań fizjograficznych przyrodniczo – wodno-gruntowych terenu które pozwalają wybrać optymalne miejsca do lokalizacji danych obiektów oraz odrzucić lokalizacje wybitnie niekorzystne .

Obecne problemy komunikacyjne Torunia wynikają m.in. z odrzucenia w 2003 r lokalizacji mostu w ciągu Waryńskiego (faktycznie opartego o nie pełne przyrodniczo analizy urbanistyczno-drogowe), a przyjęcie na skutek nie wykonania analizy wariantowej... najmniej korzystnej z możliwych lokalizacji „mostu w ciągu ul Wschodniej”... zlokalizowanego (wbrew tradycyjnej sztuce budowy mostów) na samym toruńskim zakolu Wisły(gdzie Wisła przez stulecia podmywa i zabiera prawobrzeżną skarpe , a odkłada osady na lewym brzegu zakola) co półtorakrotnie zwiększyło długość trasy a niemal dwukrotnie podniosło jej koszt ze względu na konieczną budowę kilkukilometrowych estakad.

analiza programu potrzeb urbanistycznego rozwoju miasta i warunkowanych ekonomicznie, ekologicznie i psychologiczno-socjologicznie potrzeb jego mieszkańców.

Obecnie w europie zachodniej rozwija się nowy nurt architektury i urbanistyki nazwany jak NOWY URBANIZM , który został w 2007 r uznany za oficjalnie zalecany kierunek rozwoju miast w Unii Europejskiej w dokumencie nazwanym Kartą Lipską o zrównoważonym rozwoju miast odchodzi od koncepcji modernistycznych, a postuluje powrót do tradycyjnego kształtu miasta, w którym ludzie są w centrum zainteresowania. Nurt ten zauważa , że by miasta były wygodne i przyjazne dla mieszkańców konieczne jest zadbanie o odpowiednią skalę zabudowy i tworzenie atrakcyjnej przestrzeni publicznej by ułatwić ludziom korzystanie z miasta, oraz konieczna jest walka z chaosem przestrzennym , suburbanizacja i degradacja tkanki miejskiej. Ta zakorzeniona w idei zrównoważonego rozwoju jest ściśle powiązana z takimi dziedzinami jak ekologia, transport, psychologia i socjologia.

Toruń jako miasto historyczne ze starówką wpisaną na listę światowego dziedzictwa kultury ma wszelkie dane by stać się wzorcowym miastem wdrażania założeń nurtu NOWEJ URBANISTYKI.

Ta nowa koncepcja, zakorzeniona w idei zrównoważonego rozwoju jest ściśle powiązana z innymi dziedzinami, takimi jak ekologia, transport, psychologia i socjologia. Jej rosnąca rola w procesach planistycznych świata zachodniego promieniuje na różne gałęzie ludzkiego życia.

Nowy Urbanizm to nurt w architekturze i urbanistyce postulujący powrót do tradycyjnego kształtu miasta, w którym ludzkie potrzeby są w centrum zainteresowania. Miasta mają być wygodne i przyjazne dla mieszkańców. W tym celu potrzebne jest zadbanie o odpowiednią skalę zabudowy, tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznej i ułatwianie życia ludziom korzystającym z miasta. By te postulaty udało się w pełni zrealizować konieczna jest także walka z chaosem przestrzennym, suburbanizacją i degradacją tkanki miejski

URBANISTYKA



Polskie podejście do przestrzeni niestety zbyt często skażone jest modernistycznym myśleniem i indywidualistycznym podejściem. I chociaż już niektóre samorządy zaczynają zauważać konieczność odwrótu dotychczasowych trendów, to wciąż są to działania cząstkowe i nieskoordynowane.

1.3. ANALIZA URBANISTYCZNA UKŁADÓW KOMUNIKACYJNYCH W PLANIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TORUNIA

W publikacji [REDAKTOR]

„Materiały pomocnicze z przedmiotu Podstawy planowania układów komunikacyjnych „ opisuje zadanie przeprowadzania analizy i projektowania

Wg autora tej publikacji planowanie zagospodarowania przestrzennego miast powinno opierać się na trzech zasadniczych czynnikach, traktowanych łącznie, a mianowicie na: polityce gospodarczej państwa, ekonomice, technice.

Podstawowym projektem układu komunikacyjnego miasta jest plan perspektywiczny który powinien być opracowywany na okres 20—30 lat. Dla takiego okresu czasu można przewidzieć z dużym prawdopodobieństwem rozwój potrzeb komunikacyjnych i sposób ich zaspokojenia.

Każda koncepcja układu komunikacyjnego musi być oczywiście ściśle związana z planem ogólnym miasta. Stosowane jest tu dwustadiowe opracowanie układu komunikacyjnego: najpierw określa się podstawowy szkielet układu komunikacyjnego według szkicu planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta, a następnie tworzy się pełny układ komunikacyjny oparty na założeniach gotowego planu.

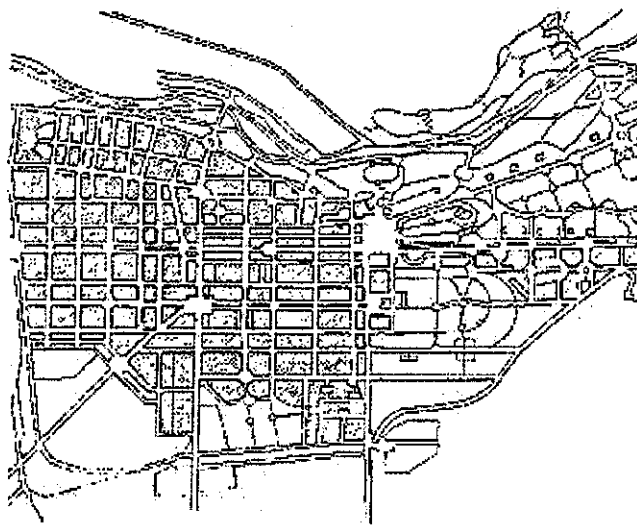
Ogólnie można podzielić układy sieci miejskiej na kilka typów, a mianowicie

—układ prostokątny

- układ promienisto-obwodowy („promienisto- pierścieniowy)
- przekątny i trójkątny
- mieszany.
- sześciokątny

Najczęściej spotyka się w miastach historycznych układy mieszane o pewnych układów podstawowych, a układ sieci ulicznej ma wpływ na komunikację miejską pod względem długości tras,

jak i jej organizacji (ilość i jakość węzłów).



Miasto o układzie prostokątnym np Łódź

Historycznie miasta powstawały w punktach przecinania się ważnych dróg handlowych, oraz w miejscach brodów rzecznych i mostów. Rozbudowa miasta odbywała się wokół prowadzących do niego dróg, oraz wokół umieszczonego w centrum miasta rynku handlowego. Kształt rozbudowy wyznaczały istniejące drogi, warunki topograficzne, a ograniczały przeszkody naturalne, takie jak rzeki, jeziora, góry, a także umocnienia obronne.

W wyniku tych czynników historyczny rozwój układu komunikacji większości miast odbywał się bezplanowo. Szczupłość miejsca i inne warunki zmuszały do budowy wąskich, krętych dróg miejskich, które nie mogły tworzyć właściwego układu dla ruchu w mieście. Zaszłości historyczne do dziś ciążą na rozwoju miast historycznych i stwarza w nich trudne do rozwiązania zagadnienia komunikacyjne.

Obecnie obserwowany ogromny wzrost ruchu samochodowego wymaga gruntownej przebudowy dzisiejszych

miast. Może to być dokonane albo drogą wielkich wyburzeń starych, ciasnych dzielnic (tak np. postąpiono w latach 60-tych w przypadku centrum Legnicy) albo drogą kosztownej przebudowy chociaż samych głównych arterii miejskich. Właśnie taką drogę wskazywał list otwarty do Prezydenta Torunia Michała Zaleskiego z 17.12.2002 r

Zgłaszam następujące postulaty jak naprawić obecną sytuację:

W świetle powyżej przedstawionej sytuacji urbanistycznej i prawnej , jak sądzę dotąd nie znanej Radzie Miasta , jako organowi samorządowemu rozpatrującemu w Toruniu petycję, obecnie planowany Remont Mostu im Piłsudskiego oraz planowany przetarg na koncepcję III zachodniego mostu drogowego bezwzględnie powinny być poprzedzone urbanistycznym

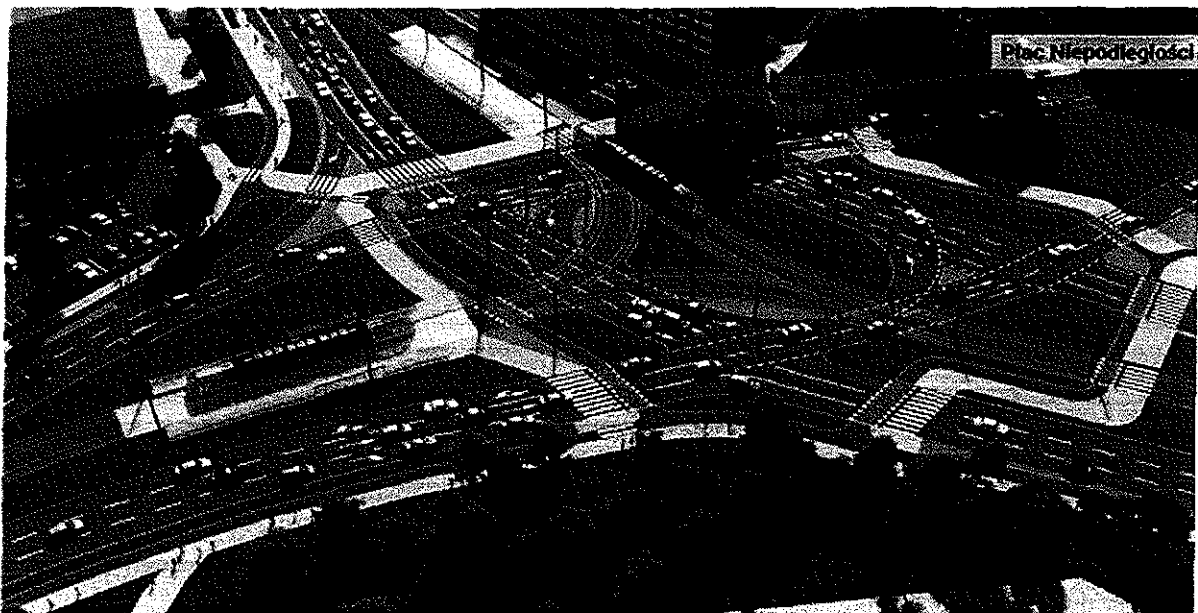
projektem naprawy i ponownego wytyczenia podstawowego układu komunikacyjnego Torunia.

Powodem takiej bezwzględnej konieczności jest m.in. fakt że obecnie realizowany projekt układu komunikacyjnego Torunia, który przyjęto w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Torunia z 2006 r (w rozumieniu art. 156 kpa i art 58 k.c.) , po pierwsze został uchwalony przed wejściem w życie ustawy z 3.10.2008 o ocenach oddziaływania na środowisko implementującej wymogi UE w tej kwestii do polskiego prawa. Po drugie studium wykonalności mostu wschodniego z 2005 był wykonany dla drogi DK 15 a nie dla drogi DK 91 . Po trzecie przygotowywał koncepcyjnie i decydował o jego ostatecznym kształcie planowanego nowego układu komunikacyjnego Torunia [redacted] (ustanowiony na zasadzie cywilno-prawnej a nie w wyniku konkursu ani na skutek urbanistycznych kompetencji zawodowych) [redacted] (z tego co mi wiadomo będący z wykształcenia bodajże magistrem chemii i specjalistą od włókien sztucznych- a okoliczności towarzyszące tej lokalizacji opisuje załączony artykuł z tygodnika Newsweek z 2009 r „Przeprawy z przerwą”) nie mający przecież ani wystarczającej wiedzy, ani wykształcenia , ani doświadczenia ani uprawnień do projektowania architektoniczno-urbanistycznego ani również ...ubezpieczania OC od konsekwencji cywilnych popełnienia błędów projektowych.

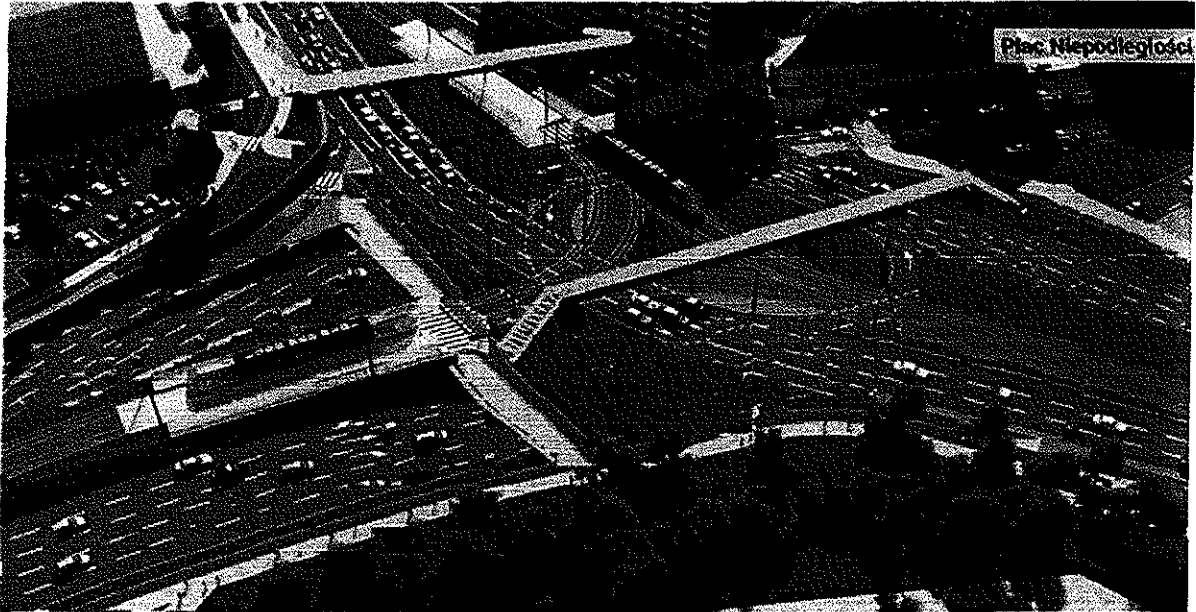
A przecież już Arystoteles stwierdził, że jeżeli popełniasz nawet bardzo mały błąd , ale go nie skorygujesz tylko go powielasz ,to z czasem twój błąd rośnie do wielkich rozmiarów.

Zaś Senka Młodszy napisał : „Errare humanum est, sed in errare perseverare diabolicum”

-, Mylić się jest rzeczą ludzką, jednak obstawanie przy błędzie jest diabelską [pomyłką]”

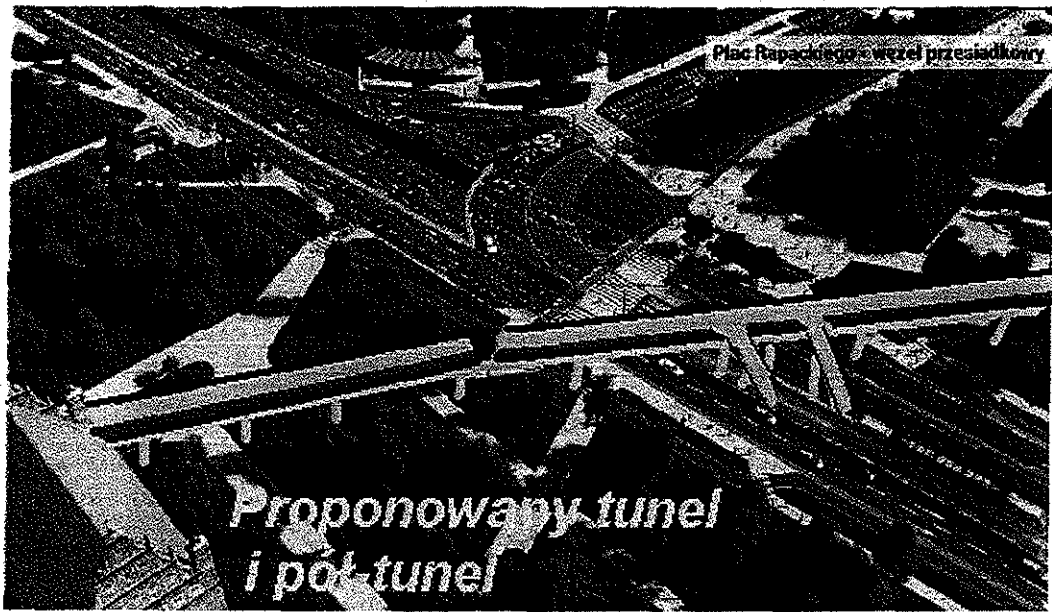


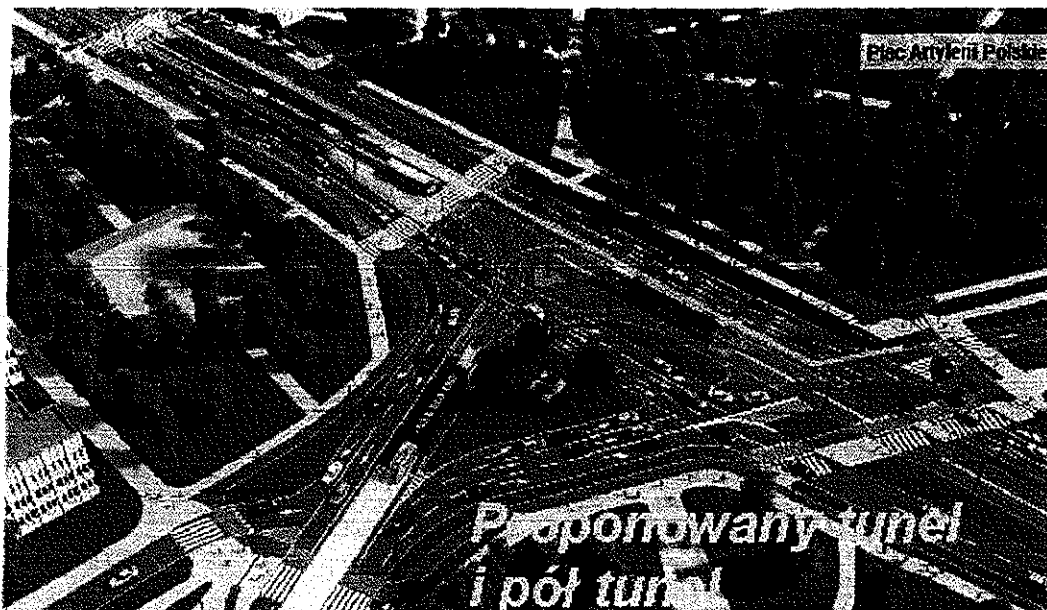
Obecnie planowane skrzyżowanie drogi krajowej DK15 i DK80 w mieście nie spełnia wymogów skrzyżowania dwu dróg krajowych klasy GP!



Proponowane skrzyżowanie dwupoziomowe z dwoma naziemnymi przejściami dla pieszych spełniające program potrzeb projektowych z listu do Prezydenta Torunia z 17.12.2002

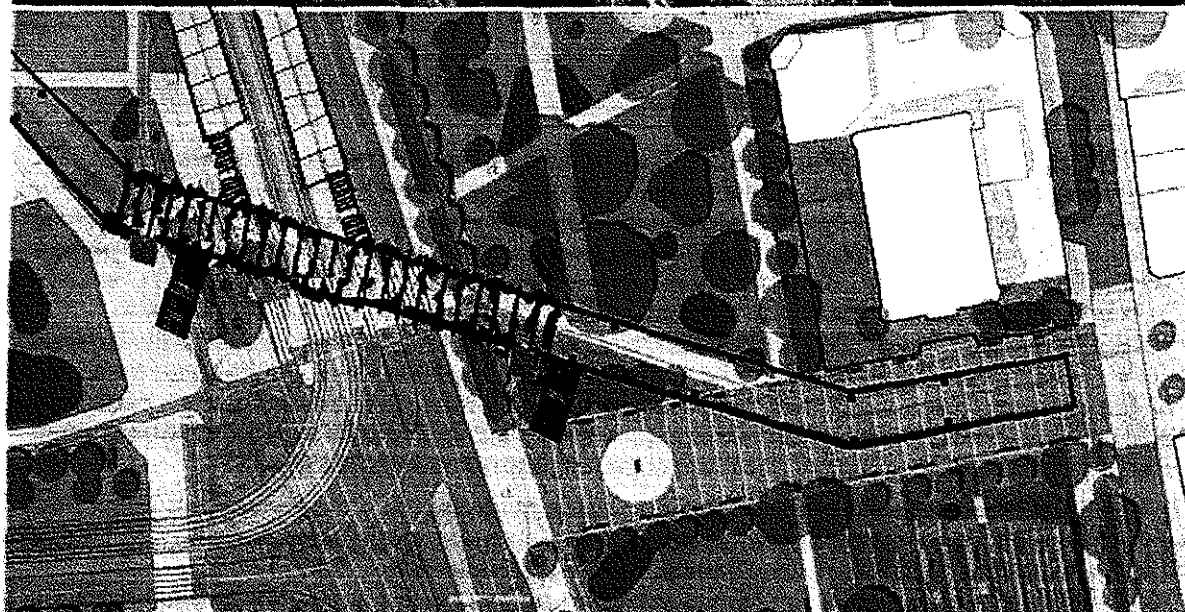






A przecież w powyższym kontekście dalsza obecna realizacja w ciągu planowanej trasy Staromostowej i na DK15 przebudowa Placu Rapackiego z wycinką 80 dużych drzew, z dalszym spowalnianiem kolejnymi przejściami dla pieszych ruch wjazdu i zjazdu z mostu im Piłsudskiego i bez naprawy całej błędnej koncepcji z 2006 r nowego podstawowego układu komunikacyjnego Torunia czyniłaby w rozumieniu art. 156 kpa § 1.pkt 2), 5), ,6) i 7) w sposób trwały nie wykonalność dalszego utrzymania DK 15 w tym przebiegu po zakończeniu przebudowy i remontu mostu im Piłsudskiego. W prawdzie bowiem na zasadzi nie działania prawa wstecz stan DK 15 niezgodny z ustawa o drogach publicznych mógł dotąd trwać, ale nie będzie mógł nie naruszając prawa już dalej trwać po oddaniu do użytku aktualnie realizowanej przebudowy, bo oznaczało by to nic innego właśnie jak wydanie decyzji administracyjnych pozwolenia na przebudowę w okolicznościach opisanych w art. 156 kpa, tj:

- 2) bez podstawy prawnej lub z rażącym naruszeniem prawa;
- 5) niewykonalnej w dniu jej wydania i jej niewykonalność ma charakter trwały;
- 6) która w razie jej wykonania wywołałaby czyn zagrożony karą;
- 7) zawierającą wadę powodującą jej nieważność z mocy prawa (np. na podstawie art. 58 k.c. to jest obejścia obowiązujących przepisów przez zgłoszenie przebudowy bez konieczności uzyskiwania pozwolenia na budowę). Tymczasem proponowane systemowe rozwiązania projektowe rozwiązują wszystkie wady prawne ponownej trasy staro mostowej, a poprowadzenie zarówno DK 15 jaki proponowanej linii klejowo –tramwajowej tunelem zlikwiduje zarówno potrzebę wycinki 80 drzew, jak i rozszerzania obecnego pasa drogowego , bo na powierzchni pozostanie tylko droga ruchu lokalnego na starówkę, natomiast proponowanym w projekcie rozwiązaniem jest zaprojektowanie nad Placem Rapackigo nadziemnego przejścia-pasażu-deptaka dla pieszych.



Pasaż ten nad drogą DK15 miałby dźwiękochłonne przezroczyste ekrany oraz przykryty byłby drewnianymi pergolami pokrytymi zielonymi przez cały rok pnąciami bluszczu.

Podobne przejścia i pergole- przezroczyste ekrany dźwiękochłonne byłyby rozmieszczone na całym terenie proponowanych „plantów toruńskich” na ścieżkach dla pieszych w pobliżu pozostałych tras komunikacyjnych w ich pobliżu. Dzięki temu piesi na całym pasażu otoczeni byłiby zielenią oraz odizolowani od widoku i hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza z ruchu ulicznego.

Projekt naprawczy obecnej sytuacji komunikacyjnej Torunia jest obecnie przedmiotem pisanej i broniącej w październiku br dyplomowej pracy inżynierskiej na wydziale architektury i urbanistyki pt „Konceptcja projektu urbanistycznego j poprawy drogowo-kolejowego układu komunikacyjnego Torunia i BiT City wraz z koncepcja stworzenia wokół starówki „Plantów toruńskich” oraz koncepcją nowego centrum komunikacyjnego „Dworzec Toruń Centrum”.

Ta koncepcja projektowa wskazuje na możliwy kierunek rozwiązań komunikacyjnych z zastosowaniem których w ciągu 10- 15 lat (2-3 kadencje Rady Miasta) jest możliwe naprawienie obecnych szkodliwych tendencji komunikacyjnych oraz inwestycji drogowych które nie likwidują faktycznych problemów. Tak jest bowiem stało się w przypadku budowy mostu wschodni, który nie rozwiązał problemów przeciążenia ruchem mostu im Piłsudskiego i placu Rapackiego, a nawet nie pozwolił na poprowadzeni nim tramwaju do lewobrzeżnego Torunia .

Tymczasem proponowane wprowadzenie w Toruniu (i w BiT City) tramwajów dwusystemowych i uwzględnienie tego rozwiązania na remontowanym moście im Piłsudskiego , na moście kolejowym oraz na planowanym moście Zachodnim rozwiązałyby bardzo wiele obecnych problemów komunikacyjnych Torunia , w tym problem omijani przez przejeżdżające przez Toruń pociągi centrum Torunia, oraz konieczność dojazdów mieszkańców prawobrzeżnego Torunia autobusami i samochodami przez most im Piłsudskiego do Dworca Toruń Główny.

Ta praca dyplomowa zostanie jesienią opublikowana oraz wysłana do władz samorządowych i administracyjnych w województwie kujawsko-pomorskim.

Jej myślą przewodnią jest również fakt, że zachowane aż do XIX wieku mury obronne Torunia przez wieki ograniczały dalszy rozwój przestrzenny Torunia, ale i też spowodowały , że wszystkie drogi dojazdowe do Torunia (w tym trzy obecne drogi krajowe) biegnęły поблизу toruńskiej starówki oddziałując negatywnie poprzez emisję zanieczyszczeń i drgania na toruńskie zabytki. Intensywny ruch drogowy wyklucza jednocześnie funkcjonalnie rekreacyjnej wcale nie małej (jak pokazuje załączonej fotografii wykonanej z" lotu ptaka") i porównywalne wielkością do „Plant krakowskich” tylko że te są doskonale zagospodarowane w przeciwieństwie do tylko wrywkowo zagospodarowanej toruńskiej zieleni otaczającej starówkę .



Dlatego proponowanej koncepcji proponuje się oddzielenie ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego poprzez poprowadzenie ruchu dróg krajowych w pobliżu centrum w tunelach oraz architektoniczne zagospodarowanie tej biologicznie aktywnej przestrzeni na :

- spacerowe planty toruńskie
- dla celów retencji wody deskowej (ogrody deszczowe)
- ochrona centrum od hałasu i zanieczyszczeń komunikacyjnych.

Średniowieczna Brama Chełmińska z XIII-XIV w. została rozebrana ok. 1859 r.
Widok z ok. 1865 r. od ul. Chełmińskiej



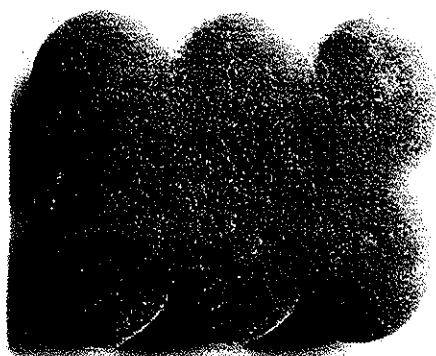
W tej zielonej przestrzeni mogłyby być zlokalizowane drewniano- lub aluminiowo-szklane służące działalności kulturalnej obiekty odtwarzające kształt nie istniejących już wyburzonych w XIX wieku wież i baszt toruńskich murów obronnych, czy nie istniejącego już dominikańskiego kościoła św. Mikołaja . Na ich zaprojektowanie Toruń mógłby ogłosić międzynarodowy lub krajowy konkurs architektoniczny. Byłoby to o tyle zasadne , że w Toruniu od 1945 r do dziś nie powstały, żadne polskie śmiałe i ponadczasowe dzieła architektury. <http://torun.wyborcza.pl/torun/51,48723,21399444.html?i=1>





Całkiem rozsądne byłby również podziemne zagospodarowanie tych zielonych terenów na pasaż handlowo –usługowy pod placem Rapackiego i wzdłuż Alei Jana Pawła II (jak słusznie proponuje to petycja 9/2019) , włącznie ze zlokalizowaniem tu nowego centrum komunikacyjnego: kolejowo autobusowego Dworca Toruń Centrum (proponowany kształt jego bryły to nawiązuj do za równo do modernistycznej bryły Collegium Minus UMK nazywanego "toruńska harmonijka" wybudowanego w latach 1935-36 wg projektu prof. Jerzego wierzbieckiego jak i do formy „Katarzynki „ – toruńskiego piernika. .





Korzyści jakie wynikały by z realizacji proponowanego projektu zostały już opisane w liście otwartym do Prezydenta Torunia Michała Zaleskiego z 17.12.2002 r. :

a) oddzielenie od ruchu miejskiego ruchu tranzytowego drogami krajowymi spełniającymi wymogi konstrukcyjne UE nacisku na oś napędowa 115kN/oś (11,5t/oś (oraz). Nie dokonanie tego możliwie 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 1936 r. inż. Tłoczka 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) przeniesienie dróg krajowych 10 i 15 oraz S-10 poza strefę ochrony ujęcia wody Toruń –Nieszawka

d) zastosowanie (wymaganych dla klasy GP dróg krajowych wymaganej w przebiegu przez miasta) 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 przejazdy 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.

4. Dlatego podobnie jak w moim liście otwartym z 17.12.2002 do Prezydenta Michała Zaleskiego wyrażam nadzieję na przychylność rady miasta i władz samorządowych oraz wojewódzkich i BiT CITY w rozpatrzeniu tej petycji gdyż wskazuje na faktyczne przyczyny problemów komunikacyjnych Torunia wraz z drogą do rozwiązania tych problemów .

Wyrażam zgodę na publikację moich danych adresowych

Z poważaniem

Józef Czerny

Do wiadomości:

Każdy czyjego obowiązku lub interesu sprawa dotyczy m.in.:

Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych

Wojewoda Kujawsko Pomorski

Post Scriptum

Artykuł „Przeprawy z przeprawą” Newsweek 2009

