Unisław , 2.11.2026

Andrzej Heydrich
[redacted]

Do Prokuratury Rejonowej
w Chełmnie

Niniejsze zgłoszenie dotyczy:
przebudowy ul. Grudziądzkiej (droga powiatowa Unisław – Żygląd).

Opis (dane z portalu Geoportal 2).
Istniejący rurociąg wód deszczowych w Unisławiu, ul Grudziądzka, Chełmińska.
Odcinek na ulicy Grudziądzkiej rozpoczyna się na skrzyżowaniu i biegnie w śladzie chodnika (prawa strona ulicy, równolegle do rurociągu ściekowego ksD200). Jego średnica, rozpoczynając od skrzyżowania z ul Szeroką to kd400, następnie za Dino przechodzi w kd300 i kończy się praktycznie około 300 metrów dalej. Rurociąg ten nie był nigdy i nie jest obecnie do niczego podłączony.
Bieg rurociągu od skrzyżowania z ul Szeroką i dalej ul. Chełmińska to kdD200, przed „hotelem" cukrowni przechodzi w Dn 800, dochodząc do ul. Podgórnej a więc w dół na Bruki. Na wysokości hotelu połączony jest poprzez Dn 300 z wypływem za hotel i dalej już swobodnie w teren dawnego „park und garten" a więc rowami przez Starogród do Wisły.
Nowy projekt przebudowy ul. Grudziądzkiej zakłada wykonanie nowego rurociągu służącego do odwodnienia jezdni (Dn1000 od skrzyżowania, 100 m w górę, dalej, około 500m, Dn600). Połączenie tego nowo projektowanego rurociągu Dn1000 przewidziane jest na skrzyżowaniu Grudziądzka/Chełmińska, do Dn400, który po kilku metrach przechodzi w Dn200 w ul. Chełmińskiej.

Podstawowa nawierzchnia tej drogi (bruk) znajduje się obecnie poniżej około 30 cm, od aktualnej warstwy nawierzchni. Nowy projekt unosi ją o kolejne 13 cm.

Zarzuty:

1. Powstanie szkody materialnej bardzo wysokiej wartości (miliony zł.)
2. Stworzenie stanu ryzyka zaistnienia poważnego wypadku drogowego.
3. Stworzenie b. poważnych utrudnień dla mieszkańców ul. Grudziądzkiej
4. Duże zmniejszenia ilości odprowadzanych wód deszczowych do gleby.
5. Brak projektu zainstalowania sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych, na początku ul. Grudziądzkiej.
6. Przewidziane wykonanie zatoki parkingowej dla kontroli inspekcji ITD.
7. Wykonawstwo projektu i przejście do prac, bez wymaganych konsultacji społecznych.

Uzasadnienie:

ad.1.

Projekt podłączenia rurociągu DN 1000 do Dn 200 to nonsens techniczny. Jest to absolutnie nieuzasadniony niczym bardzo wysoki wydatek. Głębokość posadowienia poniżej 4m, już w warstwie wodonośnej, szerokość wykopu ponad 2m. Olbrzymie 10 tonowe studzienki, ubijanie kolejnych warstw co około 10 cm... Prawdopodobnie i tak się to zapadnie w stosunku do lewej części jezdni układanej na starej nawierzchni. Unisław znajduje się w charakterystycznym miejscu – powyżej doliny – Bruki, na której główną uprawą są brokuły itp. Ten rodzaj upraw powoduje, że w okresie do sierpnia pola są praktycznie pozbawione roślinności. Efektem tego jest kumulowanie się ciepła w ziemi (nieosłoniętej liśćmi). Ta rozgrzana „patelnia" tworzy swoisty komin cieplny zasysający chłodne powietrze znad Wisły i unoszący się wysoko w górę. Z zjawiska tego korzystają ptaki oraz lotniarze. Niestety komin ten (wznoszący się słup ciepłego powietrza) blokuje opady deszczu oraz jest klinem rozbijającym burze. W efekcie w okresie 04 – 08, nad Unisławiem brak jest praktycznie opadów, w tym i gwałtownych, burzowych. Pada tylko, gdy pada w całym kraju i pola zdążą wystygnąć. Wynika z tego bardzo niska średnia opadów dla samego Unisławia wynosząca poniżej 400mm. Nie jest więc zasadne projektowanie rurociągu Dn 1000 dla średniej rocznej ilości wód deszczowych wynoszącej około (dł. 500 m, szer. 6 m x 400 litr/m2) = 1200 m3. Dla przeciętnych opadów to tylko 30m3/godz. z tej powierzchni (do tego odpowiednia jest rura Dn100, nie 100 razy większa (w przekroju) Dn1000 !. W przypadku pojawienia się w Unisławiu tropikalnej burzy z gwałtownymi opadami, na skrzyżowaniu z ul. Chełmińską

(przejście w Dn200) pojawiłby się potężna fontanna. Jest to jednak bardzo mało prawdopodobne ...

Jedynym celem tego projektu wydaje się być tylko bardzo wysoki koszt projektu, wykonawstwa a z tym samym i wynagrodzeń dla zespołu projektującego i nadzorującego te prace. Zaistniała szkoda to nieuzasadniony bardzo poważnie zwiększony koszt robót (kilka mln. zł.). Dla każdego obywatela III RP to dodatkowy koszt rzędu ponad 10 gr. na osobę.

ad.2 - Stworzenie stanu ryzyka zaistnienia poważnego wypadku drogowego.

Zaprojektowania miejsc parkingowych po lewej stronie jezdni, przeznaczonych do obsługi mieszkańców prawej strony jezdni (po lewej stronie są ogródki do których działkowcy dochodzą pieszo) jest kolejnym nonsensem. Stwarza przy tym poważne ryzyko wpadnięcia osób wychodzących z zaparkowanych tam samochodów, wprost pod zjeżdżające z góry inne samochody. Szczególnie ryzykowane jest to w przypadku dzieci, które nie nabyły jeszcze zwyczaju sprawdzania co się może za chwilę zdarzyć. W przypadku zauważenia przez nie, z okien zatrzymanego samochodu, np. ukochanej babci, mamy, itp. bez zastanowienia otworzą drzwi i wpadną pod samochód ... Podobnie kurierzy którzy zmuszeni będą przenosić przez jezdnię paczki, itd.

Należy przy tym zwrócić uwagę, iż jest to jezdnia z wyraźnym spadkiem w kierunku skrzyżowania a więc skuteczność hamowania zjeżdżających z góry samochodów jest znacznie obniżona a zimą zdarza się, że samochody hamując i tak wjeżdżają na skrzyżowanie z zatrzymanymi kołami.

Projektant drogi nie ma jednak litości dla pieszych i przewiduje dla nich najbardziej niebezpiecznie z możliwych rozwiązanie !. Do chwili obecnej samochody, kurierzy,... parkowali na prawej stronie jezdni. Nikomu to nie przeszkadzało i nie stwarzało przy tym żadnego zagrożenia.

ad.3 Stworzenie b. poważnych utrudnień dla mieszkańców ul. Grudziądzkiej

Projekt zakłada ułożenie nowej warstwy jezdni na obecnie istniejącej. Oznacza to uniesienie powierzchni jezdni o około 13 cm (stara warstwa-bruk znajduje się obecnie od 15 do 40 cm niżej). Zaprojektowane nachylenie ścieżki (spadek w kierunku jezdni) oznacza dodatkowe uniesienie jej krawędzi w stosunku do wyjazdów z posesji. Wynikowe uniesienie krawędzi ścieżki wyniesie więc zdecydowanie ponad 20 cm. Uniemożliwi to wyjazd z działek ich wszystkim właścicielom. Projektant jednak ten szczegół pominął....

ad.4 - Duże zmniejszenia ilości odprowadzanych wód deszczowych do gleby.

Dotychczas ul. Grudziądzka nie posiadła studzienek ściekowych. Wody deszczowe lewej strony jezdni, od setek lat, wchłaniane były przez istniejący rów. Prawa cześć jezdni, przed budową ścieżki rowerowej również odwadniała się do rowu. Zgodnie z projektem, całość wód deszczowych (tych o niskiej intensywności) trafi do kanalizacji deszczowej (do Wisły). Spowoduje to ubytek w glebie około > 1000m3 które poprzednio były wchłaniane rowami. Podobno w Polsce prowadzona jest dotowana akcja zbierania wód deszczowych. Projekt ulicy Grudziądzkiej jest zaprzeczeniem tej szczytnej i potrzebnej zarazem akcji.

ad.5 - Brak projektu zainstalowania sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych, na początku ul. Grudziądzkiej.

Na ul Grudziądzkiej, przed skrzyżowaniem znajduje się przejście dla pieszych i rowerów. W przypadku pojazdów jadących pod górkę – w kierunku Żyglądu, nie budzi to zastrzeżeń (powoduje jednak czasami całkowite zablokowanie skrzyżowania !). Jednak dla jadących góry staje się to już wyzwaniem. W szczególności ciężkie samochody, jadąc z góry, muszą się zatrzymać. W przypadku śliskiej jezdni (po deszczu lub zimą) stwarza to ryzyko nie wyhamowania i wjechania na nieświadomego tego zagrożenia pieszego. Ogólne prawo dające pieszym bezwzględne pierwszeństwo na przejściach, skutkuje w naszym kraju, właśnie z powodu tego bezmyślnie uchwalonego prawa, wieloma wypadkami śmiertelnymi.

Ustawienie na tym przejściu sterowanych z przycisku świateł, zmniejszyłoby by zdecydowanie zagrożenie. Kierowca miałby czas na reakcję (pojawienie się pomarańczowego sygnału) a dla pieszego ta chwila czekania nic w praktyce by nie zmieniła. Zmniejszyłoby to także zużycie paliwa (cześć samochodów by przejechała), pylenie z hamulców i zmniejszenie ścierania opon. Tego typu rozważania, dla projektantów drogi, wykraczają jednak poza ich zasób dostępnego intelektu …

ad. 6 Przewidziane wykonanie zatoki parkingowej dla kontroli inspekcji ITD.

To kolejnym przykład marnotrawstwa pieniędzy. Wszystkie ciężkie samochody jadące tą drogą, przejeżdżają przez Żygląd, wjeżdżają lub zjeżdżają z drogi krajowej DK 91. To na tej drodze znajdują się punkty kontroli nacisku osi na jezdnię.

Zaprojektowana zatoka dla ITD, nigdy nie zostanie więc przez ITD wykorzystana. Na drodze powiatowej jest znacznie mniejszy ruch, wybrane miejsce jest b. łatwe do ominięcia a kierowcy Tirów zawsze ostrzegają się przez radio, wstawiają alarm do Janosika itp. Znakomita większość Tirów posiada pomiar nacisku na oś a ich kierowcy nie są ryzykantami

nadmiernie obciążającymi ich samochody, Kary za przekroczenie dopuszczalnego nacisku są b. dotkliwe i nikt nie chce ryzykować Jest to kolejny już przykład celowego i bezzasadnego zwiększania kosztów przebudowy jezdni.

ad. 7 Wykonawstwo projektu i przejście do prac, bez wymaganych konsultacji społecznych.

Ten zarzut nie wymaga komentarza !. Niżej podpisany, z projektem jezdni, zapoznałem się dopiero przeglądając dokumentację kierownika budowy.

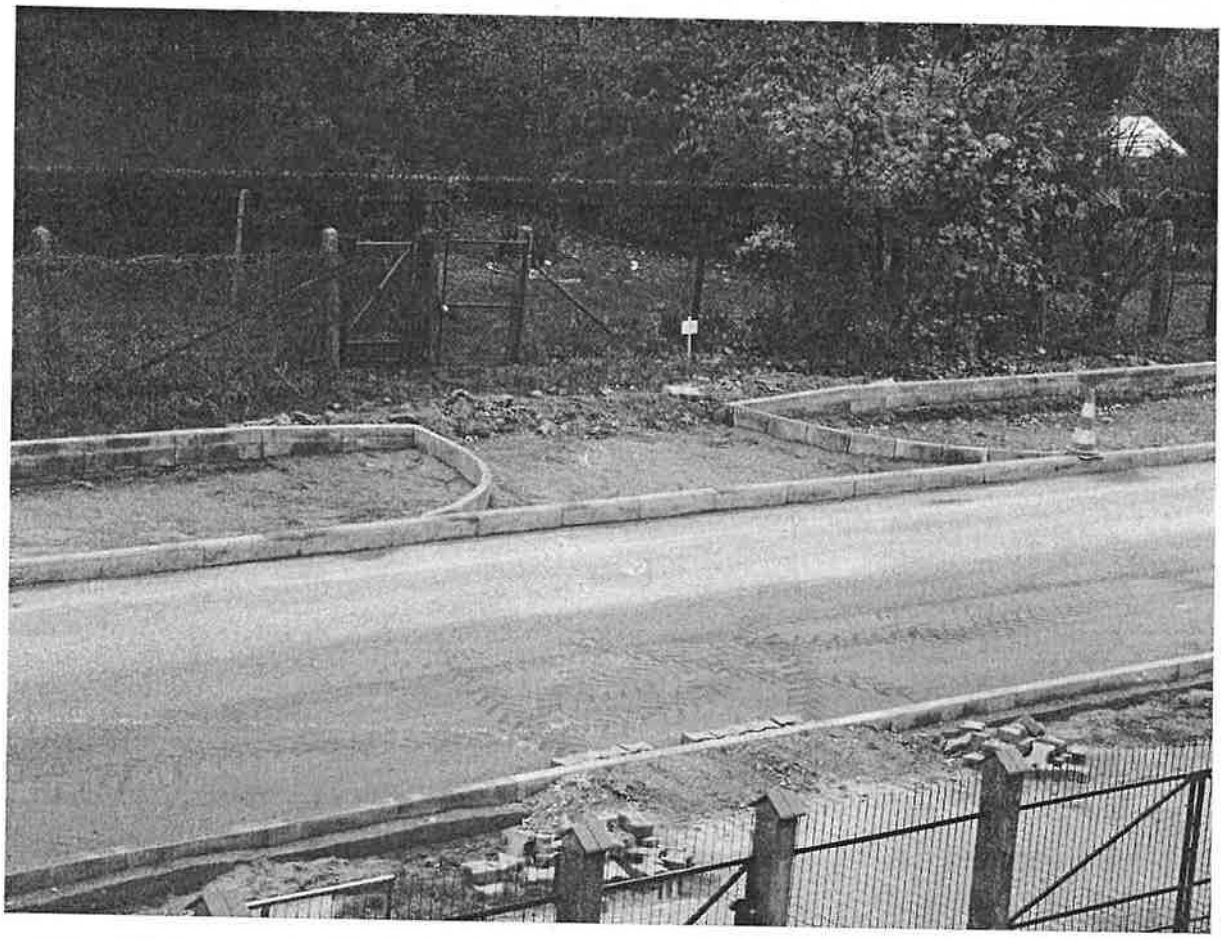
WNIOSKI:

1. **Wnoszę, w formie zabezpieczenia przed powstawaniem nieuzasadnionych, olbrzymich kosztów, wstrzymanie dalszego wykonawstwa prac na odcinku znajdującym się w granicach Unisławia, do czasu poprawienia i dostosowania do istniejących warunków, projektu drogi Unisław – Żygląd.**
2. **Wnoszę o spowodowanie dostosowania projektu do wyżej przedstawionych uwag.**
3. **Wnoszę o obniżenie poziomu jezdni w obrębie Unisławia do poziomu dotychczasowego, umożliwiającego wjazd do posesji ich właścicielom !.**

Powyższe winno być zrealizowane przez zespół projektowy w ramach ich wynagrodzenia.

Przywrócenie poziomu jezdni, likwidacja nikomu nie potrzebnych „zatok postojowych" po lewej stronie jezdni, również na koszt projektanta.

Osobiście nie widzę powodu abym ja, moja rodzina i wszyscy obywatele III RP, składali się na finansowane tak surrealistycznych, sprzecznych z realiami i zapotrzebowaniem społecznym pomysłami.



„zatoczki" dla samochodów i wjazdy do ogródków (dla pieszych !, inni tam nie chodzą), nawet nie centralnie przed wejściami. Widoczny też uskok – jezdnia/krawężnik i obecny chodnik z wjazdem na posesję. Obecnie nie do pokonania przez samochody osobowe.

Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

Andrzej Heydrich