

Toruń, 19 listopada 2007 r.

**Pan  
Sławomir Łopatyński  
Redaktor Naczelny Toruńskiej Redakcji  
Gazety Wyborczej**

W związku z tekstem „A jeżeli to poseł Męzydło ma racje w sprawie mostu?” (Gazeta Wyborcza, 12 listopada 2007r.) przesyłam stosowną odpowiedź i proszę o jej publikację w adekwatnym wydaniu Gazety Wyborczej i w zbliżonej objętości.

Po uważnej lekturze tekstu „A jeżeli to poseł Męzydło ma rację w sprawie mostu?” (Gazeta Wyborcza, 12.11.2007r.) doszedłem do wniosku, że katastrofalne skutki „zafundują” Toruniowi osoby, które - jak autor tej publikacji - z uporem kierując się osobistymi i egoistycznymi pobudkami, przeszkadzają w realizacji najważniejszej inwestycji w mieście. Budowa nowego mostu będzie zagrożona poprzez wywoływany wciąż sztucznie konflikt społeczny. Kilkoro zwolenników tzw. koncepcji Waryńskiego może zniweczyć nadzieje 200-tysięcznego miasta!

Most dla Torunia to sprawa priorytetowa. Od momentu, kiedy zostałem prezydentem miasta robię wszystko, by doprowadzić do realizacji tej inwestycji. Po swoich poprzednikach – w tym gronie znajduje się również autor tekstu – Pan Z. Bociek (w latach 1996-1998 prezydent Torunia, a w następnej kadencji samorządu do 2002r. wiceprezydent) - przejąłem jedynie ogólną koncepcję budowy mostu na ulicy Waryńskiego z 1999r. Nie było ani projektów technicznych czy architektonicznych, ani kolejnych uzgodnień, nie mówiąc już o pozwoleniu na budowę. Jedyne co było, to decyzja o warunkach zabudowy, która nakładała m.in. obowiązek zmiany granic rezerwatu „Kępa Bazarowa”. Poprzedni Zarząd Miasta do końca kadencji nawet nie podjął próby spełnienia tego warunku. Co więcej od 2000r., kiedy zapłacono 199 tys.zł. za opracowanie Studium Wykonalności do 2002r. włącznie, Zarząd Miasta nie wydał ani złotówki na przygotowania do budowy mostu. Od 2003r. – od kiedy odpowiadam za kształt budżetu miasta – na przygotowanie inwestycji przeznaczono już prawie 5 mln zł.

Zmiana lokalizacji mostu z ulicy Waryńskiego na ulicę Wschodnią była konieczna i - jak pokazały ostatnie miesiące - słuszna. Dokumentacja przeprawy jest gotowa w 70%. Po półtora roku oczekiwania wojewoda kujawsko-pomorski podpisał decyzję lokalizacyjną mostu na wysokości ulicy Wschodniej, w przyszłym roku będziemy mogli złożyć wniosek o pozwolenie na budowę. Nie udało się tego osiągnąć przy założeniu, że most miałby być

budowany na wysokości ulicy Waryńskiego, bo na przeszkodzie stoją względy formalno-prawne. Koncepcja ta bowiem pociąga za sobą szereg problemów społecznych, komunikacyjnych i ekologicznych. Budowa drugiego mostu przez Wisłę w Toruniu w ciągu ulicy Waryńskiego naruszałaby normy Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska, ingerując w rezerwat przyrody „Kępa Bazarowa” i otulinę ochronną Zespołu Staromiejskiego, wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, przecinając cmentarz przy ul. Antczaka. Stosując ułomne rozwiązanie poprowadzenia zjazdu z tego mostu przez ulice Przy Kaszowniku i Grudziądzką do granic miasta, obudowane domami, w których mieszka tysiące rodzin (wymyślone w 2000 r. dla ratowania już wówczas mało realnego pomysłu lokalizacji mostu w ul. Waryńskiego), trzeba by wyciąć park na przy Jakubskim Przedmieściu. Według badań zespołu naukowców z Katedry Budownictwa Drogowego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego z 2006r. ulice Przy Kaszowniku i Grudziądzka byłyby przez 30% doby sparaliżowane.

Koncepcja mostu na wysokości ulicy Waryńskiego pochodzi z lat 60-tych ubiegłego wieku. Jedynymi jej entuzjastami są nieliczni członkowie toruńskiego oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich, organizacji mającej (od czasu powstania kilka lat temu Izb Urbanistów) charakter towarzyski, skupiającej coraz mniej osób, także spoza Torunia, często nieuczestniczących czynnie w przygotowywaniu i realizacji dużych inwestycji. Członkowie Towarzystwa najwyraźniej nie dostrzegają zmian, jakie zaszły w rozwoju miasta od momentu powstania popieranej przez nich koncepcji. Tą podstawową jest rozbudowa wschodnich dzielnic Torunia. Na przełomie lat 70-tych i 80-tych wyrosły tam dwa ogromne osiedla mieszkaniowe – Rubinkowo i Na Skarpie, rozwinęły się także Kaszczorek i Grębocin-Bielawy. Obecnie mieszka tam ponad 80 tysięcy osób! To przede wszystkim oni stanowią ważny argument za mostem na Wschodniej, blisko ich miejsca zamieszkania.

Mieszkańcy Torunia opowiadają się jednoznacznie za lokalizacją nowego mostu na ulicy Wschodniej. Dali temu wyraz podczas konsultacji społecznych, ale także podczas ostatnich wyborów parlamentarnych. Pan Z. Bociek najwyraźniej nie dostrzegł wyborczej pozycji w grodzie Kopernika posła A. Mężydły, lansującego archaiczną koncepcję budowy przy ulicy Waryńskiego. Spośród ponad 42 tysięcy oddanych na niego głosów, tylko 14 tysięcy stanowią głosy torunian. To pierwszy raz, kiedy o wyborczym wyniku tego posła zdecydowały głosy z terenu, a nie z Torunia (A. Mężydło sam o tym mówił – Gazeta Wyborcza, 24.10.2007r.).

Manipulacjami są informacje z tekstu „A jeżeli to poseł Mężydło ma racje w sprawie mostu?”, dotyczące kosztów budowy przeprawy przy ulicy Wschodniej. Wybudowanie odcinka drogi krajowej nr 1 od ulicy Łódzkiej do północnych granic miasta kosztuje około 1,4 mld zł. – w tym odcinek mostowy 556 mln zł. Powyższych szacunków dokonano na podstawie profesjonalnych opracowań firm - Redan i Konsorcjum Profil, które wzięły pod uwagę ceny materiałów budowlanych z 2006r. Natomiast jeśli chodzi o koszt budowy tzw. trasy mostowej w ul. Waryńskiego (odcinek od ulicy Łódzkiej do północnych granic miasta, w tym most) to zgodnie ze Studium Wykonalności z 2000r. tylko pierwszy etap inwestycji (most i dojazdy) został wyliczony zgodnie z cenami obowiązującymi osiem lat temu na 470 mln zł. Niedorzeczne jest więc stwierdzenie, że dziś most na ulicy Waryńskiego można wybudować siedem razy taniej niż na ulicy Wschodniej. Biorąc pod uwagę chociażby wzrost cen materiałów budowlanych (stal – 2.400 za tonę w 1999r., w 2007r. już 3.300zł., beton – 200 zł za m3 w 1999r., w 2007r. 400zł., masa bitumiczna w 1999r. 150 zł za tonę, w 2007r. 200zł.) widać wyraźnie absurdalność kalkulacji, dokonanych przez autora tekstu.

W powyborczych deklaracjach A. Mężydło zapowiedział starania o jak najszybsze ukończenie budowy A1 na odcinku od Grudziądza do Czerniewic i swoje poparcie dla konsorcjum GTC, nawet kosztem przeznaczenia na tę inwestycję większej ilości środków niż zakładano. Dlaczego więc w sprawie toruńskiego mostu reprezentuje zupełnie odmienne

stanowisko? Jakimi pobudkami się kieruje bojkotując działania miasta? Merytorycznymi z pewnością nie!

Autor listu wraz z panią prezes toruńskiego oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich zapowiadają kolejne monity do premiera RP w sprawie toruńskiego mostu. Chciałbym przypomnieć, że w/w osoby już wysłały takie pismo 3 września 2007r. ( sygnatura pisma 5BP/1/IX/2007) i otrzymały stosowną odpowiedź z Ministerstwa Transportu. Ze zrozumiałych dla mnie względów, jej upublicznianie nie jest autorom „na rękę”. W piśmie tym po raz kolejny ministerstwo jednoznacznie wskazało, że zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem, jedynie władne do podjęcia decyzji w sprawie lokalizacji nowego mostu są władze Torunia. A decyzje te zapadły już 17 lutego 2005r., w momencie gdy Rada Miasta Torunia wydała rezolucję zobowiązującą prezydenta miasta Torunia „do podjęcia działań mających na celu przygotowanie i realizację budowy mostu drogowego wraz z dojazdami w wyznaczonej lokalizacji na wysokości ulic Szosa Lubicka - Wschodnia - Żółkiewskiego”, a następnie w uchwale nr 778/05 z dnia 9 czerwca 2005r.

Bezpodstawne oskarżenia, rozpowszechnianie nieprawdziwych informacji – to wszystko może sprawić, że Toruń straci szansę na realizację najważniejszej inwestycji w mieście. Nie można zmarnować tego, co już udało się zrobić, nie wolno lekceważyć woli mieszkańców, parlamentarzystów i władz Torunia, która jest wyrazem zgody, jednomyślności i poparcia dla działań samorządu.

Michał Zaleski

Prezydent Miasta Torunia