

Toruń, dnia 19 lipca 2006 r.

Pani
mgr inż. arch. WANDA MIŻUTOWICZ-WIŃSKA
Prezes Towarzystwa Urbanistów Polskich
Oddział w Toruniu

Szanowna Pani Prezes.

Uważnie zapoznałem się z treścią podpisanego przez Panią listu w sprawie budowy nowego mostu przez Wisłę w Toruniu. Niestety, nie mogę się zgodzić z większością przedstawionych tam tez, znalazłem w nim również liczne nieprawdziwe informacje i nieuprawnione oceny. Jestem zdziwiony faktem, że członkowie toruńskiego oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich nie dostrzegają zmian, jakie zaszły w rozwoju miasta od lat 60-tych ubiegłego wieku, ani faktu, że lokalizacja mostu w ul. Wschodniej pozwala uniknąć wszystkich barier i utrudnień związanych z popieraną przez państwa koncepcją.

Most w ulicy Ludwika Waryńskiego - łączący lewy brzeg Wisły na wysokości rezerwatu Kępa Bazarowa z prawym brzegiem na wysokości parku i cmentarza przy ul. Antczaka - znalazł się w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego w roku 1966, a więc dokładnie 40 lat temu, jak i w dwóch kolejnych edycjach (1974 i 1986) będących wierną kontynuacją planu z końca lat 60-tych. Od tego czasu w Toruniu zaszły zasadnicze zmiany, które sprawiły, że lokalizacja ta straciła na aktualności i znaczeniu. Jedną z ważniejszych okoliczności jest rozwój miasta w kierunku wschodnim. Na przełomie lat 70-tych i 80-tych wyrosły dwa ogromne osiedla mieszkaniowe - Rubinkowo i Na Skarpie, rozwinęły się takie dzielnice, jak Grębocin-Bielawy i Kaszczorek. Dziś te wschodnie rejony miasta zamieszkiwane są przez 80 tysięcy osób! Już choćby z tego powodu pierwszeństwo dla lokalizacji nowego mostu na wschodzie wydaje się uzasadnione. Dlatego też tzw. Trasa Wschodnia wraz z nowym mostem w ciągu tej ulicy znalazła się w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta", uchwalonym 18 maja 2006 r. przez Radę Miasta Torunia.

W roku 1987 obszar po lewej stronie Wisły stał się rezerwatem przyrody, co znacząco utrudnia możliwość budowy mostu w ciągu ul. Waryńskiego. Tymczasem Pani przechodzi do porządku dziennego nad powstałymi w ten sposób problemami, a bariery trudne do pokonania uważa za nieprawdziwe lub je bagatelizuje. Na jakiej podstawie uważa Pani, że most w ul. Waryńskiego "nie narusza w zasadniczy sposób wartości przyrodniczych" rezerwatu Kępa Bazarowa? Ekspertyzy są jednoznaczne - estakada nad rezerwatem (będącym częścią programu Natura 2000), to katastrofa dla chronionych tam gatunków ptaków. Przytoczony przez Panią argument, że obszar ochrony ptaków jest w tym miejscu najwęższy, wzbudzić może jedynie zdumienie! A jakież to ma znaczenie? Rezerwat Kępa Bazarowa w każdym, nawet najwęższym miejscu jest obszarem ściśle chronionym, w którym obowiązuje całkowity zakaz wycinki drzew i wznoszenia jakichkolwiek obiektów nie służących ochronie przyrody i gospodarki wodnej. Wartościowanie jego części pod względem powierzchni jest doprawdy zadziwiające.

Po prawej stronie Wisły zjazd z mostu wpada wprost na parafialny cmentarz katolicki przy ul. Antczaka, na którym do dziś odbywają się pochówki. Dzisiejsi zwolennicy koncepcji sprzed 40 lat znaleźli i na to rozwiązanie - nie budować projektowanej trasy dalej, ale połączyć ją z przebiegającą obok trasą W-Z poprzez plac Pokoju Toruńskiego. To kolejna katastrofa! Po pierwsze - jak wykazały badania zakończone niedawno przez specjalistów

z Akademii Techniczno-Rolniczej w Bydgoszczy - spowoduje to gwałtowne zwiększenie ruchu na ul. Grudziądzkiej do ok. 130 procent jej przepustowości, co oznacza zupełny paraliż komunikacyjny tej części miasta. Obrazowo, przez siedem godzin dziennie ulica ta będzie całkowicie nieprzejezdna! Zapytajmy tysięcy mieszkańców ul. Grudziądzkiej, Bazyńskich, Chrobrego, Kościuszki, Podgórnej jak oceniają takie perspektywy?

To nie wszystko - po drodze, by ominąć cmentarz, zjazd z mostu sztucznie zakrzywionym śladem wkracza na stok bojowy Fortu św. Jakuba, tj. obszar będący integralnym i jedynym zachowanym elementem umocnień ziemnych fortu pokrytych starodrzewiem. Będzie to wymagało wycięcia ok. 250 drzew (w tym 84 klonów o średnim obwodzie pierśnicy 172 cm) i oznacza likwidację jedynego parku w tej dzielnicy. A skoro o fortach mowa - wbrew Pani twierdzeniom - Trasa Nowomostowa narusza historyczną parcelę fortu XIV (przypomnijmy, że historyczne parcele objęte są, także w dokumentach planistycznych, strefą ochrony bezpośredniej), parcele dwóch schronów w międzypolu fortów XIV i XV., wał osłonowy drogi dojazdowej do tzw. Fortu Kolejowego i przechodzi przez grupę schronów odcinkowych na terenie koszar rudackich.

Pisze Pani, iż lokalizacja mostu w ul. Wschodniej obnaża "daleko idącą niefachowość" autora takiego pomysłu. Przypomnę zatem, że lokalizację tę wyznaczył w latach 30-tych XX w. inżynier Ignacy Tłoczek, wybitny urbanista, który w pozytywny sposób, nie kwestionowany przez architektów i urbanistów, wpłynął na dzisiejsze oblicze Torunia, także pod względem układu komunikacyjnego. Nie zgadzam się z Pani zarzutem, że budowa Trasy Wschodniej oznacza odejście od planowanych korytarzy komunikacyjnych. Wszystkie one są nadal utrzymane w obowiązujących dokumentach planistycznych. Uważam, że to poprzednie władze Torunia, których przedstawiciele bronią dziś mostu w ul. Waryńskiego, nie zabezpieczyły i nie pozyskały terenów pod lokalizację przeprawy i dróg dojazdowych. Dotyczy to cmentarza na ul. Antczaka, który nie został wygaszony i na którym do dziś odbywają się pochówki, jak też zabudowanej ulicy Stefana Batorego (nie przeprowadzono wykwaterowań i nie pozyskiwano działek).

Nie mogę zgodzić się z Pani stwierdzeniem dotyczącym ruchu tranzytowego w mieście. W swoich rozważaniach nie bierze Pani pod uwagę zasadniczej okoliczności - po zbudowaniu autostrady A1, most Armii Krajowej w Czerniewicach przestanie pełnić rolę mostu tranzytowego dla Torunia. Stanie się częścią płatnej autostrady i nie będzie tamtędy przebiegać droga krajowa nr 15. Nie wyobrażam sobie, by droga krajowa przebiegała przez staromiejski most im. Piłsudskiego lub śródmiejski most w ul. Waryńskiego. Trasa Wschodnia (w klasie "G" - Głównej), jest w tym wypadku właściwym rozwiązaniem. Most w ul. Wschodniej nie będzie zresztą mostem typowo tranzytowym, lecz łączyć będzie cechy mostu tranzytowego z cechami mostu miejskiego. Nie będzie zatem typowej dla drogi "GP" (Główna Przyspieszona) dużej odległości od węzłów, ani równoległych dróg serwisowych. Ten kompromis jest niezbędny, gdyż po pierwsze umożliwi przeprowadzenie przez Toruń w bezpieczny i najmniej uciążliwy sposób drogi krajowej, po drugie daje szansę uzyskania zewnętrznego finansowania (na co nie ma szans w przypadku mostu miejskiego), po trzecie zapewni dobre wewnętrzne skomunikowanie miasta odpowiadające jego rozwojowi.

Wspomina Pani o prognozach natężenia ruchu. Są już one nieaktualne. Przedstawione 17 lipca tego roku kompleksowe badania naukowców z ATR pokazują, że różnice dobowego natężenia na mostach w ul. Waryńskiego i Wschodniej praktycznie zanikną w ciągu 25 lat. W obu przypadkach w roku 2030 przez te mosty przejeżdżać będzie ponad 40 tysięcy pojazdów dziennie i żadna z tych lokalizacji nie odciąży mostu Piłsudskiego poniżej jego przepustowości. W tej sytuacji - jak podkreślają autorzy opracowania - kryterium natężenia ruchu przestaje mieć znaczenie przy wyborze lokalizacji nowej przeprawy. Ważniejszym stają się uwarunkowania społeczne, ekologiczne, a także tzw. praca przewozowa w układzie komunikacyjnym całego miasta, która jest korzystniejsza dla mostu w ul. Wschodniej.

Wyniki najnowszych badań istotnie różnią się od poprzednich sprzed 10 lat - wykonanych zresztą przez ten sam zespół - na które powołują się zwolennicy mostu w ul. Waryńskiego. Pokazują one, że w Toruniu doszło w ostatniej dekadzie do poważnych zmian w rozwoju urbanistyczno-przestrzennym wschodniej części miasta, przy dynamicznym wzroście liczby samochodów i intensywności podróży.

Zakończone ostatnio kompleksowe badanie ruchu to tylko jedna z wielu ekspertyz przygotowanych na zlecenie Urzędu Miasta. Dysponujemy m.in. studium wykonalności przebiegu drogi krajowej nr 15 przez Toruń wraz z przeprawą mostową przez Wisłę (autor: Biuro Projektowo-Konsultingowe Transprojekt Gdański), raportem oddziaływania na środowisko, koncepcją programową, dokumentacją geologiczno-inżynierską, geotechnicznymi warunkami posadowienia obiektów budowlanych (konsorcjum biur projektowych z liderem firmą „Profil”), opinią ekologiczną (Biuro Ekspertyz Ekologicznych "Eko-opinia"), analizą wpływu inwestycji na środowisko kulturowe miasta (Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków), czy też uwarunkowaniami środowiskowymi wydanymi przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Nad dokumentacją związaną z budową Trasy Wschodniej pracowali m.in. inż. Paweł Iwański z Biura Projektowo-Konsultingowego "Kontrakt" oraz inż. Krzysztof Wąchalski, autor projektu samego mostu (obaj przed kilku laty byli autorami popieranej przez Panią koncepcji mostu w ul. Waryńskiego i tzw. Trasy Nowomostowej). Jak wynika z powyższego zestawienia, niezależnym od siebie instytucjom i fachowcom zarzuca Pani "tendencjonalność" i "nieumiejętność". Cóż uprawnia Panią do stawiania takich oskarżeń i podważania ich osiągnięć i autorytetu? Czy sięgnęła Pani do któregośkolwiek z tych dokumentów? Ośmielam się sądzić, że oskarżenia te wynikają jedynie z braku merytorycznych zarzutów wobec przygotowanej dokumentacji i jej nieznamość.

Nie mogę przyjąć zarzutu dotyczącego "ręcznego sterowania planem przestrzennym". To krzywdząca opinia dla radnych Torunia, którzy podejmują wszystkie swoje decyzje - również w sprawie mostu - samodzielnie. Wystarczy przypomnieć, że pierwsza rezolucja Rady Miasta z 17 lutego 2005 r. w sprawie lokalizacji mostu przez Wisłę w ul. Wschodniej (przyjęta stosunkiem głosów 22 za, 0 przeciw, 1 głos wstrzymujący się) była inicjatywą jednej z komisji Rady. Radni nie potrzebują w sprawach toruńskiego mostu niczyich podpowiedzi. Są w nich doskonale zorientowani, a w dyskusjach przejawiają duże zainteresowanie i znajomość tematu. Przypomnę, że w ciągu ostatnich 15 miesięcy dyskusje o nowym moście drogowym i jego lokalizacji toczyły się na forum Rady Miasta sześciokrotnie!

Wielokrotnie publicznie wyjaśniałem, że nieprawdą jest, by budowa mostu w ul. Waryńskiego była znacząco tańsza od mostu w ul. Wschodniej. Taka teza to manipulacja, w której szacunkowe koszty dla mostu w ul. Wschodniej z końca roku 2005, porównuje się z szacunkowymi kosztami mostu w ul. Waryńskiego z roku 1999. Po uwzględnieniu zmian w kosztach materiałów, robót budowlanych i przygotowawczych, cen gruntów itd., szacunkowe koszty budowy obu mostów z dojazdami (I etap) są niemal identyczne: 557 mln dla mostu w ulicy Waryńskiego i 560 mln dla mostu w ul. Wschodniej. Nie wiem też, że na jakiej podstawie twierdzi Pani, iż budowa Trasy Nowomostowej oznacza konieczność wyburzenia tylko jednego domu. W przebiegu trasy znajduje się 70 nieruchomości!

Na koniec sprawa konstrukcji i wyglądu nowego mostu - zarzut, że jego kształt ma być pomnikiem obecnych władz jest absurdem na niezwyklej skali. Wielkość mostu wynika z jego konstrukcji zakładającej istnienie tylko jednej podpory w korycie rzeki. To rozwiązanie przyjęte przez projektanta spełniające wymogi konstrukcyjne dla mostów w ciągu drogi krajowej, jak i wymogi żeglowności rzeki (locji). Taka konstrukcja sprawia, że podpora nie stanie w nurcie rzeki, co przy większej ilości przęsł byłoby nie do uniknięcia. Proponowane przez Panią trzy podpory w korycie Wisły (a nie nurcie - jak pisze Pani w liście) na moście

w ul. Waryńskiego są z punktu widzenia obecnych wymogów technicznych i inżynierskich nie do przyjęcia. Wyjaśniam, że most łukowy nawiązuje do konstrukcji obu istniejących toruńskich mostów - drogowego im. Piłsudskiego i kolejowego im. Malinowskiego. Płaski most w ul. Waryńskiego (a więc w bezpośrednim sąsiedztwie obu mostów łukowych) tworzyłby dysonans, na co Pani, jako architekt, powinna być szczególnie uczulona. Proponowany wiele lat temu wygląd mostu przy ul. Waryńskiego był "złem koniecznym" z uwagi na znaczne wypiętrzenie tego mostu na wysokiej skarpie od strony Szosy Lubickiej z przejściem nad tą ulicą. W wypadku mostu w ul. Wschodniej sytuacja jest zdecydowanie inna - skarpa jest niższa, a z prawej strony rzeki zjazd wchodzi tunelem pod szosą Lubicką. W swoim najwyższym miejscu most w ul. Waryńskiego jest o 9 metrów wyższy niż most w ul. Wschodniej.

Pragnę wyraźnie podkreślić, że większość mieszkańców Torunia zdecydowanie opowiada się za lokalizacją mostu w ul. Wschodniej widząc w nim nadzieję na rozwiązanie problemów komunikacyjnych oraz szansę na dalszy rozwój miasta. Widać to we wszystkich wypowiedziach medialnych, na forach internetowych, w sondażach przeprowadzanych przez prasę i organizacje społeczne, na spotkaniach mieszkańców. Pytanie: dla kogo powinniśmy budować nowy most, czyimi opiniami powinniśmy kierować się planując nowe inwestycje w mieście? Dla mnie odpowiedź jest oczywista.

Szanowna Pani, z przytaczanych już ostatnich prognoz natężenia ruchu drogowego wynika, że dla uniknięcia komunikacyjnego paraliżu miasta konieczna jest budowa w Toruniu dwóch nowych mostów w ciągu najbliższych dwóch-trzech dekad. Jesteśmy w stanie spełnić ten warunek, jeśli w tym roku zakończymy przygotowania do budowy pierwszej przeprawy. I tak się dzieje - kończymy przygotowanie pełnej dokumentacji technicznej i wykonawczej, a w I połowie 2007 roku złożymy kompletny wniosek o środki z Unii Europejskiej. Wracanie do dawnych koncepcji, podnoszenie argumentów sprzed 40 lat nie uwzględniających zmian, jakie zaszły w mieście w ostatnich dekadach, nie liczenie się z uwarunkowaniami ekologicznymi i społecznymi (które mają istotne znaczenie dla Unii Europejskiej w decyzjach o przyznawaniu środków), tylko hamuje ten proces. Piszę to z całkowitą odpowiedzialnością.

Uważam, że rozpętana dyskusja jest próbą opóźnienia przygotowań do budowy nowego mostu przez Wisłę w Toruniu. Jeśli ktokolwiek podejmuje dziś "działania złe i krzywdzące", o których Pani pisze, to są to te osoby, które - z wiadomych chyba tylko dla siebie powodów - chcą odebrać mieszkańcom miasta szansę na realizację najbardziej oczekiwanej inwestycji w Toruniu. Członkowie Polskiego Towarzystwa Urbanistów w Toruniu powinni zdawać sobie sprawę, że sztucznie wywołany konflikt społeczny - którego w rzeczywistości nie ma - zmniejsza szansę miasta na uzyskanie jakichkolwiek środków zewnętrznych na tak potrzebną inwestycję.

/-/ Michał Zaleski
Prezydent Miasta Torunia

Do wiadomości:

Pan Jarosław Kaczyński, Prezes Rady Ministrów

Pan Jerzy Polaczek, Minister Transportu

Pani Grażyna Geśicka, Minister Rozwoju Regionalnego

Pan Piotr Stomma, Wiceminister Transportu

Pan Józef Ramlau, Wojewoda Kujawsko-Pomorski

Pan Waldemar Achramowicz, Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Pan Tomasz Markowski, Poseł na Sejm RP

Pan Łukasz Zbonikowski, Poseł na Sejm RP

Pan Zbigniew Girzyński, Poseł na Sejm RP

Pan Antoni Mężydło, Poseł na Sejm RP

Pani Anna Sobecka, Poseł na Sejm RP

Pan Jan Wyrowiński, Poseł na Sejm RP

Pan Tomasz Lenz, Poseł na Sejm RP

Pani Domicela Kopaczewska, Poseł na Sejm RP

Pan Jerzy Wenderlich, Poseł na Sejm RP

Pan Józef Łyczak, Senator RP

Pan Michał Wojtczak, Senator RP

Pan Józef Jaworski, Przewodniczący Rady Miasta Torunia

Radni Rady Miasta Torunia

Izba Przemysłowo-Handlowa RP

BCC Toruń

Rady Okręgów w Toruniu

Media lokalne