



Miasto Toruń

Most Piłsudskiego na nowo – II etap



**KONSULTACJE
SPOŁECZNE**

Wpływamy na Toruń

raport

**Konsultacje społeczne w sprawie rozbudowy i remontu mostu drogowego
im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego
ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu**

Sierpień 2018 r.

Spis treści

Przedmiot konsultacji	3
Termin.....	3
Liczba uczestników	3
Organizatorzy	4
Przebieg	4
Akcja informacyjno-promocyjna	5
Koszty.....	5
Uwagi	5
Podsumowanie.....	74
Załączniki.....	75
Informacje w mediach lokalnych	75

Przedmiot konsultacji

W kwietniu 2016 r. przeprowadziliśmy ankietę internetową na temat zakresu rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego. Wzięło w niej udział 3 816 osób.

Mieszkańcy wypowiedzieli się wówczas na temat zakresu remontu mostu - mówili o organizacji ruchu pieszych i rowerzystów, dodatkowych usprawnieniach, które powinny pojawić się w ramach remontu i rozbudowy przeprawy, punktach widokowych, zejściach z mostu na Kępę Bazarową, itp. Spośród proponowanych rozwiązań najczęściej poparcia zyskały:

- wprowadzenie rozdzielonych ciągów pieszych i rowerowych po obu stronach mostu,
- zejście dla pieszych do Zamku Dybowskiego,
- schody na Kępę Bazarową,
- mini taras widokowy.

Wśród innych propozycji najczęściej wymieniano:

- zmiany w organizacji ruchu samochodów na moście: powrót do dwóch pasów ruchu lub poszerzenie jezdni dzięki odsunięciu barierek ochronnych i stworzenie czterech pasów ruchu, przeznaczenie środkowego pasa dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych,
- torowisko tramwajowe poprowadzone do dworca Toruń Główny z możliwością przyszłego rozszerzenia jej na osiedla Podgórz i Stawki,
- usprawnienie komunikacji pieszej i tramwajowej - umożliwienie bezpiecznego, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów,
- zejście na Bulwar Filadelfijski,
- umożliwienie korzystania z zejść z mostu osobom poruszającym się na wózkach oraz osobom z wózkami dziecięcymi,
- uatrakcyjnienie iluminacji mostu,
- dodatkowe elementy w punkcie widokowym na moście: ławki, informacja turystyczna, mapa, monitoring, śmietniki, mini restauracja,

Wyniki ankiety określiły kierunek działań zespołu projektowego, który stworzył koncepcję **Rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu**. Zawiera ona m.in.: zakres inwestycji i prac remontowych oraz plany dotyczące tymczasowej organizacji ruchu na moście.

W ramach drugiego etapu konsultacji mieszkańcy mogli zapoznać się z efektami prac projektantów, a także podyskutować o sposobie organizacji ruchu drogowego w czasie remontu przeprawy.



Termin

16 października – 12 listopada 2017 r.



Liczba uczestników

W spotkaniu otwartym wzięło udział ok. 50 osób.
14 osób przesłało swoje uwagi drogą elektroniczną.
Wpłynęły również 3 oficjalne pisma.



Organizatorzy

Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji we współpracy
z Miejskim Zarządem Dróg



Przebieg

Harmonogram konsultacji społecznych

16 października 2017 r. – początek konsultacji

16 października – 12 listopada 2017 r. – możliwość przesyłania uwag drogą elektroniczną

23 października 2017 r. – spotkanie

12 listopada 2017 r. – zakończenie konsultacji

Spotkanie otwarte

23 października 2017 r. odbyło się spotkanie otwarte z mieszkańcami. Wzięło w nim udział ok. 50 osób. Uczestnicy konsultacji wypowiedzieli się na temat zaproponowanej koncepcji rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu. Zabierali głos również w kwestii organizacji ruchu drogowego, w czasie remontu przeprawy. Z zainteresowaniem dyskutowano m.in. na temat:

- ronda na ul. Armii Krajowej,
- wariantów organizacji ruchu w trakcie remontu mostu,
- rozwiązania problemu „przepraw” dla pieszych przez ulice objęte remontem,
- rozwiązań rowerowych,
- kwestii wyglądu mostu po remoncie.





**Akcja
informacyjno
-promocyjna**

Konsultacjom społecznym towarzyszyła akcja informacyjna skierowana do mieszkańców Torunia. Zastosowano następujące narzędzia komunikacyjne:

- ✓ serwisy internetowe Urzędu Miasta Torunia (www.torun.pl, www.konsultacje.torun.pl),
- ✓ informacje w mediach lokalnych,
- ✓ TORUN SMS



Koszty

Transport krzeseł z siedziby MOSiR przy ul. Przy Skarpie 4 do Przystani AZS – 307,50 zł
Razem: 307,50 zł



Uwagi

Podczas spotkania z mieszkańcami pojawiło się wiele uwag dotyczących rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu. Osoby, które nie mogły uczestniczyć w spotkaniu, miały możliwość przesłania uwag drogą elektroniczną – z takiej formy kontaktu skorzystało 14 mieszkańców.

Szczegółowe zestawienie uwag i opinii mieszkańców znajduje się poniżej:

Uwagi mieszkańców

I.	Propozycje zagospodarowania terenu	Odpowiedź
1.	<p>Radny Wojciech Klabun</p> <p>Chciałem podziękować za uwzględnienie wielu uwag, które były zgłaszane przez mieszkańców, chociażby organizację docelową już po remoncie. Faktycznie ten wariant, który mamy sprawdzony jest optymalny. Przyznam szczerze, że wcześniej optowałem za trzecim ruchem dwustronnym, natomiast to się sprawdza. Trzeba przyznać, że ten ruch jest spowolniony i nigdzie nie ma korków, więc docelowo będzie prawdopodobnie niegorzej. Dobrze, że chodnik od strony Kujawskiej się pojawi. Ten płot od strony kolei - niestety, jeżeli chodzi o wizytówkę miasta, może my tego za bardzo nie zauważamy, ale wielu turystów podnosiło tę kwestię. Dziękuję za to rozwiązanie - przejścia na placu Armii Krajowej. Są one teraz faktycznie niebezpieczne, szczególnie dla osób wychodzących z dworca.</p> <p>Rondo na placu Armii Krajowej – w mojej ocenie ruch jest prowadzony z mostu pod wiadukt, zatem optowałbym za wyprostowaniem go na tej trasie.</p>	<p>Nieuwzględniono</p> <p>Główny potok ruchu mamy zlokalizowany w kierunku północnym w szczycie porannym i w przeciwnym kierunku, w szczycie popołudniowym.</p> <p>Lokalizacja, wydłużenie ronda, jego kształt oraz zlokalizowanie go po przekątnej a nie w kierunku północ-południe wynika głównie z faktu, że mamy tam istniejący camping oraz domki. Stąd konieczne jest wykonanie ścian oporowych, które będą ograniczały zakres wejścia w camping, tak aby nie powodować wyburzania</p>



Miasto Toruń



Ruch przy ulicy Nieszawskiej. Faktycznie w godzinach porannych Nieszawska się blokuje, jednak uważam, że pierwszeństwo powinny mieć tutaj samochody zjeżdżające z mostu, bo jeśli tego nie będzie dojdzie do utworzenia korku. Kierowcy uczą się jeździć na suwak, a jak będą wjeżdżać na rondo to może pojawić się duży problem. Nie wiem czy jest możliwy jakiś wyjątek na rondzie dla osób zjeżdżających z mostu? Rondo jest co do zasady dobrym rozwiązaniem, ale nie w momencie kiedy mamy zjazd z mostu. To może stanowić duży problem.

Kwestia wyjazdu z ulicy Kopernika. Jest to temat niezmiennie poruszany. Prosiłbym o ponowne przywrócenie wyjazdu od ul. Kopernika w lewo, bo teraz tego wyjazdu nie ma, a może będzie. Tego sobie przede wszystkim mieszkańcy życzą.

zlokalizowanych tam domków oraz zminimalizować wycinę drzew na tym obszarze.

Projektanci przeprowadzili analizę ruchową oraz terenową, z której wynika, że rondo w kształcie owalnym nie spowolni ruchu, a doprowadzi o udroźnienia przepływu pojazdów w kierunku północnym oraz południowym.

Nieuwzględniono

Nie ma możliwości zrobienia wyjątku na rondzie – Ci, którzy czekają na wjazd na rondo muszą przepuścić tych, którzy na nim już się znajdują. Nie powinno to sprawiać trudności, a powinno zwiększyć przepustowość.

Nieuwzględniono

Nie przewiduje się wprowadzenia tego rozwiązania ze względu na bezpieczeństwo. Powodem zamknięcia tej ulicy były liczne kolizje, do których na niej dochodziło.



Miasto Toruń



Jak będzie wyglądała opaska rozgraniczająca ruch pieszych i rowerzystów na moście?

Jaki jest zakres modernizacji tego traktu na Zamek Dybowski? W tym momencie to jest tam bardzo mocno ubita droga z kocich łbów i kamieni polnych. Czy ona będzie poszerzana, łatana? Czy pojawi się jakiś chodnik ubity? W tym momencie mamy drogę złożoną z kocich łbów i nic więcej.

Jaki jest zakres tego opracowania? Czy są jakieś założenia odnośnie budowy tego mostu? Mieszkańcy pytają o mostek łączący Kępę Bazarową z Zamkiem Dybowskim. Zwróciłbym uwagę na ten trakt pieszo-rowerowy, ale myślę, że wszystkim zależy aby utrzymać historyczny charakter tego miejsca, tak, aby ta inwestycja wpisywała się w Zamek Dybowski i stanowiła jego tło.

Odpowiedź

Opaska pomiędzy ścieżką rowerową a chodnikiem oraz pomiędzy ścieżką rowerową, a balustradą stanowi dodatkową szerokość zapewniającą bezpieczeństwo użytkowników.

Możliwe do zrealizowania są dwa warianty wyodrębnienia ścieżki od chodnika:

- wyodrębnienie ścieżki rowerowej poprzez rozmalowanie poziome przy pomocy linii ciągłej koloru białego umieszczonej w szerokości opaski,
- wyodrębnienie kolorystyczne nawierzchni ścieżki rowerowej.

Odpowiedź

Trakt zostanie dostosowany do osób niepełnosprawnych. Docelowo ma on stanowić spokojną trasę spacerową o nawierzchni naturalnej, dobrze komponującej się z otoczeniem.

Odpowiedź

Zgodnie z wymogami RZGW musimy zapewnić swobodny przepływ wody na tym terenie, dlatego konstrukcja mostku powinna składać się z materiałów oraz elementów o niewielkiej trwałości, np. drewnianych.

	<p>Pytanie odnośnie technologii przebudowy tej płyty. Czy wymiana częściowa nawierzchni jezdni nie stanowi jakiegoś uszczerbku jeżeli chodzi o technologię? A jeśli chodzi o organizację ruchu, to myślę, że ten wariant drugi, który Państwo proponują jest najsensowniejszy, bo nie możemy komunikacji miejskiej z mostu usuwać. Ruch faktycznie jest najbardziej intensywny rano w stronę centrum i popołudniu w kierunku odwrotnym.</p> <p>Może przydałby się taki tunel dla pieszych od strony stacji benzynowej Shell? Jest to ważne jeżeli chodzi o bezpieczeństwo.</p>	<p>Odpowiedź</p> <p>Nie istnieją żadne przeszkody techniczne, które wykluczyłyby modernizację czy przebudowę „połówkową”.</p> <p>Uwaga dotycząca wyboru wariantu została przyjęta do analizy.</p>
2.	<p>Radny Maciej Cichowicz</p> <p>Ja mam pytanie bardziej natury ogólnej: jakie były wytyczne do tego projektu, ponieważ tak naprawdę obserwujemy pracę inżynierską, która skupiła się na obszarze Plac Rapackiego – wiadukt kolejowy. Myślę, że Most Piłsudskiego stanowi część szerszego układu i praca inżynierska powinna być wykonana w kontekście tego szerszego układu i szerszego spojrzenia.</p> <p>Według mnie odbywa się dyskusja czy Most Piłsudskiego ma być mostem lokalnym, miejskim czy też elementem trasy przejazdowej – jest to założenie władz miasta.</p> <p>Most Piłsudskiego jest mostem historycznym. On za chwilę będzie miał 100 lat w tej lokalizacji. Przykład dworca pokazywał, że pomimo prób</p>	<p>Odpowiedź</p> <p>W kwietniu 2016 r. przeprowadziliśmy ankietę internetową na temat zakresu rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego. Wzięło w niej udział 3 816 osób. Mieszkańcy wypowiedzieli się wtedy na temat zakresu remontu mostu - mówili o organizacji ruchu pieszych i rowerzystów, dodatkowych usprawnieniach, które powinny pojawić się w ramach remontu i rozbudowy przepraw.</p> <p>Wyniki ankiety określiły kierunek działań zespołu projektowego, który stworzył koncepcję rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu.</p>



Miasto Toruń



	<p>zachowania pewnych elementów i odtwarzania elementów historycznych są takie, które wyglądają bardzo słabo. Chciałbym zapytać: jak będą wyglądać barierki, które zostaną zdemontowane, bo nie wyobrażam sobie, że te same elementy zostaną użyte po raz kolejny, chyba, że pan mnie zaskoczy i wykonawca dostanie polecenie, aby wkomponować je w nowym kształcie na zewnątrz.</p> <p>Na ile pan przewiduje żywotność tej inwestycji? Jest to most stary, używany, również transport ciężki tam się odbywa.</p>	<p>Odpowiedź Według założeń projektowych zostaną wykorzystane barierki istniejące.</p> <p>Odpowiedź Żywotność mostu przewiduje się na ok. 30-40 lat.</p>
3.	<p>Mieszkanka:</p> <p>Chciałabym zaapelować, abyście Państwo zastanowili się nad sensownym rozwiązaniem dróg dojazdowych prowadzących na nowy most i zjazd z nowego mostu, ponieważ mamy już doświadczenie z kwietnia tego roku, kiedy na moście tym wydarzył się wypadek. W takiej okoliczności wbić się z Rudackiej na nowy most, to coś strasznego. Ja jechałam z ulicy Rudackiej na ul. Sienkiewicza 47 minut. To, że się nie można było wbić na ten most, to jedno, ale fakt, że jak już się było na moście to zakorkował się zjazd na ulicę Lubicką i zaczęło się korkować na ulicy Wschodniej. Myślę, że należy przemyśleć rozwiązania właśnie po tamtej stronie mostu, bo każdy z nas chciałby jak najszybciej dojechać do domu.</p> <p>Nie ma wątpliwości, że ulica Łódzka wymaga przebudowy, ale w tym momencie ulica Aleksandrowska, która jest wykorzystywana przez osoby</p>	<p>Poza opracowaniem Tematyka poza zakresem opracowania. Problem został zgłoszony odpowiednim służbom drogowym.</p> <p>Poza opracowaniem Tematyka poza zakresem opracowania. Problem został zgłoszony odpowiednim służbom drogowym.</p>



	<p>mieszkające na działkach funkcjonuje jako autostrada. Każdy, kto ma potrzebę wjazdu na nowy most i ominięcia tych korków, to pędzi Aleksandrowską, a tam są wielkie dziury.</p>	
4.	<p>Radny Karol Wojtasik</p> <p>Kwestia bezpieczeństwa: jak to będzie z ruchem ciężarowym? Gdy będzie jakiś wypadek na moście, to co wtedy z transportem ciężkim powyżej 3,5 tony?</p> <p>Druga rzecz: podwójna nitka do połowy z jednej i drugiej strony mostu. Sam miałem takie sytuacje, że kierowcy z lewej strony nie są wpuszczani, w związku z tym korkuje się most – jak wtedy będzie z transportem medycznym bądź strażą pożarną? Czy nie warto byłoby jednak zrobić ruchu dwukierunkowego po jednym pasie, żeby ten środkowy pas był wolny dla transportu medycznego czy straży pożarnej?</p>	<p>Odpowiedź</p> <p>W przypadku wypadku patroli ruchu drogowego będą zgodnie z przepisami kierować ruchem na drogach.</p> <p>Odpowiedź</p> <p>Projektanci zauważyli, że kierowcy jadący jednym pasem zachowują duże odległości pomiędzy pojazdami jadącymi z przodu i ruch zwalnia. Zaproponowano więc rozwiązanie optymalne – po półtora pasa z każdej ze stron. Takie rozwiązanie znacznie udrażnia ruch.</p> <p>W lewobrzeżnej części miasta mamy dwie karetki pogotowia, które obsługują Toruń południowy. Bardzo rzadko istnieje potrzeba dojazdu dodatkowych pojazdów.</p> <p>Dodatkowo istnieje specjalne oznakowanie, które informuje, że pojazdy jadące na sygnale mają prawo do całkowitego pierwszeństwa przejazdu – inne pojazdy powinny zatrzymać się i je przepuścić .</p>

	<p>Kolejne pytanie dotyczące Placu Rapackiego: czy było tutaj prowadzone badanie dotyczące natężenia ruchu? Pomimo, że powstał nowy most, to po pół roku natężenie ruchu, które było kiedyś na Moście Piłsudskiego powoli wraca i często mamy już korki od ronda przy Cinema City. Czy nie warto byłoby się zastanowić nad zmianą organizacji ruchu?</p>	<p>Odpowiedź Uwaga została przyjęta do dalszej analizy.</p>
5.	<p>Mieszkanka:</p> <p>Co z samochodami transportowymi? Są przed wiaduktem ustawiane barierki informujące o jego wysokości. Czy kierowca auta ciężarowego będzie już przed rondem poinformowany o wysokości wiaduktu? Najgorszą sytuacją będzie taka, gdy kierowca dopiero na rondzie zauważy tablicę informującą o tej wysokości i nie będzie miał już możliwości zawrócenia.</p>	<p>Odpowiedź Istnieje system ostrzegania, który informuje o wysokości wiaduktu oraz że na Moście Piłsudskiego mamy ograniczenie wjazdu dla pojazdów powyżej 12 ton.</p>
6.	<p>Mieszkanka:</p> <p>Co z kładką pieszo-rowerową. Czy ona będzie bezpieczna, jeśli wiadukt potrafi być staranowany przez ruch ciężki?</p>	<p>Odpowiedź Dla projektowanej kładki zostanie zachowana wymagana skrajnia drogowa.</p>
7.	<p>Mieszkaniec:</p> <p>Jaką ilość samochodów może udźwignąć Most Piłsudskiego? Jak jest jego projektowana przepustowość?</p>	<p>Odpowiedź Szerokość mostu nie ulegnie zmianie i co za tym idzie projektowana przepustowość odpowiadać będzie obecnej. Poprawi się natomiast przepustowość na drogach dojazdowych do mostu.</p>



Miasto Toruń



	<p>Po co Państwo rozbudowujecie to skrzyżowanie na Placu Armii Krajowej w taki sposób, po co są trzy pasy dojazdowe, po co jest bajpas, po co zejście z ulicy Nieszawskiej, kiedy tak naprawdę ilość samochodów będzie ograniczona tymi trzema pasami? Po co taką ilość przestrzeni chcecie wykorzystać na rozbudowę tego skrzyżowania? Tutaj jeszcze dodatkowo likwidujecie przejścia dla pieszych. Mamy zatem projekt, który likwiduje przejścia i zagospodarowuje taką ilość przestrzeni, w sposób co najmniej kontrowersyjny. Nie rozumiem po co jest bajpas na Nieszawską. Czy zwykłe skrzyżowanie nie obsłużyłoby tego ruchu, który będzie szedł z mostu? Na tym skrzyżowaniu za chwilę będą cztery pasy, a przecież tam nie ma aż tak dużego ruchu. Docelowo przecież ma tam być ruch lokalny, a nie tranzytowy.</p>	<p>Odpowiedź</p> <p>Projektowane rozwiązania mają na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa. Ponadto, mają one również ułatwić włączenie się do ruchu pojazdom, które obecnie mają z tym spory problem - chodzi głównie o pojazdy wyjeżdżające z ul. Nieszawskiej.</p> <p>Cztery pasy zaprojektowano po to, by przepustowość uczynić maksymalną.</p> <p>Rozwiązania skrzyżowania na Placu AK mają na celu usprawnienie ruchu poprzez umożliwienie włączenia się do ruchu z relacji podporządkowanych (rondo) oraz zachowanie płynności ruchu na głównej relacji północ – południe (stąd wydłużony kształt ronda by maksymalnie oddalić wylot na danej relacji od wlotu oraz upłynnić ruch).</p> <p>Zaprojektowany bajpas ma zwiększyć przepustowość pojazdów poruszających się z mostu.</p> <p>Istniejące obecnie przejście zostanie zastąpione „przeprawą” bezkolizyjną i gwarantującą bezpieczeństwo pieszym.</p>
8.	<p>Przedstawiciel Stowarzyszenia Stawki:</p> <p>Jak będą ujęte rozwiązania rowerowe w tym projekcie? Chodzi mi głównie o wlot na wiadukt i drugi – na ul. Kujawskiej. Przebudowa ulicy Kujawskiej pod kątem drogi rowerowej jest dosyć istotnym elementem dla dalszej rozbudowy drogi rowerowej na lewobrzeżu. Jak będą</p>	<p>Odpowiedź</p> <p>W każdej ze stron zaprojektowano dwa ciągi rowerowe. Jezdnia ta nie zostanie rozbudowana w kierunku południowym bardziej niż 2:1 (2 pasy ruchu).</p>



Miasto Toruń



	<p>wyglądały wejścia dróg rowerowych zarówno pod wiaduktem, jak i drugi? Zostawienie tego w taki sposób może w przyszłości skutkować problemami dalszego podpięcia dróg rowerowych.</p> <p>Jak będzie wyglądała droga rowerowa na Ślimaku Getyńskim, bo tam jest tylko w kierunku północnym, natomiast brak połączenia po Ślimaku w dół? Czy macie jakąś propozycję, bo rowerzysta zjeżdżający z mostu powinien mieć jakąś alternatywę zjazdu w górę albo w dół. A teraz nie może zjechać w dół.</p> <p>Kiedy będzie informacja o sieci połączeń autobusowych? Chodzi nam jako mieszkańcom lewobrzeża o konkrety: czy to będzie za rok, czy za miesiąc? O jakiej perspektywie jest mowa? Chodzi nam o to, jaką mamy perspektywę czasową, aby przygotować się do zmian i przedyskutować je. Jak ta sieć połączeń będzie wyglądać?</p> <p>Czy zostanie poszerzony pas drogowy w istniejącym świetle mostu? Czy barieryki zostaną utrzymane na obecnych szerokościach czy jeszcze będzie jakieś poszerzenie?</p>	<p>Ciągi pieszo-rowerowe zostały ujęte w projekcie. Przejście pod wiaduktem nie leży w zakresie opracowania.</p> <p>Odpowiedź Zaprojektowano szlak rowerowy w kierunku Bulwaru Filadelfijskiego. Zgodnie z projektem, który był niedawno konsultowany w sprawie rozbudowy Bulwaru Filadelfijskiego będzie szlak, który połączy tę ścieżkę z Bulwarem i dalej ciągami aż do przystani AZS.</p> <p>Odpowiedź Informacje dotyczące sieci połączeń autobusowych zostaną przekazane z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym</p> <p>Odpowiedź Ze względu na istniejącą szerokość pomiędzy elementami istniejącej konstrukcji stalowej przęsła mostu nie ma możliwości poszerzenia pasów ruchu drogowego.</p>
9.	Zarówno mieszkańcy jak i turyści wyrażają potrzebę, aby na moście powstały trasy widokowe. Dobrze, że to udało się zrobić.	Uwzględniono

	<p>Czy planuje się obniżenie poziomu jezdni na wysokości wiaduktu przy Placu Armii Krajowej? Czy w związku z tym samochody ciężarowe będą się po tej trasie poruszać rzadziej?</p> <p>Czy wykonywaliście jakieś symulacje związane z przepustowością samochodów. Czy ona będzie taka jak teraz po remoncie mostu, czy to się jakoś zmieni?</p> <p>W jakim zakresie przy Campingu Tramp jest planowana wycinka drzew? I czy mniejsze domki można przesunąć bardziej w głąb? To byłoby z pewnością pomocne przy budowaniu nasypu.</p>	<p>Tarasy widokowe zostaną uwzględnione w projekcie.</p> <p>Odpowiedź Poziom jezdni nie zostanie zmieniony. na Moście Piłsudskiego mamy ograniczenie wjazdu dla pojazdów powyżej 12 ton.</p> <p>Odpowiedź Zagadnienie to było poddane analizie, z której wynika, że przepustowość po remoncie mostu pozostanie na tym samym poziomie. Poprawie ulegnie natomiast przepustowość na Placu Armii Krajowej.</p> <p>Odpowiedź Przewidujemy wycinkę ok. 157 szt. drzew na terenie Campingu Tramp. Rozwiązania projektowe (ściany oporowe, nasypy) nie kolidują z domkami na terenie kempingu. Domki zarówno te mniejsze, jak i większe można przesunąć (ale raczej nie w ramach projektu). Jednakże od samego początku projektu wytyczne ZDMu były takie, by zminimalizować zakres ingerencji w teren kempingu.</p>
10.	Mieszkaniec:	<p>Uwzględniono Projekt „Przywróćmy plażę nad Wisłą” zostanie</p>



Miasto Toruń



	<p>Pragnę zauważyć, że państwa opracowanie nie uwzględnia projektu plaży, który został wybrany w ramach budżetu partycypacyjnego Miasta Torunia na 2018 r.. A taka plaża ma znajdować się vis-a-vis Kępy Bazarowej i Zamku Dybowskiego.</p> <p>Proszę o wzięcie pod uwagę koncepcji mostku pływającego oraz mostku podwieszanego.</p>	<p>uwzględniony w ostatecznej wersji projektu. Wydziały merytoryczne UMT ustaliły, że wstępnie zaprojektowany ciąg pieszo-rowerowy przebiegać będzie wzdłuż północno-wschodniej granicy plaży.</p> <p>Do analizy Uwaga zostanie poddana dalszej analizie.</p>
11.	<p>Mieszkaniec:</p> <p>Odkąd pobudowano Most gen. Zawackiej TIR-y nie mogą wjeżdżać na Most Piłsudskiego. Urzędnicy twierdzą, że przejazdami niezgodnymi z prawem powinna zająć się policja, natomiast ta ostatnia mówi, że bardzo chętnie się tym zajmą, ale nie mają gdzie przeprowadzać kontroli. Mam taką propozycję, aby po stronie północnej przed Ślimakiem Getyńskim umieścić zatoczkę dla np. policji i dodatkowo może udałoby się przydłużyć zatoczkę autobusową na placu Armii Krajowej tak, aby tam również zmieścił się radiowóz. Istnieje potrzeba kontroli, tym bardziej, że większość TIR-ów, które przejeżdżają przez Most Piłsudskiego to są pojazdy zagraniczne.</p>	<p>Uwzględniono częściowo</p> <p>Istnieje system ostrzegania, który informuje, że na Moście Piłsudskiego mamy ograniczenie wjazdu dla pojazdów powyżej 12 ton.</p>
12.	<p>Mieszkaniec:</p> <p>Dotychczas na moście było tak wąsko, że mieścili się tam piesi i rowerzyści. Po remoncie ma być odpowiednio dużo miejsca dla wszystkich. Pytam zatem czy jest sens wydawać pieniądze na tworzenie miejsc widokowych, gdy chodnik jest na tyle wysoki, że można podziwiać</p>	<p>Odpowiedź</p> <p>Rozwiązanie dotyczące wykonania miejsc widokowych wynika z uprzednich konsultacji społecznych. Projekt ujmuje wnioski zgłoszone na tych konsultacjach. Wyodrębnienie miejsc widokowych z ciągów pieszych i rowerowych zapewni większe bezpieczeństwo użytkowników.</p>

	<p>widoki? A nie chodzą tamtędy przecież wycieczki i nie robią sobie sesji zdjęciowych.</p> <p>To co mnie jeszcze bardzo zastanawia to jest propozycja schodów i wind, gdzie trochę dalej mamy piękne schody, które może warto byłoby trochę przebudować. Nie chciałbym mieć na Bulwarze Filadelfijskim takiej pancernej konstrukcji, jaka została wybudowana na ul. Lubickiej przy Dworcu Miasto.</p> <p>Na dziś jest tak, że jak zjeżdżam z ul. Poznańskiej to muszę ustąpić. Tutaj widzę, że będę musiał po raz kolejny ustępować na rondzie i wjeżdżając na most będę musiał ustępować samochodom zjeżdżającym z ul. Kujawskiej. Za chwilę będziemy mieć przebudowaną ul. Chełmińską i Plac Rapackiego, gdzie będą 4 pasy ruchu i przejścia dla pieszych. Wydaje mi się, że ta przebudowa ul. Kujawskiej spowoduje już totalne zakorkowanie mostu, który i tak bez przerwy się korkuje. Na tym rondzie to wygląda tak, jakby pierwszeństwo miały ulice: Nieszawska oraz Kujawska. Chyba chcecie państwo w ten sposób zlikwidować ruch na tym moście.</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Schody zlokalizowane w rejonie przyczółka północnego zostaną zmodernizowane.</p> <p>Projektowana klatka schodowa oraz windy na Bulwar Filadelfijski będą nawiązywały do istniejącego mostu. To rozwiązanie jest skoordynowane z projektem rewitalizacji Bulwaru Filadelfijskiego.</p> <p>Odpowiedź</p> <p>Zgodnie z projektem niezależny wjazd dla ulicy Kujawskiej pozostanie.</p> <p>Rozwiązania skrzyżowania na Placu AK mają na celu usprawnienie ruchu poprzez umożliwienie włączenia się do ruchu z relacji podporządkowanych (rondo) oraz zachowanie płynności ruchu na głównej relacji północ – południe (stąd wydłużony kształt ronda by maksymalnie oddalić wylot na danej relacji od wlotu oraz upłynnić ruch).</p> <p>Planuje się również przeprowadzenie dodatkowych analiz pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>
13.	Radny Maciej Cichowicz: Cieszę się, że koledzy z mojego zaprzyjaźnionego ugrupowania tak w	



wielu miejscach pochwalili tę koncepcję, więc pozwolicie państwo, że ja skupię się na rzeczach, które są dla nas zaskakujące. Dla mnie zaskakujące jest, że zatrudnia się inżynierów, którzy mają doświadczenie szersze niż nasze lokalne i nie wykorzystują go, bo myśl z Rzeszowa mogłaby również do nas przy płynąć. Pierwszą rzeczą, którą powinniśmy zaplanować przy remoncie mostu jest ilość aut na nim – powinniśmy przyjąć jakąś wartość. Oczywiście można się kłócić czy ilość 36, 40 czy 25 to jest ta ilość docelowa, natomiast wydaje mi się, że powinniśmy doprowadzić do sytuacji, że z Mostu Piłsudskiego korzystają osoby, które mieszkają na terenie Gminy Miasta Toruń. Wiem, że mogą korzystać z niego również osoby, które chcą podziwiać panoramę. Wszystkie inne pojazdy powinny być wyeliminowane z Mostu Piłsudskiego i do tego powinni doprowadzić urzędnicy, którzy zajmują się ruchem na drogach w naszym mieście. Powinniśmy doprowadzić do sytuacji, kiedy ten układ wewnętrzny izolowany jest od ruchu zewnętrznego. Mamy już na lewobrzeżu dwa węzły odprowadzające ruch, które są wystarczające. Jest to dygresja ogólna.

Dla mnie ta prezentacja pokazuje, że dostaliście państwo założenia, o których niestety się niczego nie dowiedziałem, że macie państwo pomalować most, chociaż nie usłyszałem na jaki kolor i czy całą konstrukcję będziecie malować, bo się może okazać, że za 5 lat będzie ponownie zamknięty most, bo będziecie znowu malować.

Kto proszę państwa korzysta z przejścia dla pieszych? Osoby, które wysiadają z autobusu i udają się w stronę osiedla Stawki. Druga ilość

Nieuwzględniono

Droga znajdująca się na Moście im. J. Piłsudskiego jest drogą publiczną, w stosunku do której nie mamy możliwości wprowadzenia ograniczeń ilościowych.

Na Moście Piłsudskiego mamy ograniczenie wjazdu dla pojazdów powyżej 12 ton.



Miasto Toruń



osób, to te, które idą z Poznańskiej na autobus. Problem jest tylko taki, że dzisiaj mamy starzejące się społeczeństwo. Jesteśmy nowoczesni, jesteśmy otwartym społeczeństwem, a osoba niepełnosprawna będzie musiała pokonać długi odcinek drogi, żeby przedostać się na drugą stronę ulicy. Myślę, że w międzyczasie ta osoba może umrzeć dwa razy.

Kolejna rzecz – bezpieczeństwo. My mówimy ciągle o bezpieczeństwie. Mamy tutaj lewoskręt, niektórzy go nazywają bajpas. Do czego zachęca takie rozwiązanie? Otóż proszę państwa zachęca zarówno z tej jak i z drugiej strony do podniesienia szybkości, ponieważ państwo nie mają żadnego ograniczenia w postaci ronda. Rondo od dawien dawna spowalnia ruch, dodatkowo dobrze ten ruch kanalizuje. Wobec tego wprowadzenie takich dwóch bajpasów, gdzie będą jeździć także rowerzyści może być niebezpieczne.

Chciałbym jeszcze dodać, że zmarnowaliśmy szansę. Wystarczyłoby tutaj zrobić małe rondo. Nie trzeba było robić owalnego. Nie trzeba było robić żadnych świateł. Natomiast trzeba było zrobić małe rondo, które

Odpowiedź

Osoby niepełnosprawne będą mogły korzystać z wind zlokalizowanych po obu stronach kładki.

Odpowiedź

Przejazdy rowerowe, również na bajpasie zostaną odpowiednio oznakowane. Przejazd rowerowy oraz przejście dla pieszych to miejsca, w których należy zachować szczególną ostrożność - zarówno kierowca jak i rowerzysta muszą dostosować się do tej zasady.

Bajpas nie stanowi miejsca do przyspieszania, bowiem na końcu tego pasa, kierowca będzie zmuszony włączyć się do ruchu poprzez ustąpienie pierwszeństwa pojazdom poruszającym się po ul. Nieszawskiej, po opuszczeniu ronda. Niemniej, zostanie w tej sprawie przeprowadzony dodatkowy audyt pod kontem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nieuwzględniono

Wydłużenie ronda ma na celu odsunięcie wylotów ronda od wlotów i zwiększenie przez to przepustowości.



	<p>wszystkie te trzy elementy węzła gordyjskiego by rozwiązało.</p> <p>Panowie urzędnicy dzisiaj zainicjujcie prace nad budową przejścia dla pieszych w stronę ul. Poznańskiej z kilku stron, bo bez tego ta cała historia jest w ogóle bezsensowna. Co z tego, że wy wprowadzicie ruch rowerowy, żeby ktoś mógł jechać na dworzec? Ja rozumiem, że rower miejski jest ok., ale mieszkańcy z niego korzystający chcą dojechać na Stawaki, na Rudak, na Podgórz.</p>	<p>Uwzględniono Wniosek w tej sprawie został złożony już wcześniej (jeszcze przed rozpoczęciem konsultacji społecznych) do UMT – w 2018 r. zostanie opracowana koncepcja .</p>
14.	<p>Przedstawicielka Stowarzyszenia Stawki:</p> <p>Będziemy mieli przez 12 miesięcy wyłączony albo bardzo ograniczony ruch na moście drogowym Piłsudskiego. I to potwierdzają komentatorzy naszego konta na facebook’u pisząc, że będziemy mieli powtórkę z kwietnia i ludzie nie będą mogli wyjechać z własnego domu, ponieważ będzie stał korek na nowy most, bo tam się skanalizuje duża część ruchu. Weźcie państwo pod uwagę, że to nie jest tylko kwestia wypadku, a przeorganizowania całości na co najmniej 12 miesięcy.</p> <p>Czy przygotowana jest szczegółowa akcja informacyjna dla mieszkańców: co z komunikacją na czas remontu, co z ruchem i jakie będą kanały informacyjne, bo o to się wszyscy martwimy?</p>	<p>Odpowiedź Akcja informacyjna będzie bardzo szeroka i będziemy korzystać ze wszystkich kanałów, jakie tylko mamy dzisiaj dostępne. Rozpocznie się ona z odpowiednim wyprzedzeniem.</p>
15.	<p>Radny Michał Jakubaszek:</p> <p>Ja chciałem uzupełnić swoje pytanie, bo nie do końca zostałem dobrze</p>	<p>Odpowiedź Wykonane pomiary ruchu na Placu Armii Krajowej wykazały występowanie 2-ch szczytów ruchu porannego</p>

zrozumiany: jaki będzie przepływ samochodów na Placu Armii Krajowej, w szczególności w godzinach szczytu? Bo o ten czas głównie chodzi, a nie o dobowy przepływ samochodów. Największym problemem są korki z rana i po południu. Czy takie symulacje były wykonywane? Ja również podzielam obawy czy takie rozwiązanie ronda jest pomysłem dobrym, bo główny ruch odbywa się między północą a południem. To rondo podłużne będzie spowalniać ten właśnie ruch.

i popołudniowego.

W szczytce porannym godzinowe natężenie ruchu wynosi [poj./h]:

- most → plac AK: 1 069;
- pl. AK → most: 1 712;
- ul. Nieszawska → pl. AK: 305;
- pl. AK → ul. Nieszawska: 214;
- ul. Podgórska → pl. AK: 764;
- pl. AK → ul. Podgórska: 840;
- ul. Kujawska → pl. AK: 755;
- pl. AK → ul. Kujawska: 127.

W szczytce popołudniowym godzinowe natężenie ruchu wynosi [poj./h]:

- most → plac AK: 1 463;
- pl. AK → most: 1 248;
- ul. Nieszawska → pl. AK: 281;
- pl. AK → ul. Nieszawska: 267;
- ul. Podgórska → pl. AK: 488;
- pl. AK → ul. Podgórska: 1 219;
- ul. Kujawska → pl. AK: 672;
- pl. AK → ul. Kujawska: 170.

W szczytce porannym obciążenie wlotów z ul. Kujawskiej i ul. Podgórskiej jest na porównywalnym poziomie (ok. 750



Miasto Toruń



		<p>poj./h), natomiast obciążenie wlotu z ul. Nieszawskiej jest o ok. połowę mniejsze (305 poj./h). Stąd przy porównywalnym obciążeniu wlotów uzasadnione jest zastosowanie skrzyżowania w postaci ronda. Wydłużenie kształtu ronda spowoduje oddalenie wylotów od wlotów na rondzie na głównym kierunku ruchu, co upłyni ruch i zwiększy przepustowość ronda.</p> <p>Ponadto warto zauważyć, że obciążenie mostu w szczycie porannym w kierunku północnym kształtuje się na poziomie 1 712 poj./h, a w kierunku południowym na poziomie 1 069 poj./h. W szczycie popołudniowym obciążenie w kierunku północnym kształtuje się na poziomie 1 248 poj./h, a w kierunku południowym na poziomie 1 463 poj./h.</p>
16.	<p>Przedstawiciel Stowarzyszenia Stawki:</p> <p>Czy dzisiaj panowie dyrektorzy jesteście w stanie odpowiedzieć na pytania, które tutaj były stawiane o informowanie społeczności lokalnej, zwłaszcza lewobrzeżnej, na temat organizacji ruchu na czas remontu mostu? Mówiliście Państwo o tym, że będziecie informować jak będzie wyglądała organizacja ruchu na czas remontu i jak będzie wyglądał transport publiczny, ale cały czas unikacie pytania: kiedy zaczniecie informować? Czy będziecie informować na miesiąc przed samym zamknięciem czy już w przyszłym roku zaczniecie to robić? Kiedy, to jest</p>	<p>Odpowiedź</p> <p>Akcja informacyjna będzie bardzo szeroka i będziemy korzystać ze wszystkich kanałów, jakie tylko mamy dzisiaj dostępne. Rozpocznie się ona z odpowiednim wyprzedzeniem.</p>

	moje pytanie.	
I.	Uwagi przesłane drogą elektroniczną	Odpowiedź
1.	<p>Chciałbym zasugerować, by na Dworzec Główny PKP poprowadzić linię tramwajową. I tak jak w Olsztynie wykorzystać składy mogące jeździć w dwie strony. Nie trzeba będzie budować pętli.</p> <p>Jeśli tramwaj nie zostanie zaakceptowany, to jest jeszcze rozwiązanie droższe w budowie i bardziej skomplikowane organizacyjnie. Ale bardzo ekologiczne i skuteczne. Chodzi o kolejkę podmiejską podobną do SKM w Trójmieście. Ożywi to zapomniane stacje i unikniemy spalin. Oczywiście przemieszczanie się będzie szybsze i tańsze dla pasażera. Kolejka mogłaby jeździć ze stacji Toruń Barbarka przez Toruń Wrzosey, Toruń Północny, Toruń Wschodni, Toruń Garbaty Mostek, Toruń Miasto, Toruń Główny, Toruń Podgórz aż do Torunia Kluczyki lub Torunia Glinki.</p>	<p>Poza opracowaniem</p> <p>Budowa linii tramwajowej nie stanowi przedmiotu opracowania.</p>
2.	<p>Jestem mieszkańcem lewobrzeża, które wraz z rozbudową kolejnych osiedli potrzebuje lepszej komunikacji z prawą stroną miasta.</p> <p>Niezbędnym elementem lepszej komunikacji pomiędzy obiema stronami naszego miasta jest budowa linii tramwajowej. O takowej zapomniano przy budowie mostu im. Elżbiety Zawadzkiej. Przemawia za tym wiele argumentów:</p> <p>1) Nadarza się niebywała okazja - generalny remont mostu. Zaniechanie położenia torowiska podczas planowanego remontu mostu spowoduje, iż</p>	<p>Poza opracowaniem</p> <p>Budowa linii tramwajowej nie stanowi przedmiotu opracowania.</p>



Miasto Toruń



rozwój linii tramwajowej na lewą stronę miasta zostanie odsunięty na kolejne kilkanaście/kilkadziesiąt lat.

2) Wykorzystanie środków z UE, póki z takowych jeszcze możemy korzystać w tej perspektywie finansowania inwestycji z UE.

3) Ekspansja osiedli mieszkaniowych na Stawkach i Podgórzu oraz pozostałych osiedlach lewobrzeża. Coraz więcej pasażerów korzysta z komunikacji miejskiej. Niestety pasażerowie są skazani na małe, ciasne (Ursus) i najczęściej stare (Jelcz) autobusy. Niestety autobusy przegubowe nigdy nie zawitały na lewą stronę naszego miasta.

4) Dopełnienie rewitalizacji dworca kolejowego "Toruń Główny" poprzez skomunikowanie dworca z Centrum Torunia. W końcu Toruń szczyli się tym, iż jest miastem turystycznym. Stare autobusy marki Jelcz stojące na pętli przy dworcu nie przynoszą chluby naszemu miastu.

5) Budowa linii tramwajowej do dworca "Toruń Główny" daje wyjście do późniejszego rozwoju linii tramwajowych w kierunku osiedli Stawki, Rudak, Podgórz, Glinki, Piaski, Czerniewice.

Ponadto należy skierować ruch pieszych na Placu Armii Krajowej do podziemnych tuneli, bądź kładek nad jezdnią, tak, aby piesi nie wstrzymywali ruchu. Przy okazji należałoby równocześnie przebudować układ drogowy w obrębie ulic Podgórskiej i Poznańskiej wraz z tunelem łączącym obie ulice z Placem Armii Krajowej. Wszystkie te jezdnie są

Uwzględniono

W ramach projektu przewidziano wykonanie kładki dla pieszych i rowerzystów nad Placem AK.

Poza opracowaniem



Miasto Toruń



	<p>naczyniami połączonymi. Sama przebudowa Placu Armii Krajowej nie ma sensu, jeśli nie przebuduje się tunelu przy Placu Armii Krajowej oraz układu drogowego ulic Poznańskiej i Podgórskiej</p> <p>(2 osoby zgłosiły te same uwagi)</p>	<p>Przebudowa układu ulic: Podgórskiej i Poznańskiej nie jest przedmiotem opracowania.</p>
3.	<p>Było by super rozwiązanie komunikacyjne gdyby tramwaj dojeżdżał na Stawki i tam była pętla. Nasza strona Torunia rozwija się. Lepiej tramwajem niż autem w korkach.</p>	<p>Poza opracowaniem</p> <p>Budowa linii tramwajowej nie stanowi przedmiotu opracowania.</p>
4.	<p>Remont i przebudowa mostu byłaby doskonałą okazją do przywrócenia ruchu tramwajowego na lewobrzeżu. Warto rozważyć kwestię położenia na moście torowiska, które później mogłoby stać się przedłużeniem trasy tramwajowej do dworca głównego i dalej na lewobrzeże.</p> <p>Czy koncepcja przywrócenia tramwaju była rozważana w projekcie?</p>	<p>Poza opracowaniem</p> <p>Budowa linii tramwajowej nie stanowi przedmiotu opracowania.</p>
5.	<p>Najważniejszą sprawą jest poszerzenie pasów ruchu do 3.5 m. Konstrukcja mostu na to pozwala, tylko trzeba przesunąć bariery ochronne. Złym pomysłem jest też kładka dla pieszych i rowerzystów. Od takich rozwiązań w miastach cały cywilizowany świat odchodzi. Natomiast rondo utrudni mieszkańcom Podgórze płynny przejazd przez most. W czasie remontu na przeprawie powinien być dopuszczony tylko ruch wahadłowy komunikacji miejskiej. Kierowcy, którzy nie będą chcieli jechać nowym mostem zawsze mogą przesiąść się do autobusu. Pasażerowie komunikacji takiego wyboru nie mają.</p>	<p>Nieuwzględniono</p> <p>Nie ma możliwości technicznych poszerzenia projektowanych pasów ruchu do 3,5m, ze względu na istniejącą szerokość w świetle konstrukcji stalowej przęsła. W świetle między kratownicami jest ok. <u>11,50m</u>. Przy modernizacji obiektu mostowego zgodnie z przepisami należy zastosować bariery zabezpieczające użytkowników ruchu przed uderzeniem w konstrukcję stalową oraz zabezpieczające konstrukcję mostu przed skutkami uderzenia.</p>



Miasto Toruń



		<p>Dostępne na rynku bariery, które zajmują najmniej miejsca wymagają szer. ok. 75cm od lica prowadnicy bariery do konstrukcji. W związku z tym do dyspozycji pozostaje: $11,50m - 2 \times 0,75m = \underline{10,00m}$.</p> <p>Ponadto lico bariery zgodnie z przepisami powinno być oddalone od krawędzi pasa ruchu o min. 0,50m.</p> <p>Stąd do dyspozycji pozostaje: $10,00m - 2 \times 0,50m = 9,00m$.</p> <p>Zatem maksymalna możliwa do zmieszczenia na moście szerokość pasów ruchu to: <u>3 x 3,00m</u>.</p>
6.	<p>Przedstawiam propozycję docelowej organizacji ruchu dla samochodów na moście drogowym w Toruniu:</p> <ul style="list-style-type: none">- trzy pasy ruchu (poszerzone jezdnie dzięki przysunięciu barier ochronnych do konstrukcji mostu),- środkowy pas o zmiennym kierunku ruchu; zmiany kierunku w ciągu dnia (np. rano ruch w kierunku centrum, popołudniu w kierunku Podgórze); sterowanie kierunkiem ruchu na tym pasie dzięki aktywnym (wyświetlanym) znakom drogowym oraz dzięki szlabanom ustawionych na wjazdach na ten pas; powinna istnieć też opcja wyłączenia środkowego pasa ze standardowego ruchu w celu umożliwienia	<p>Nieuwzględniono</p> <p>Zaproponowana w projekcie szerokość pasów ruchu jest maksymalną możliwą do zrealizowania zgodnie z obowiązującymi przepisami dla obiektów mostowych.</p> <p>Nieuwzględniono</p> <p>Ze względu na małą odległość skrzyżowań od istniejącego mostu nie ma możliwości wykonania systemu sygnalizacji świetlnej (znaków aktywnych) wprowadzających naprzemiennej organizacji ruchu dla pasa środkowego.</p>

	<p>sprawnego przejazdu służb ratunkowych.</p> <p>Proszę o uwzględnienie tego pomysłu przy projektowaniu remontu mostu.</p>	
7.	<p>Moje propozycje dotyczące remontu Mostu Piłsudskiego:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Windy powinny być również zamontowane przy zejściu do Zamku Dybowskiego i zejściu na Kępę Bazarową - Wyremontowane powinny zostać również podpory mostu - Iluminacja powinna być bardziej efektowna od obecnej. Powinny zostać zastosowane oprawy RGB-W LED. Na co dzień tak jak dotychczas most powinien być oświetlony na biało, ale okazjonalnie powinien być oświetlony w innych kolorach dlatego oświetlenie RGB- W LED. Powinny zostać też podświetlone podpory mostu tak jak jest to we Włocławku czy Płocku - również trzy tarasy widokowe na Zamek Dybowski, Przystań i Bulwar <p>Bardzo proszę o uwzględnienie moich zmian w projekcie</p>	<p>Nieuwzględniono</p> <p>Brak możliwości zamontowania wind przy zejściu do Zamku Dybowskiego i na Kępę Bazarową ze względu na znaczne ograniczenie światła mostu dla przepływu wód powodziowych.</p> <p>Ponadto istnieje ryzyko uszkodzenia takich wind w przypadku przejścia wód powodziowych.</p> <p>Uwzględniono</p> <p>Remont podpór mostu znajduje się w ramach opracowania. Podpory zostaną oczyszczone, ubytki uzupełnione, spoiny naprawione.</p> <p>Uwzględniono częściowo</p> <p>W ramach projektu zaplanowano modernizację istniejącej iluminacji mostu. Zostanie ona zachowana w istniejącej kolorystyce monochromatycznej.</p>
8.	<p>Chciałbym podzielić się uwagami na temat remontu mostu Piłsudskiego</p>	<p>1) Nieuwzględniono</p>



Miasto Toruń



	<p>1) Windy przy moście - to zły pomysł, kosztowny, windy nie będą używane (tak jak przy dworcu Toruń Miasto) i staną się noclegownia dla bezdomnych w zimę (tak jak przy dworcu Toruń Miasto)</p> <p>2) Pozostawienie obecnej organizacji ruchu, tzn. niby 3 pasy, jest błędem. 3 niby pas jest zachętą do BRAWUROWEJ JAZDY - a na wąskich pasach i do tego na moście jest to skrajnie niebezpieczne. Wszystkie kolizje blokujące most od czasu ustanowienia takiej organizacji pracy były spowodowane właśnie tym</p> <p>3) czas modernizacji mostu można zmniejszyć o połowę - most musi być w całości oddany firmie modernizującej. To rozwiązanie ZAOSZCZĘDZI kierowcom i MZK pieniędzy na paliwo. Będą jeździli nowym mostem tylko przez połowę czasu jaki jest szacowany obecnie w wariantcie gdy most jest przejezdny. Remont 1/3 jezdni to już w ogóle jest kpina.</p>	<p>Windy przewidziano w rejonie klatki schodowej przy filarze na Bulwarze Filadelfijskim oraz przy kładce dla pieszych i rowerzystów nad placem Armii Krajowej. Mają one służyć osobom niepełnosprawnym, mającym trudności z poruszaniem się oraz matkom z wózkami .</p> <p>2) Nieuwzględniono Projektanci zauważyli, że kierowcy jadący jednym pasem zachowują duże odległości pomiędzy pojazdami jadącymi z przodu i ruch zwalnia. Zaproponowano więc rozwiązanie optymalne – po półtora pasa z każdej ze stron. Takie rozwiązanie znacznie udrażnia ruch.</p> <p>3) Uwzględniono częściowo Modernizacja 1/3 jezdni dotyczy 1-szego etapu 1. W drugim etapie zakłada się modernizację 2/3 jezdni.</p>
9.	<p>Prawdopodobnie nie brałem udziału w przeprowadzonej ankiecie ani nie brałem udziału w konsultacjach 23 października ale z pełną stanowczością mogę napisać, że tylko cztery pasy ruchu na starym moście mają sens. Inaczej robienie remontu mija się z celem i z rozwojem miasta. Pomyślcie Państwo trochę strategicznie i długodystansowo a to przecież w Toruniu umiano od zawsze (patrz Szosa Lubicka).</p>	<p>Nieuwzględniono Ze względu na ograniczoną szerokość w świetle istniejącej konstrukcji stalowej mostu do 11,5m, nie ma możliwości zaprojektowania zgodnie z obowiązującymi przepisami więcej niż 3-ch pasów ruchu.</p>



Wracając do starego mostu zobaczcie jakie korki tworzą się dzisiaj w godzinach 7:20-8:15 oraz od 15:00 do 17:00. Wiem bo jeżdżę przez most codziennie. Upiększenie mostu i pozostawienie trzech pasów czyli od środka mostu jednego pasa w danym kierunku nie da żadnego usprawnienia dla komunikacji. Pamiętajcie, że samochodów cały czas przybywa i będzie tylko gorzej. Pozostawienie trzech pasów na moście będzie tylko pogłębiało problem z roku na rok.

Opcję z trzema pasami widziałbym jedynie poprzez wprowadzenie inteligentnego trzeciego (środkowego) pasa ruchu. Pasa, który analizuje sytuację na drodze i poprzez sygnalizację świetlną może zmieniać kierunki ruchu wzdłuż i do połowy mostu a w sytuacjach awaryjnych, np. przejazd karetki czy innych służb uprzywilejowanych, z wyprzedzeniem informować kierowców o opuszczeniu środkowego pasa ruchu.

I wyglądało by to mniej więcej tak dla inteligentnych trzech pasów ruchu na starym moście.

Jeżeli ruch jest umiarkowany z obydwu stron środkowy pas działa jak dzisiaj czyli po dwa pasy do połowy mostu oraz jeden pas od drugiej połowy. Analogicznie jeżeli z obydwu stron jest wysokie natężenie ruchu. Czyli dla tej najbardziej drażniącej sytuacji dla kierowców nic by się nie zmieni z aktualnym stanem.

Natomiast jeżeli z jednej strony ruch byłby umiarkowany a z drugiej natężony, wtedy cały środkowy pas jest otwarty dla ruchu o wysokim natężeniu czyli mogłoby to często wyglądać tak, że rano otwarte są dwa pasy w kierunku placu Rapackiego a po południu dwa pasy w kierunku

Wykonane pomiary ruchu na Placu Armii Krajowej wykazały występowanie 2-ch szczytów ruchu porannego i popołudniowego.

W szczycie porannym godzinowe natężenie ruchu wynosi [poj./h]:

- most → plac AK: 1 069;
- pl. AK → most: 1 712;
- ul. Nieszawska → pl. AK: 305;
- pl. AK → ul. Nieszawska: 214;
- ul. Podgórska → pl. AK: 764;
- pl. AK → ul. Podgórska: 840;
- ul. Kujawska → pl. AK: 755;
- pl. AK → ul. Kujawska: 127.

W szczycie popołudniowym godzinowe natężenie ruchu wynosi [poj./h]:

- most → plac AK: 1 463;
- pl. AK → most: 1 248;
- ul. Nieszawska → pl. AK: 281;
- pl. AK → ul. Nieszawska: 267;
- ul. Podgórska → pl. AK: 488;
- pl. AK → ul. Podgórska: 1 219;



placu Armii Krajowej. Nie byłoby to optymalne rozwiązanie jak cztery pasy ale mogłoby pomóc w około 80% procentach kiedy jest korek na starym moście oraz dodatkowo usprawnić przedostatnie się w korku służb uprzywilejowanych poprzez zamknięcie środkowego pasa z wyprzedzeniem. Dodatkowo takie rozwiązanie byłoby nowością, którą można by chwalić się i promować Toruń. Więc jeżeli Toruń nie może wciąć kredytu na rozbudowę mostu do dwóch pasów w obu kierunkach niech chociaż promuje inteligentne rozwiązania dla ruchu.

Na potwierdzenie moich słów odnośnie codziennego korka spowodowanego zwężeniem do jednego pasa na środku mostu zamieszczam zdjęcia zrobione wczoraj około 7:45, ale tak jest codziennie. Mogę dodać także jedną ważną sugestię aby w projekcie mostu była chociaż jedna osoba mieszkająca po drugiej stronie mostu (czyli mieszkańiec osiedla Podgórz, Stawki itp). Osoby, które rzadko korzystają z mostu nie rozumieją problemu jaki dotyka osoby, które codziennie korzystają z przeprawy na drugą stronę mostu. Idea trzech pasów na wyremontowanym starym moście jest po prostu delikatnie pisząc słaba. Lepiej jak remont będzie trwał pół roku a nawet rok dłużej i Toruń będzie miał drugi most z czterema pasami niż jak będzie to tylko wyremontowany most ale z trzema pasami nie realizujący potrzeb mieszkańców "drugiej strony Torunia".

Jeżeli chcecie zrobić prawdziwą ankietę ile ma być pasów na starym moście to stańcie np. koło Lidla na ulicy Poznańskiej w piątek, sobotę i niedzielę i zapytajcie ludzi czy nowy most ma być tak samo zakorkowany jak teraz ,ale ładny czy brzydki dla z czterema pasami czyli łatwo

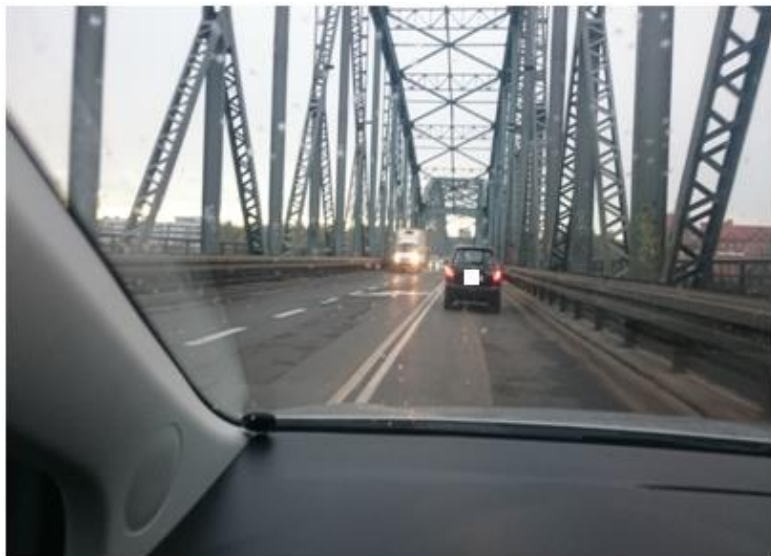
- ul. Kujawska → pl. AK: 672;
- pl. AK → ul. Kujawska: 170.

W szczycie porannym obciążenie wlotów z ul. Kujawskiej i ul. Podgórskiej jest na porównywalnym poziomie (ok. 750 poj./h), natomiast obciążenie wlotu z ul. Nieszawskiej jest o ok. połowę mniejsze (305 poj./h). Stąd przy porównywalnym obciążeniu wlotów uzasadnione jest zastosowanie skrzyżowania w postaci ronda. Wydłużenie kształtu ronda spowoduje oddalenie wylotów od wlotów na rondzie na głównym kierunku ruchu, co upłyni ruch i zwiększy przepustowość ronda.

Ponadto warto zauważyć, że obciążenie mostu w szczycie porannym w kierunku północnym kształtuje się na poziomie 1 712 poj./h, a w kierunku południowym na poziomie 1 069 poj./h. W szczycie popołudniowym obciążenie w kierunku północnym kształtuje się na poziomie 1 248 poj./h, a w kierunku południowym na poziomie 1 463 poj./h.

Projektanci zauważyli, że kierowcy jadący jednym pasem zachowują duże odległości pomiędzy pojazdami jadącymi z przodu i ruch zwalnia. Zaproponowano więc rozwiązanie optymalne – po półtora pasa z każdej ze stron. Takie

przejezdny. Wtedy sami przekonacie się jaka będzie odpowiedź ankietowanych. Pamiętajcie także o służbach ratunkowych. Zadajcie im pytanie jak wygląda przedostanie się z potrzebującym na drugą stronę jak jest korek, wtedy kolejny raz przekonacie się jakim problemem są trzy pasy. Jak będą cztery pasy to przejazd będzie po prostu łatwy dla każdego. Proszę o rozsądek i głębokie zastanowienie się nad tym problemem.



rozwiązanie znacznie udrażnia ruch

Ilość pasów na moście związana jest ściśle z uwarunkowaniami technicznymi i musi być zgodna z obecnie obowiązującymi przepisami. Ze względu na ograniczoną szerokość w świetle istniejącej konstrukcji stalowej mostu do 11,5m, nie ma możliwości zaprojektowania więcej niż 3-ch pasów ruchu.



Nie trzeba było długo czekać aż będzie na starym moście korek gigant akurat przed zakończeniem zbierania głosów z mailowych konsultacji. Chodzi mi dokładnie o piątek 10.11.2017. Oczywiście, był on skutkiem tragicznego zdarzenia na placu Rapackiego ale nie zmienia to faktu, że oprócz problemu na moście może być także problem z przepustowością aut na placu Rapackiego. Nie wiem jaki aktualnie jest plan wobec przebudowy placu Rapackiego ale należy poważnie rozważyć wybudowanie tunelu lub kładki dla pieszych, żeby w tym miejscu nie zrobić wąskiego gardła jeżeli most miałby być czteropasmowy. Wracając jednak do kolejnych argumentów za mostem z czterema pasami jest to budowa drogi staromostowej, o ile dobrze ją nazwałem, która połączy stary most ze średnicówką. Jeżeli tak będzie to ruch z mostu zostanie rozładowany na kolejnych skrzyżowaniach. Co do placu Armii Krajowej

Poza opracowaniem

Rozbudowa Placu Rapackiego nie jest elementem opracowania niniejszego projektu.

Nieuwzględniono

Na moście można wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami max. 3 pasy ruchu.



Miasto Toruń

zapewne była już zrobiona analiza, że najlepiej jak będzie tam rondo turbinowe podobnie jak ma być przy Kaszowniku, lub coś podobnego? A dla tych co nie odczuli skutków piątkowego korka jaki był po "drugiej" stronie mostu załączam zdjęcia. Dodatkowo w szczycie korka był przejazd karetki. Może warto zapytać kierowcę tej karetki jak się jechało w takim tłumie i ile czasu stracił? Ja do pracy bez korka jadę 20 minut, jak jest trochę większy ruch to 30-35 minut a w piątek jechałem do pracy 50 minut.





10. Szanowni Państwo,
mieszkam na Stawkach, z przedstawionych przez Państwa trzech



wariantów głosuję za wariantem nr 2.

wariant 1 - ruch wahadłowy tylko dla komunikacji miejskiej może i dobry, ale może spowodować korki i poza tym będzie nieprzewidywane trafienie na przejazd, chyba, że wahadło szybko by się zmieniało - jednak 90% ludzi pędzi rano do pracy w stronę miasta.

wariant 2 - najlepsze rozwiązanie, gdyż tak jak pisałam wcześniej 90% ludzi jedzie rano w stronę starówki a po południu wraca, to by były czyste zasady i wiadomo by było, że nie będzie niespodzianek z wahadłem. Tutaj dałabym również samochody osobowe. Chyba, że pominięcie samochodów osobowych jest związane ze zwiększeniem bezpieczeństwa dla osób które będą remontować.

wariant 3 - totalnie odpada, nie mam samochodu i dlaczego w takim razie mam z domu na Stawkach jechać do pracy przy Neuce na Szosie Bydgoskiej potężnym objazdem przez nowy most. Jakoś totalnie nie mogę sobie tego wyobrazić.

– Pierwszy dopuszcza wykonywanie prac połówkowo, z ruchu wyłączony zostanie więc jeden pas drogowy – tłumaczył inżynier. – Zachowana zostanie komunikacja publiczna, która będzie kierowana przez most ruchem wahadłowym. Nie przewidujemy jednocześnie wprowadzenia tam ruchu samochodów osobowych.

Drugą opcją, podobną do pierwszej, jest zastosowanie ruchu jednostronnego dla komunikacji miejskiej, jednak z wytyczeniem konkretnych godzin przejazdów. Proponowanym rozwiązaniem byłby

Do analizy

Uwagi będą analizowane w kontekście wyboru wariantu organizacji ruchu na czas remontu mostu.



	<p> kierunek ruchu na północ od godz. 2.10 do godz. 12.30 oraz z centrum na południe od godz. 12.40 do godz. 2 w nocy.</p> <p> – Trzeci wariant związany jest z wykonywaniem prac na jednej trzeciej przekroju mostu, pozostała część zostanie podzielona. Tam pobiegną dwa pasy ruchu – dodaje projektant przedsięwzięcia. – W tym wypadku wyłączylibyśmy jednak przejazdy komunikacji miejskiej, ponieważ nie pozwalałaby na to uzyskana szerokość drogi.</p>	
11	<p>Mieszkam na Stawkach, z przedstawionych przez Państwa trzech wariantów głosuję za wariantem nr 2.</p> <p>wariant 1 - możliwy do zaakceptowania, jednak 90% ruchu o tej godzinie odbywa się w stronę miasta,</p> <p>wariant 2 - najlepsze rozwiązanie, gdyż tak jak pisałam wcześniej 90% ludzi jedzie rano w stronę starówki a po południu wraca, to by były czyste zasady i wiadomo by było, że nie będzie niespodzianek z wahadłem.</p> <p>wariant 3 - totalnie odpada :)</p>	<p>Do analizy</p> <p>Uwagi będą analizowane w kontekście wyboru wariantu organizacji ruchu na czas remontu mostu.</p>
12.	<p>Poniżej przedstawiam swoje uwagi i propozycje do projektu mostu i okolic.</p> <p>1. Proponuję zwiększenie szerokości części pieszo-rowerowej do min. 5 m, a najlepiej 6 m. Droga rowerowa powinna mieć szerokość 2,5 m, żeby umożliwić bezpieczne mijanie się rowerzystów. Po wybudowaniu tarasów</p>	<p>1. Nieuwzględniono</p> <p>Poszerzenie mostu wiąże się z jego dociążeniem. Dodatkowe poszerzenie mostu spowoduje zwiększenie obciążenia na</p>



widokowych na moście wzrośnie turystyczny ruch pieszy, chodnik powinien umożliwiać swobodne przemieszczanie pieszych. Droga rowerowa powinna być wykonana z asfaltu, ponieważ asfalt powoduje mniejszy opór toczenia niż beton. Droga rowerowa powinna być oddzielona od konstrukcji mostu bezpieczną barierą (taką jak na nowym moście), a od chodnika nawierzchnią zniechęcającą do chodzenia np. bruk.

2. Iluminacja nie powinna oślepić rowerzystów i pieszych. Obecna iluminacja w kilku punktach oślepia rowerzystów. Na nowym moście iluminacja również oślepia rowerzystów...

3. Kładka dla pieszych i rowerzystów nie powinna zostać zbudowana. Obecnie w wielu miastach likwiduje się kładki i przejścia podziemne. Takie rozwiązania architektoniczne są przeżytkiem oraz utrudnianiem życia pieszym, w szczególności osobom starszym. Proponuję wyznaczenie przejścia i przejazdu rowerowego zaraz za zjazdem z ronda. Żeby

moście.

Przewidziana w projekcie szer. zapewnia przeprowadzenie dwukierunkowej ścieżki rowerowej szer. 2,0m oraz chodnika dla pieszych szer. 1,8m, co wystarczy dla bezpiecznego przeprowadzenia pieszych i rowerzystów.

Wsporniki podchodnikowe projektuje się jako stalowe.

Nawierzchnia chodnika zostanie wykonana jako poliuretanowo-epoksydowa – zapewni to równą nawierzchnię.

Ścieżka rowerowa zostanie oddzielona od istniejącej konstrukcji balustradą zabezpieczającą przed uderzeniem w konstrukcję mostu.

Ścieżka rowerowa zostanie rozdzielona od chodnika poprzez odpowiednie oznakowanie poziome na nawierzchni.

2. Uwzględniono

Zmodernizowana iluminacja będzie spełniać odpowiednie parametry. Zostanie tak zaprojektowana by nie oślepić rowerzystów i pieszych.

3. Nieuwzględniono

Zaproponowane rozwiązanie wykonania przejścia w poziomie nawierzchni jest rozwiązaniem niebezpiecznym,



poprawić widoczność można skrócić zatokę autobusową i dodać lustro. Na zjeździe po stronie południowej łuk zjazdu powinien być zwężony, żeby zjeżdżające z ronda samochody miały mniejszą prędkość. Łuk częściowo powinien być wybrukowany, żeby zmieściły się tam autobusy. Drogi rowerowe i chodniki na Placu Armii Krajowej powinny być jak najprostsze, żeby piesi i rowerzyści nie musieli nadrabiać drogi. Ruch pieszy w tym miejscu nie jest tak duży, żeby utrudnić ruch samochodów.

4. Przystanki autobusowe powinny pozostać w tych samych miejscach, w których znajdują się obecnie. Odsunięcie przystanków od skrzyżowania utrudni pasażerom komunikacji miejskiej przesiadanie się. Przystanek autobusowy na ulicy Kujawskiej można zlokalizować na bajpasie. Nie pogorszy to ruchu samochodów, bo wymiana pasażerów trwa krótko, a samochody również mogą pojechać przez rondo.

zwłaszcza przy dużym natężeniu ruchu w relacji północ-południe. Zgodnie z przepisami nie można lokalizować przejść dla pieszych za zatokami autobusowymi, gdyż to ogranicza widoczność kierowcy i pieszego. Ponadto, pojazdy poruszające się po rondzie nie będą miały swobodnego odpływu. Natomiast zastosowanie luster jest rozwiązaniem, które może polepszyć widoczność, ale stosuje się je tylko wówczas gdy nie ma innej możliwości zapewnienia odpowiedniej widoczności. Jednocześnie jest to rozwiązanie obciążone dużym prawdopodobieństwem awarii - zmiana warunków pogodowych prowadzi do zaparowania lustra, a to z kolei sprawia, że nie spełnia ono swojej roli. Zlikwidowanie przejścia dla pieszych w tym miejscu i zastąpienie go przejściem po kładce jest rozwiązaniem zapewniającym bezpieczeństwo i zwiększającym przepustowość całego Placu Armii Krajowej. Drogi rowerowe i chodniki zaprojektowano w sposób bezpieczny i odpowiedni do warunków terenowych.

4.Nieuwzględniono

Nie ma możliwości zaprojektowania przystanku autobusowego na bajpasie, na ul. Kujawskiej, gdyż jest to niezgodne z przepisami.



5. Na ul. Kujawskiej obok dworca PKP proponuję zlokalizowanie przystanków autobusowych na jezdni, bez budowy zatok. Komunikacja miejska powinna mieć priorytet w mieście, ponieważ umożliwia zmniejszenie korków oraz zanieczyszczenia powietrza. Transport zbiorowy ma większą wydajność niż transport indywidualny.

6. Skoro ulica Kujawska ma mieć ograniczenie prędkości do 40 km/h, to pasy ruchu powinny być węższe niż 3,5 m, 3 m w zupełności wystarczą. Szerokie pasy ruchu będą zachęcać kierowców do rozwijania dużych prędkości, co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo. Ulica Kujawska mogłaby być wykonana w układzie 2+1 (buspas i zwykły pas w stronę mostu, w kierunku przeciwnym 1 pas). W godzinach porannych tworzą się tam korki, takie rozwiązanie poprawiłby prędkość komunikacyjną autobusów, a tym samym zachęcałoby do wyboru autobusu zamiast samochodu.

7. Bajpas w ulicę Nieszawską jest niepotrzebny, ruch pojazdów skręcających w prawo będzie płynny. Bajpas będzie niepotrzebnym zabieraniem przestrzeni oraz pogorszy bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Bajpas zachęca kierowców do rozwijania dużych prędkości, kierowcy nie będą zwracać uwagi na znajdujące się tam przejście i przejazd. Lepiej ułatwić ruch dla pojazdów jadących z mostu w ulicę kujawską.

5. Nieuwzględniono

Na ul. Kujawskiej jest odpowiednio dużo miejsca, aby zamieścić tam zatoki autobusowe. Zatoka autobusowa jest bezpieczniejsza niż wydzielenie pasa ruchu dla postoju autobusów na jezdni. Ponadto, nie utrudnia ona ruchu.

6. Nieuwzględniono

Zgodnie z przepisami na drodze klasy Z, po której odbywa się komunikacja publiczna, pas ruchu powinien mieć 3,5m. Przy obecnym ruchu na ul. Kujawskiej wystarczy po jednym pasie w każdym z kierunków.

7. Nieuwzględniono

Bajpas na ul. Nieszawską zaprojektowano w celu usprawnienia ruchu. Możliwość przyspieszania na bajpasie jest ograniczona ze względu na konieczność włączenia się do ruchu na ul. Nieszawskiej. Niemniej, planuje się przeprowadzić audyt pod kątem bezpieczeństwa ruchu



Miasto Toruń



8. Zjazd w ulicę Ślimak Getyński jest bardzo niebezpieczny dla rowerzystów, ponieważ łagodny łuk nie powoduje zmniejszenia prędkości samochodów. Ponadto rowerzysta tam jadący, nie będzie widział pojazdów tam skręcających. Zjazd należy zaprojektować tak, żeby rowerzyści i kierowcy wzajemnie siebie widzieli, oraz żeby profil zjazdu wymuszał zmniejszenie prędkości. Przejście i przejazd znajdujące się na tym zjeździe powinno być wyniesione. Najlepiej byłoby w ogóle zlikwidować ten zjazd, ponieważ zachęca on do jazdy bulwarem. Likwidacja zmniejszyłaby ilość pojazdów poruszających się bulwarem oraz poprawiła bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych.

9. Droga biegnąca na Zamek Dybowski powinna pozostać brukowa, a obok powinna powstać droga na rowerzystów i pieszych oddzielona słupkami lub wysokim krawężnikiem od drogi dla samochodów. Takie rozwiązanie będzie ułatwieniem dla pieszych i rowerzystów, ocali zabytkową nawierzchnię oraz nie będzie zachęcało do jazdy samochodem po niej. Ruch samochodów po drodze z nawierzchni naturalnej będzie powodować jej rozjeżdżanie. Dla samochodów mógłby ewentualnie powstać płatny parking pod mostem. Dla rowerów również powinien powstać parking (najlepiej z wiatą) zlokalizowany w pobliżu zamku oraz w pobliżu planowanej plaży. Droga do zamku powinna być oświetlona nie zbyt mocnym światłem.

10. Droga równoległa do ulicy Kujawskiej powinna zostać oświetlona,

drogowego.

8. Nieuwzględniono

Zjazd na Ślimak Getyński jest wykonany zgodnie z przepisami. Zmniejszanie promienia łuku stwarzałyby zagrożenie dla ruchu samochodowego. Ponadto na końcu Ślimaka zlokalizowana jest zabytkowa grodzia - korygowanie łuku spowodowałyby kolizję z tym zabytkiem.

9. Uwzględniono częściowo

Ciągi prowadzące na Zamek Dybowski przewidziano jako ścieżki rowerowe z możliwością korzystania przez pieszych.

10. Poza opracowaniem



ponieważ stanowi alternatywę dla rowerzystów i pieszych.

11. Na moście powinien znaleźć się buspas. Podczas pierwszego etapu konsultacji wiele osób proponowało przywrócenie ruchu tramwajowego na lewobrzeże. Te propozycje zostały odrzucone, ale rozumiem dlaczego w ogóle rezygnuje się z ułatwień dla pasażerów komunikacji zbiorowej. Autobusy mają możliwość transportu większej ilości osób niż samochody osobowe, ponieważ jeden pojazd jest stanie zabrać ponad 100 osób, czyli tyle ile mieści się w 50-100 samochodach, bo w większości samochodów siedzi jedna osoba. Wpływa to nie tylko na możliwość przewiezienia większej liczby osób, ale również zmniejsza emisję spalin. Jeśli byłaby możliwość, to powinny być dwa buspasy dla ruchu w obu kierunkach, pasy dla samochodów osobowych powinny być węższe. Jeśli nie ma tylko miejsca, to należy utworzyć buspas o zmiennym kierunku jazdy, w zależności od natężenia ruchu. Buspas powinien być dostępny dla autobusów MZK, "PKSów", taksówek i służb.

Sprawna komunikacja zbiorowa jest najlepszym rozwiązaniem na korki, ponieważ powoduje zmniejszenie ilości samochodów. W wielu polskich miastach wyznacza się coraz więcej buspasów z racji rosnącego ruchu samochodowego. Toruń również powinien wykorzystać tę szansę, inaczej ruch na moście będzie cały czas rósł, a to będzie prowadzić do coraz większych korków i czasów przejazdu. Buspas zapewni również szybki

Uwaga nie odnosi się do przedmiotu opracowania. Będzie jednak brana pod uwagę podczas tworzenia budżetów miasta na kolejne lata.

11. Nieuwzględniono

W ramach projektu nie przewidziano wykonywania bus pasów. Realizacja bus pasów może być przedmiotem szerszego opracowania obejmującego teren całego miasta.



przejazd służbom ratunkowym. Buspasy powinny być też na drogach dojazdowych do mostu - Kujawskiej, Poznańskiej i Podgórskiej (buspasy tylko w kierunku mostu).

Obecne rozwiązanie sprzyja powstawaniu kolizji a tym samym całkowitego zablokowania mostu. Zmniejszenie prędkości pojazdów oraz brak możliwości wyprzedzania zapewnią płynny ruch.

Innym rozwiązaniem, o którym słyszałem jest utworzenie ulic Poznańska, Podgórska i Kujawska jako ulic jednokierunkowych. W ten sposób powstałoby "rondo" wokół dworca głównego. To też powodowałyby płynniejszy ruch. W takiej koncepcji również powinny być buspasy.

12. Idea ronda na Placu Armii Krajowej jest słuszna, ale rozwiązanie przedstawione na projekcie zajmuje dużo miejsca oraz jest utrudnieniem dla rowerzystów i pieszych ponieważ muszą oni pokonywać duże dystanse. Myślę, że wystarczyłoby utworzenie mniejszego ronda, bardziej przyjaznego dla rowerzystów i pieszych.

13. W związku z tym, że podczas remontu planuje się wycinkę drzew, w zamian powinny pojawić się nowe nasadzenia dużych drzew.

14. W Toruniu należy tak rozwiązać kwestie ruchu pojazdów, żeby

12. Nieuwzględniono

Zmniejszenie wymiarów ronda zmniejszy jego przepustowość, gdyż przy zlokalizowaniu wylotu z ronda blisko wlotu, przy dużym natężeniu ruchu na głównej relacji północ-południe, każdy pojazd włączający się do ruchu na rondzie będzie zatrzymywał się ustępując przejazdu pojazdowi poruszającemu się po rondzie. Zwiększenie wymiarów ronda = zwiększenie przepustowości.

13. Uwzględniono

Ewentualne nasadzenia kompensacyjne będą przedmiotem opracowań środowiskowych.

<p>odciążyć stary most. Należy przenieść DK15 na autostradę.</p> <p>15. Podczas remontu na moście powinny jeździć tylko autobusy, ewentualnie taksówki np. w godzinach nocnych, bo w ciągu dnia taksówki mogłyby powodować zatory. Ruch pieszo-rowerowy powinien być dopuszczony po jednej stronie mostu. Wahadłowy ruch autobusów nie będzie powodować konieczności wprowadzania dużych zmian w rozkładach autobusów, może nawet zmiany nie będą w ogóle konieczne, bo opóźnienia będą minimalne. Szybszy przejazd autobusem, zachęci część kierowców do wybrania autobusu zamiast samochodu, spowoduje to w zmniejszenie sumarycznego ruchu między lewobrzeżem i prawobrzeże. Dzięki temu osoby, które z racji wykonywanego zawodu muszą przemieszczać się samochodem nie będą narażone na tak duże utrudnienia.</p> <p>W załączniku znajduje się projekt ronda na Placu Armii Krajowej z moimi poprawkami. (zał. nr 1 pod tabelą)</p>	<p>14. Poza opracowaniem Uwaga nie odnosi się do zakresu objętego opracowaniem.</p> <p>15. Do analizy Propozycja będzie analizowana na etapie wyboru wariantów organizacji ruchu na moście na czas remontu.</p>
<p>13. <u>Uwagi i pytania do projektu firmy TRASAL na rozbudowę układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu -Most Piłsudskiego</u></p>	



Miasto Toruń



<p>1. Dlaczego droga rowerowa po stronie zachodniej nie jest podłączona do przejazdów ul. Chopina?</p> <p>2. Czy windy dla osób niepełnosprawnych zaprojektowane przy filarze będą odporne na zalewanie w przypadku podwyższenia poziomu Wisły?</p> <p>3. Czy przy pochylni dla osób niepełnosprawnych od strony placu AK, przy windach i w windach oraz przy zejściu na Kępę Bazarową zaplanowano monitoring i oświetlenie? Będzie to potencjalnie miejsce niebezpieczne i narażone na dewastacje i kradzieże.</p> <p>4. Czy przewidziano zabezpieczenie konstrukcji mostu powłokami</p>	<p>1. Odpowiedź</p> <p>Połączenie ścieżek rowerowych zostało uwzględnione w projekcie modernizacji linii tramwajowej z budową pasa tramwajowo - autobusowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. św. Jana Pawła II wraz z przebudową układu drogowego.</p> <p>2. Odpowiedź</p> <p>Dla wind zostanie przyjęte rozwiązanie dostosowane do warunków miejscowych.</p> <p>3. Odpowiedź</p> <p>Most, odcinki dróg oraz klatki schodowe i kładka wraz z pochylniami zostaną oświetlona zgodnie z przepisami.</p> <p>4. Odpowiedź</p> <p>W miejscach narażonych na zniszczenie zostaną</p>
---	--



antygrafitti?

5. W jaki sposób projektant przewidział remont schodów przy grodzach, jeśli poszerzony zostanie wspornik i istniejące schody się nie zmieszczą?

Plac AK

1. Dlaczego przeniesiono przystanek autobusowy w kierunku Podgórze spod wiaduktu kolejowego za most? Zgodnie z zasadami należy lokalizować przystanki za skrzyżowaniem. Dla kogo ten przystanek? Jest to wydłużenie drogi dla potencjalnych pasażerów (mieszkańców Podgórze) o kolejne kilkadziesiąt metrów.

przewidziane rozwiązania zabezpieczające przed graffiti.

5. Odpowiedź

Istniejące biegi schodowe zostaną przebudowane poprzez wydłużenie dolnych biegów w celu dostosowania do wydłużonych wsporników pochodnikowych.

1. Odpowiedź

Owszem zgodnie z przepisami przystanki autobusowe powinny być lokalizowane za skrzyżowaniem, ze względu na lokalizację przejść dla pieszych przed skrzyżowaniami, po to by nie ograniczać widoczności na przejściach. Jednakże w przedmiotowym projekcie nie ma przejść dla pieszych w poziomie jezdni na drodze głównej. Stąd zasada lokalizacji zatok za skrzyżowaniami nie ma zastosowania. Ponadto zlokalizowanie zatoki przed skrzyżowaniem zwiększy widoczność podczas włączania się do ruchu. Zlokalizowanie przystanku po stronie zachodniej przed skrzyżowaniem spowodowane jest:

- istniejącymi warunkami terenowymi tj. bliską lokalizacją stacji benzynowej oraz koniecznością ukształtowania zjazdu na tą stację bez kolizji z zatoką;
- ograniczoną widocznością na włączenie autobusu do ruchu w przypadku zlokalizowania za rondem;



2. Czy wykonano rzetelne badanie ruchu pojazdów na relacjach most-Plac AK, z kierunku Małej Nieszawki i od Kujawskiej? Rondo buduje się w sytuacji kiedy z 4 wlotów mamy zbliżony potok pojazdów. Moim zdaniem budowa ronda na zjeździe z mostu zablokuje ruch na nim. Argument ,iż przejście dla pieszych pod wiaduktem AK tamuje ruch jest chyba nietrafiony. Rondo być może ułatwi wyjazd z ul. Nieszawskiej, w tej chwili wyjazd może stanowić problem jedynie w piątki w godzinach szczytu. Jednak rondo zablokuje kompletnie wylot z mostu w kierunku Podgórze. Budowa ronda niepotrzebnie podnosi koszty (ściany oporowe, przebudowa przepompowni) a nie poprawia sytuacji ruchowej na moście.

- koniecznością zwiększenia przepustowości skrzyżowania (zlokalizowanie zatoki za skrzyżowaniem spowoduje utrudnienie w odpływie potoku ruchu z ronda). Przystanek zaprojektowano dla pieszych. Skrócenie drogi dla pasażerów nie może odbywać się kosztem bezpieczeństwa. **Ponadto, lokalizacja przystanków będzie analizowana raz jeszcze szczegółowo.**

2. Odpowiedź

W ramach prac projektowych wykonano badania ruchu. Wykonane pomiary ruchu na Placu Armii Krajowej wykazały występowanie 2-ch szczytów ruchu porannego i popołudniowego.

W szczyt porannym godzinowe natężenie ruchu wynosi [poj./h]:

- most → plac AK: 1 069;
- pl. AK → most: 1 712;
- ul. Nieszawska → pl. AK: 305;
- pl. AK → ul. Nieszawska: 214;
- ul. Podgórska → pl. AK: 764;
- pl. AK → ul. Podgórska: 840;
- ul. Kujawska → pl. AK: 755;
- pl. AK → ul. Kujawska: 127.



W szczycie popołudniowym godzinowe natężenie ruchu wynosi [poj./h]:

- most → plac AK: 1 463;
- pl. AK → most: 1 248;
- ul. Nieszawska → pl. AK: 281;
- pl. AK → ul. Nieszawska: 267;
- ul. Podgórska → pl. AK: 488;
- pl. AK → ul. Podgórska: 1 219;
- ul. Kujawska → pl. AK: 672;
- pl. AK → ul. Kujawska: 170.

W szczycie porannym obciążenie wlotów z ul. Kujawskiej i ul. Podgórskiej jest na porównywalnym poziomie (ok. 750 poj./h), natomiast obciążenie wlotu z ul. Nieszawskiej jest o ok. połowę mniejsze (305 poj./h). Stąd przy porównywalnym obciążeniu wlotów uzasadnione jest zastosowanie skrzyżowania w postaci ronda. Wydłużenie kształtu ronda spowoduje oddalenie wylotów od wlotów na rondzie na głównym kierunku ruchu, co upłyni ruch i zwiększy przepustowość ronda.

Ponadto warto zauważyć, że obciążenie mostu w szczycie porannym w kierunku północnym kształtuje się na poziomie 1 712 poj./h, a w kierunku południowym na poziomie 1 069 poj./h. W szczycie popołudniowym obciążenie w kierunku północnym kształtuje się na poziomie 1 248 poj./h,



3. Jaki jest sens budowania bajpasu w ul. Nieszawską? W tej chwili nie ma bajpasu i nie ma najmniejszego problemu ze zjazdem w Nieszawską.

4. Likwidacja przejścia dla pieszych i budowa kładki dla pieszych jest pomysłem nietrafionym. Zaproponowane rozwiązanie spowoduje to, iż piesi będą przebiegać ulicę w niedozwolonym miejscu i kompletnie zablokują i tak już utrudnione dojście do przystanku od strony zachodniej Podgórza. Projektant nie poświęcił wystarczająco dużo czasu obserwacji, jakie relacje ruchowe pieszych obowiązują w tym miejscu. Jak można

a w kierunku południowym na poziomie 1 463 poj./h.

W stanie istniejącym włączenie do ruchu z ul. Nieszawskiej w godzinach szczytu jest praktycznie niemożliwe. Zastosowanie ronda umożliwi włączenie się do ruchu z tej relacji. Ponadto ze względu na kierunek głównego potoku ruchu na relacji północ – południe, zdecydowano się wydłużyć kształt ronda w celu maksymalnego rozsunęcia wylotów z ronda od wlotów. Taki zabieg umożliwi zwiększenie przepustowości ronda, gdyż pojazdy poruszające się po rondzie nie będą powodować zatrzymywania się pojazdów włączających się do ruchu.

3. Odpowiedź

Bajpas na ul. Nieszawską jest kolejnym sposobem upłynnienia ruchu na relacji z mostu w kierunku południowym.

4. Odpowiedź

Likwidacja przejścia dla pieszych i budowa kładki to rozwiązania, które mają na celu usunięcie obecnie istniejącego niebezpiecznego oraz kolizyjnego. W aktualnym stanie przejście dla pieszych jest zlokalizowane za zatoką po stronie zachodniej. Przez to autobus, który zatrzymuje się na zatoce zasłania widoczność pieszym przed wejściem na



zauważyć w okolicy przystanków na Placu AK nie ma żadnych zabudowań mieszkalnych i usługowych oprócz stacji paliw. A jednak na obu przystankach w godzinach szczytu obserwuje się znaczną ilość pasażerów. Raczej nie są to pracownicy stacji paliw!!! Mieszkańcy schodzą do przystanków z Podgórza, zarówno od strony wschodniej jak i zachodniej. Jak ktoś biegnący rano na autobus, oprócz tego, że przeciska się ciasnym chodnikiem pod wiaduktem koło rury gazowej, ma jeszcze pokonać ścieżkę zdrowia po schodach na kładkę w górę i w dół? Rozwiązanie to znacznie pogorszy sytuację pieszych.

5. Dlaczego w zakres rozbudowy nie wchodzi przebudowa zachodniego chodnika (podwyższenie chodnika analogicznie do strony wschodniej) lub przesunięcie gazociągu pod wiaduktem kolejowym na AK? Miejsce to jest newralgiczne i wymaga przebudowy. Dla jakiej relacji rowerowej zaprojektowano kładkę rowerową? Zaprojektowano wygodną ścieżkę rowerową na moście, od której mieszkańcy Podgórza zostali odcięci. Dlaczego nie zaprojektowano np. przepustu rowerowego pod torami kolejowymi (takie rozwiązanie jest pod Trasą Średnicową)? Byłoby to rozwiązanie i bardziej sensowne niż kładka i ekonomicznie uzasadnione.

6. Dlaczego do zakresu przebudowy dodano uporządkowanie terenu pod mostem (drogi + most przez Małą Wisłę), a wyłączono z przebudowy Plac AK- co było w zakresie projektu? Z terenów pod mostem mieszkańcy korzystają sporadycznie i praktycznie tylko latem. Z Placu AK mieszkańcy

jezdnię oraz kierowcom - przesłania pieszych zamierzających skorzystać z przejścia. Stąd likwidacja istniejącego bardzo niebezpiecznego i niezgodnego z przepisami rozwiązania jest konieczna. Skrócenie drogi dla pieszych nie może odbywać się kosztem ich bezpieczeństwa.

5. Odpowiedź

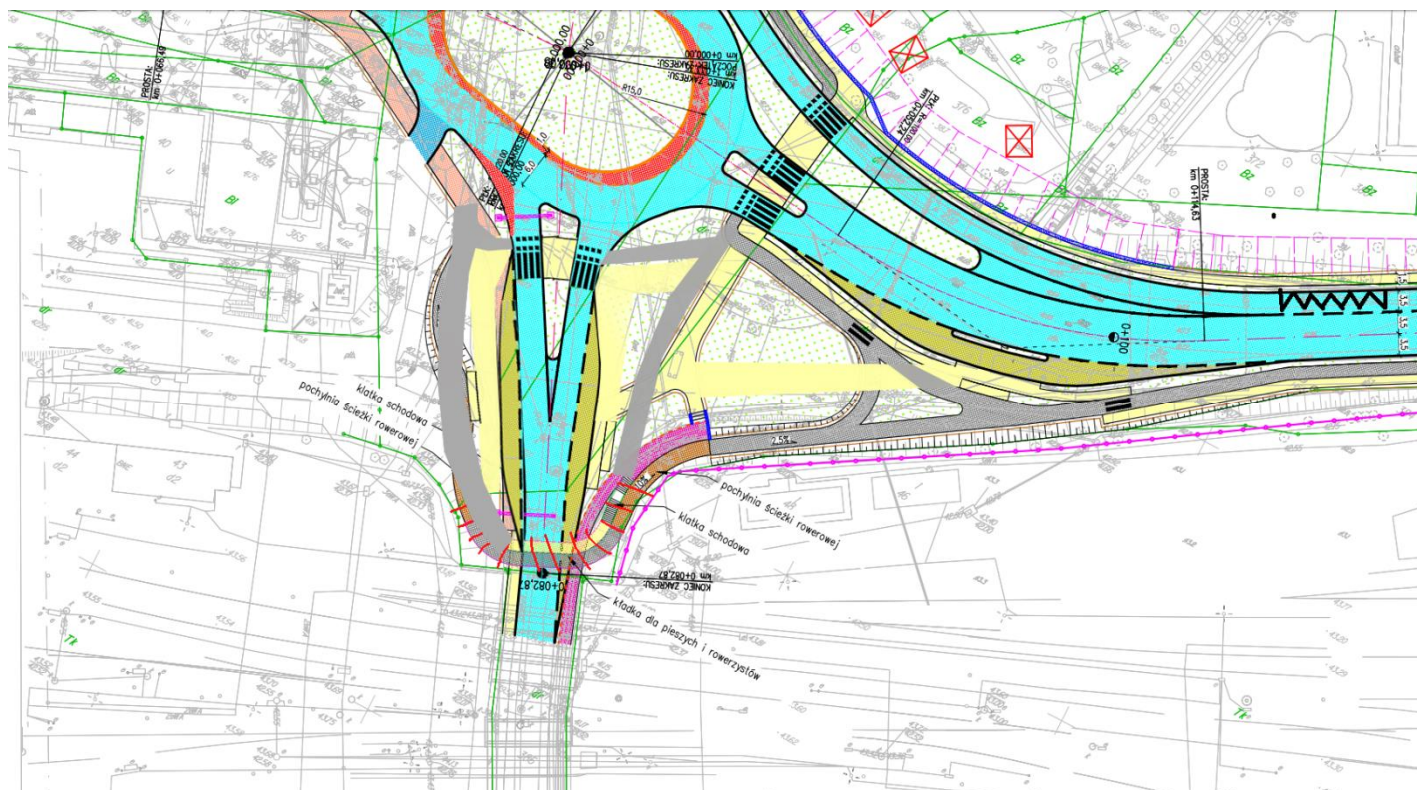
Uwaga nie odnosi się do zakresu objętego opracowaniem.

6. Odpowiedź

Zakres zamówienia został określony prawidłowo, natomiast z uwagi na projekty poboczne (np. plaża przy Zamku Dębów) zaszła konieczność realizacji dodatkowych elementów.

korzystają codziennie.

Załącznik nr 1





Miasto Toruń



Pismo Fundacji „Zamek Dybów i Gród Nieszawa”

Fundacja "Zamek Dybów i Gród Nieszawa"
ul. Dybowska 10-12
87-100 Toruń
tel. +48 537 370 730
e-mail: sekretariat@dybow-nieszawa.org.pl

Toruń, 27 października 2017 r.

Adres korespondencyjny:
ul. Matejki 74/2
87-100 Toruń

Szanowny Pan
Piotrowicz Paweł
Dyrektor Wydziału Komunikacji
Społecznej i Informacji
Urząd Miasta Torunia
ul. Wały gen. Sikorskiego 8
87-100 Toruń

Uwagi w ramach konsultacji społecznych dot. przebudowy mostu im. Józefa Piłsudskiego

W imieniu Fundacji „Zamek Dybów i Gród Nieszawa” chciałbym zwrócić uwagę na istotną kwestię związaną z konsultacjami społecznymi nad planowanym remontem i przebudową mostu drogowego im. Józefa Piłsudskiego. W ocenie Fundacji, oprócz pieszych zejść w kierunku zamku Dybów oraz Kępy Bazarowej należy stworzyć zjazd rowerowy w kształcie wijącej się między drzewami serpentyny na wysokości Zamku Dybów. Wykonanie wymienionej wyżej konstrukcji ułatwiłoby komunikację rowerową w tym miejscu, wpisywałoby się także w „Projekt Koncepcji rozwoju Komunikacji rowerowej w Toruniu na lata 2017-2023”, który zauważa trudności w pokonywaniu przez rowerzystów trasy między lewo- i prawobrzeżną częścią Torunia, a także ułatwiłoby dotarcie rowerzystów na tereny Kępy Bazarowej i okolic zamku Dybów, dla których właśnie powstaje koncepcja zagospodarowania i w najbliższych latach planowane są prace związane z zagospodarowaniem tego obszaru. Proponowana zmiana w naszym mniemaniu znacząco zmniejszy natężenie ruchu rowerowego na rondzie im. Generała Władysława Andersa, które jest jednym z kluczowych elementów udrożnienia ruchu samochodowego w Toruniu. Proszę o rozważenie zaproponowanej zmiany.

PREZES ZARZĄDU
Fundacji „Zamek Dybów i Gród Nieszawa”
Aleksander Zmuda Trzebiatowski
Aleksander Zmuda Trzebiatowski

Odpowiedź na uwagi zawarte w piśmie

Wykonanie dodatkowej pochylni dla rowerzystów bezpośrednio z konstrukcji przęsła mostu na teren zalewowy w kierunku Zamku Dybów wymagałoby wykonania konstrukcji dł. min. 60m, która znacznie ograniczałaby przepływ wód powodziowych.

Zarządca rzeki RZGW nie wyrazi zgody na tak znaczną zabudowę terenu zagrożenia powodzią. Obecna polityka przeciwpowodziowa prowadzona przez RZGW oraz przepisy Prawa Wodnego zakazują lokalizacji na terenach szczególnego zagrożenia powodzią elementów utrudniających swobodny przepływ wód.

Stąd nie jest możliwe spełnienie oczekiwań Fundacji „Zamek Dybów i Gród Nieszawa”.

Zastosowane rozwiązania w rejonie przyczółka południowego, które ułatwią komunikację rowerową w kierunku zamku:

1. Połączenie ścieżki rowerowej zlokalizowanej na wschodnim wsporniku z ul. Dybowską i traktem rowerowo-pieszym w kierunku Zamku Dybów.
2. Wykonanie pochylni po stronie zachodniej na istniejącym wale przeciwpowodziowym.

Pismo Stowarzyszenia Rowerowy Toruń

www.roverowytorun.com.pl

SRT 5/2017

12.11.2017r

Pan Prezydent Miasta Torunia
Michał Zaleski

W związku z konsultacjami społecznymi pn. "Most Piłsudskiego na nowo - II etap" Stowarzyszenie Rowerowy Toruń pragnie przedstawić następujące uwagi i propozycje.

Most im. J. Piłsudskiego jest najważniejszym połączeniem komunikacyjnym pomiędzy osiedlami lewobrzeżnego Torunia a centrum miasta. Istotne zatem aby podczas planowanego remontu przeprawy oraz przebudowy najbliższej okolicy (szczególnie Placu Armii Krajowej) przyjąć najbardziej optymalne rozwiązania, które poprawią warunki przemieszczania się wszystkich uczestników ruchu w tej części miasta.

O ile z zadowoleniem przyjmujemy rozwiązania dotyczące poszerzenia obustronnych chodników na moście, a tym samym zapewnienia wydzielonej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów, o tyle niepokoją nas rozwiązania zaproponowane w obrębie Placu Armii Krajowej. W kontekście obecnej i przewidywanej przepustowości skrzyżowania proszę o ponowne przeanalizowanie zasadności przebudowy placu w kształcie ronda. To rozwiązanie może zmniejszyć przepustowość na relacji północ-południe i przeciwnej oraz pogorszyć warunki ruchu samochodowego w obrębie przeprawy. Dodatkowo proponowane rozwiązanie jest mocno terenochłonne i spowoduje duży zakres przebudowy w obrębie skrzyżowania. Czy analizowany był przez projektantów wariant przebudowy Placu Armii Krajowej polegający na niewielkich korektach istniejącego układu skrzyżowania przy zachowaniu obecnej przepustowości i uwzględnieniu poprawy bezpieczeństwa i warunków ruchu pieszo i rowerowego?

Proszę także o rozważenie zasadności budowy kładki pieszo-rowerowej na Placu Armii Krajowej, która w rzeczywistości może pogorszyć warunki dla pieszych i rowerzystów: wydłużona zostanie trasa, zjazdy i podjazdy będą uciążliwe, a korzystanie z nich może być niebezpieczne w okresie zimowym. Zdecydowanie bardziej potrzebne byłoby zapewnienie odpowiednich warunków dla ruchu rowerowego i pieszo pod wiaduktem kolejowym i połączenie Placu Armii Krajowej z ul. Poznańską. Niestety koncepcja nie obejmuje zasięgiem tego obszaru.

Poniżej przedstawiam uwagi szczegółowo do zaproponowanych rozwiązań.

1. W ramach zadania mają powstać drogi rowerowe o dużym znaczeniu dla ruchu rowerowego będące częścią głównych tras rowerowych określonych w koncepcji Rozwoju Komunikacji Rowerowej w Toruniu. W związku z tym infrastrukturę przeznaczoną dla rowerzystów należy zaprojektować ze szczególną starannością stosując standardy techniczne o wysokich parametrach. Główne drogi rowerowe powinny mieć szerokość min. 2,5m. Ruch pieszy i rowerowy należy w miarę możliwości odseparować. Drogi rowerowe powinny zachowywać ciągłość nawierzchni i nivelety na zjazdach publicznych i indywidualnych. Przejazdy rowerowe przez ulice podporządkowane powinny być wyniesione do poziomu drogi rowerowej. Na połączeniach dróg rowerowych z jezdnią nie powinno być krawężników w poprzek drogi rowerowej (podobnie jak nie stosuje się krawężników na połączeniu jezdni dróg o różnej kategorii ruchu). Minimalne promienie łuków powinny wynosić 20m, a w obrębie skrzyżowań dla relacji skrętnych powinny wynosić 4m. Niedopuszczalne są zawarte w koncepcji zatamania pod kątem zamiast wyłukowań.

2. Rowerowe połączenie Placu Armii Krajowej z ul. Poznańską.

Z niepokojem przyjmujemy brak połączenia rowerowego lewobrzeżnych osiedli (Podgórz, Rudak, Stawki) z prawobrzeżną częścią Torunia. Zaproponowane w koncepcji rozwiązanie (ciąg pieszo-rowerowy po stronie wschodniej) nie spełnia minimalnych parametrów użytkowych i nie zapewnia połączenia rowerowego z ul. Poznańską przez co powinno zostać definitywnie odrzucone. Koncepcja powinna przewidywać rozbudowę paska drogowego pod wiaduktem kolejowym celem wyznaczenia drogi rowerowej lub osobny przepust pieszo-rowerowy po zachodniej

stronie jezdni. Szczególnie ta druga propozycja wydaje się godna rozważenia. Na spotkaniu konsultacyjnym, które odbyło się dnia 23 października 2017 r., wspomniano o braku możliwości budowy infrastruktury pieszo-rowerowej w obrębie wiaduktu z uwagi na trwałość projektu modernizacji torowiska kolejowego (projekt finansowany ze środków unijnych). Czy jednak dzisiejsze możliwości techniczne nie umożliwiają przebudowy, a zwłaszcza budowy osobnego przepustu bez naruszania torowiska na wiadukcie? Z drugiej strony, w jaki sposób miałyby być naruszona trwałość projektu kolejowego, skoro po rozbudowie tunelu lub budowie dodatkowego przepustu torowisko pozostałoby w takim samym kształcie, a zmianie uległoby tylko to co znajduje się pod torami? Szczególnie, że stosowne Rozporządzenie Rady (WE)¹ nie zabrania definitywnie modyfikacji inwestycji, tylko zabrania „zasadniczych modyfikacji: a) mających wpływ na jej charakter lub warunki jej realizacji lub powodujących uzyskanie nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny; oraz b) wynikających ze zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo z zaprzestania działalności produkcyjnej.” Nie wydaje się aby takie przesłanki były spełnione w przypadku realizacji przepustu pieszo-rowerowego.

Nawet jeśli ta propozycja miałyby być realizowana w ramach osobnego zadania to należy już w ramach niniejszej koncepcji przewidzieć drogę rowerową pod torami kolejowymi aby uniknąć w przyszłości kolizji i konieczności większej przebudowy. Tymczasem dojazd do przepustu rowerowego może np. kolidować z planowaną kładką pieszo-rowerową (z zastrzeżeniem pkt. 3 niniejszego pisma).

Proszę zaprojektować osobną drogę rowerową i chodnik na odcinku od przejazdu rowerowego przez ul. Nieszawską do wiaduktu kolejowego. Ten odcinek jest częścią głównej trasy rowerowej, a w takim przypadku należy unikać ciągów pieszo-rowerowych. Propozycje przedstawiono na Rys. 8.

3. Wnosimy o rezygnację z budowy kładki pieszo-rowerowej przy Placu Armii Krajowej.

Pomijając aspekt finansowy kładka spowoduje niepotrzebne wydłużenie drogi i dodatkowy wysięk przy pokonywaniu różnicy wysokości. Nie do końca jest prawdą, że przejście bezkolizyjne jest w 100% bezpieczne, co zostało powiedziane na spotkaniu konsultacyjnym dnia 23 października 2017 r. Z uwagi na rzeczne niedogodności część pieszych i rowerzystów może wciąż pokonywać drogę w poziomie jezdni; praktyka pokazuje, że w takich miejscach może dochodzić do wypadków. Coraz częściej, również w polskich miastach, rezygnuje się z takich rozwiązań, a do istniejących kładek dobudowuje przejścia w poziomie jezdni lub całkowicie zastępuje się kładki/tunele przejściami dla pieszych. Bezpieczeństwo można zapewnić w inny sposób, na przykład poprzez odpowiednią geometrię skrzyżowania, budowę azyli, odpowiednie oświetlenie itp.

Ponadto rampy, zaproponowane jako dojazdy do kładki, są zbyt strome i mogą powodować trudności w podjeżdżaniu rowerem, wózkami inwalidzkimi czy wózkami z dzieckiem oraz problemy z bezpieczeństwem w okresie zimowym. Zgodnie ze stosowanym rozporządzeniem² „Pochylenie podłużne ścieżki rowerowej nie powinno przekraczać 5%. W wyjątkowych wypadkach dopuszcza się większe pochylenia, lecz nie większe niż 15%.” Jaki „wyjątkowy przypadek” ma tu miejsce? Natomiast zgodnie ze Standardami dla infrastruktury rowerowej³ „Większe [od 5% - przyp. red.] nachylenia (do 15 proc.) są możliwe przy różnicach poziomów do 1,5 m i wyłącznie na prostych, dobrze oświetlonych po zmroku odcinkach o dobrej widoczności. (...) Trasy główne powinny być prowadzone w taki sposób, aby unikać większych niż 5% pochyleń podłużnych oraz – jeśli to możliwe – także większych różnic wysokości.”

Propozycje przedstawiono na Rys. 8.

¹ ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999

² 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

³ Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej miasta Torunia.

www.roverowytorun.com.pl

4. Most drogowy im. Józefa Piłsudskiego.

Z zadowoleniem przyjmujemy wybór najbardziej optymalnego rozwiązania dla ruchu rowerowego na moście tj. obustronne drogi rowerowe wydzielone obok chodników.

Przy projektowaniu bariery/poręczy od strony filarów mostu proszę uwzględnić kwestie bezpieczeństwa rowerzystów. Poręcz winna chronić rowerzystów przed zaczepieniem kierownicą o filar mostu i sama nie może stanowić zagrożenia. Poręcz powinna znajdować się powyżej wysokości typowej kierownicy rowerowej, tak aby w razie kontaktu rowerzysta dotykał jej swoim przedramieniem.



Fot. 1. Przykład bezpiecznej balustrady.

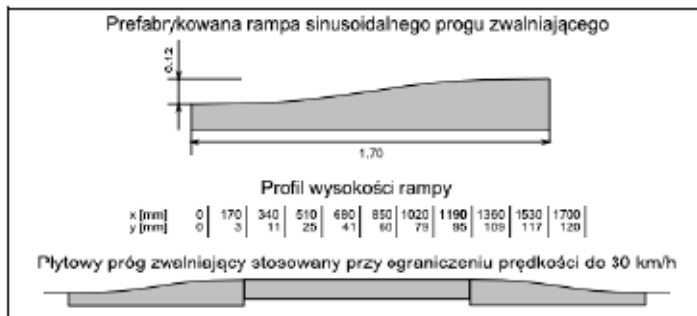
5. Wnosimy o rezygnację z zastosowania bypassów na Placu Armii Krajowej.

Bypassy zmniejszają bezpieczeństwo dla pieszych i rowerzystów w obrębie skrzyżowania. Poprzez swoją geometrię pozwalają na przejazd autem z dużą prędkością. Nie ma na nich efektu spowolnienia ruchu jaki występuje przy konieczności przejazdu przez tarczę ronda. Ponadto proponowane bypassy zajmują dużo miejsca, które w obrębie Placu Armii Krajowej jest mocno ograniczone.

Sz szczególnie bypass z mostu w kierunku ul. Nieszawskiej wydaje się nieuzasadniony. Ruch na tej relacji jest relatywnie niewielki więc nie ma potrzeby go usprawniać kosztem bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Wydzielenie bypassu z tarczy ronda nie usprawni w znaczący sposób ruchu na wprost (z mostu w kierunku ul. Poznańskiej). Dodatkowo bypass i tak będzie zablokowany jeśli na przystanek podjedzie autobus (z zastrzeżeniem uwagi dotyczącej lokalizacji przystanku – patrz pkt 12).

W przypadku braku rezygnacji z bypassów proszę o zmiany zwiększające bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów np. poprzez zmianę geometrii lub/i poprzez ich wyniesienie ponad poziom jezdni. Przykłady wyniesionych przejazdów rowerowych na ważniejszych, nie osiedlowych drogach na Fot. 2 i 3. Aby taki wyniesiony przejazd dostosować do wyższej klasy drogi i większego ruchu wystarczy zapewnić odpowiedni najazd na wyniesienie. Dobrym rozwiązaniem są najazdy o przekroju sinusoidalnym projektowane na konkretną prędkość przejazdu.

www.rowerowytorun.com.pl

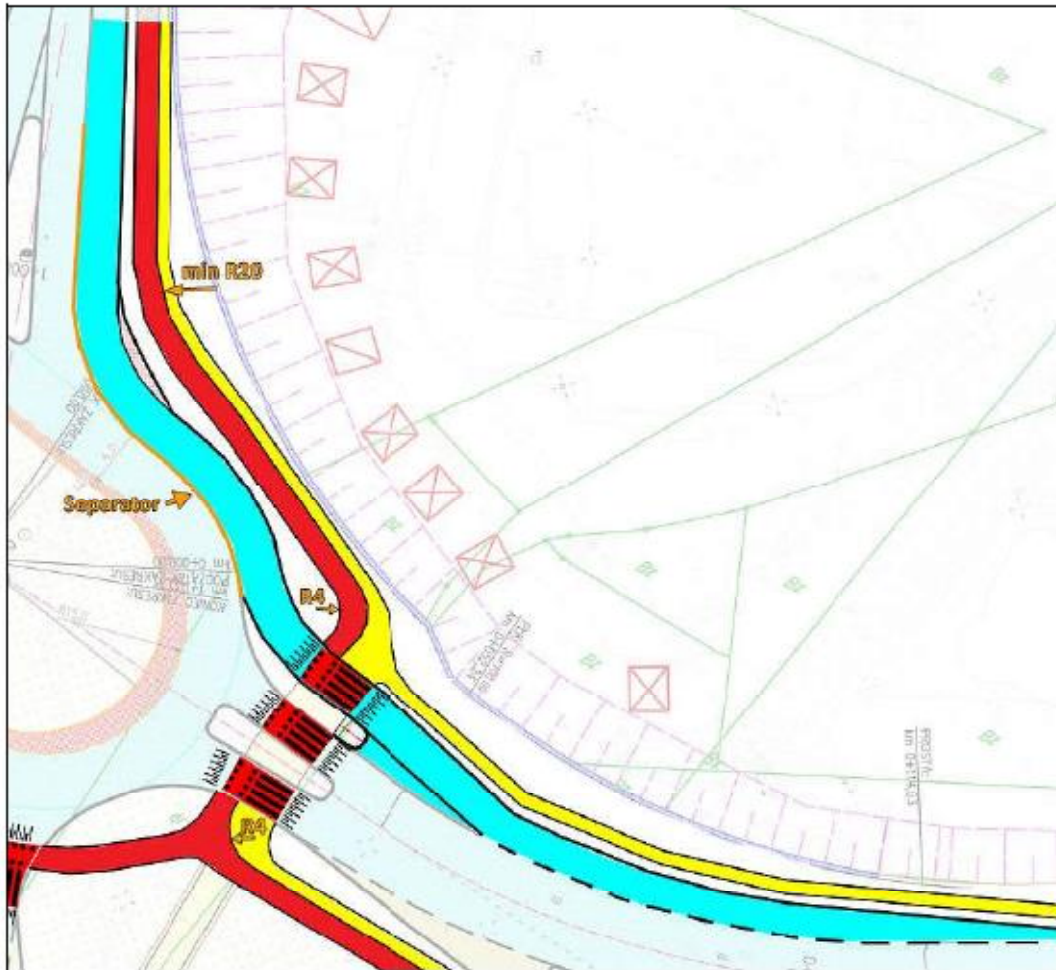


Rys. 1. Przekrój progu zwalniającego z najazdem o przekroju sinusoidalnym.



Fot. 2, 3. Przykłady bezpiecznych przejazdów rowerowych przez prawoskręty. Antwerpia.

Można rozważyć również zmianę geometrii w taki sposób aby kierowca musiał zwolnić przed przejściem i przejazdem. Przykładowe rozwiązanie na Rys.2.



Rys. 2.

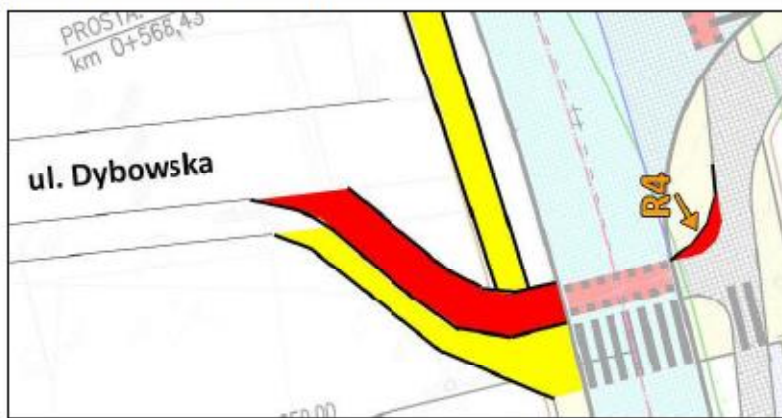
6. Ul. Dybowska.

Zgodnie z Koncepcją Rozwoju Komunikacji Rowerowej w Toruniu ul. Dybowska jest częścią głównej trasy rowerowej. W związku z tym proszę o zmiany, które usprawnią ruch rowerowy w tym miejscu oraz zapewnią lepsze połączenie z drogą rowerową na moście oraz infrastrukturą rowerową na Placu Armii Krajowej.

Proszę o poszerzenie zakresu inwestycji o remont nawierzchni ul. Dybowskiej do wjazdu na teren Campingu TRAMP. Nawierzchnia na tym odcinku jest mocno zniszczona i mogłaby zostać poprawiona w ramach niniejszego projektu. Na rysunku proszę oznaczyć ten odcinek jako nawierzchnia drogi rowerowej, nie chodnika. Proszę zaprojektować oświetlenie tego odcinka. Proszę zaprojektować wytukowania drogi rowerowej do jezdni ww. ulicy (Rys. 3). Proszę zaprojektować łącznik ul. Dybowskiej z przejazdem dla rowerów prowadzącym do Dworca Głównego (Rys. 4).



Rys. 3. Połączenie drogi rowerowej z ul. Dybowską.

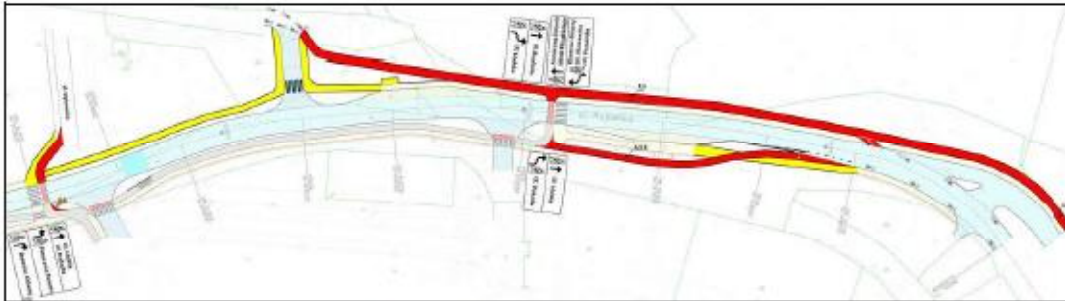


Rys. 4. Połączenie ul. Dybowskiej z drogą rowerową prowadzącą do Dworca Głównego.

7. Ul. Kujawska w okolicy Dworca Głównego i połączenie rowerowe z ul. Łódzką.

Proszę poprawić przebieg dróg rowerowych na tym odcinku tak aby zachować odpowiednią geometrię oraz rozdzielić ruch rowerowy od pieszego. Proszę skomunikować projektowane drogi rowerowe z ul. Łódzką.

Projekt niepotrzebnie zakłada łączenie ruchu pieszego i rowerowego na tym odcinku. Jest na tym fragmencie wystarczająco dużo miejsca aby oddzielić ruch rowerowy od pieszego. Jeśli na tym etapie nie ma możliwości wykonania wydzielonej drogi rowerowej do ul. Łódzkiej to należy zaprojektować odpowiednie połączenia z jezdnią umożliwiające poruszanie się rowerzystów na tej trasie. Droga rowerowa będąca elementem głównej trasy rowerowej od ul. Rudackiej, przez ul. Dybowską, ul. Kujawską do ul. Dybowskiej w kierunku mostu powinna mieć szerokość 2,5m i powinna płynnie łączyć się z jezdnią ul. Dybowskiej w okolicy ul. Majdany. Przykładowe rozwiązanie na Rys. 5.



Rys. 5. Ul. Kujawska. Rysunek w większej rozdzielczości w załączeniu.

8. Ul. Ślimak Getyński.

Zaprojektowana droga rowerowa w ciągu ul. Ślimak Getyński nie jest odpowiednio skomunikowana z ul. Bulwar Filadelfijski. Zgodnie z projektem przebudowy Bulwaru, który był poddany konsultacjom społecznym w listopadzie 2016 r., ruch rowerowy na tej ulicy ma się odbywać na zasadach ogólnych po jezdni. W zaprojektowanym rozwiązaniu brakuje możliwości zjazdu z drogi rowerowej na jezdnię w kierunku wschodnim.

Proszę o skomunikowanie zaprojektowanego łącznika rowerowego z jezdnią Bulwaru Filadelfijskiego. Jeśli ten odcinek ma się łączyć z istniejącą drogą rowerową biegnącą przy Wiśle to proszę o przygotowanie kompleksowej koncepcji skomunikowania tych dróg, zamiast "kończenia" drogi rowerowej na chodniku.

Proszę o rozważenie zastosowania dodatkowych środków technicznych zwiększających bezpieczeństwo na przejeździe rowerowym i przejściu dla pieszych przez Ślimak Getyński. Kierowcy jadący od strony mostu często skręcają w tym miejscu z nadmierną prędkością. Poprawę może przynieść zmniejszenie promienia łuku. Skutecznym rozwiązaniem zwiększającym bezpieczeństwo w takich przypadkach są przejazdy rowerowe wyniesione do poziomu drogi rowerowej. Przykłady wyniesionych przejazdów rowerowych na Fot. 2 i 3.

9. Proszę zaprojektować przejazdy dla rowerzystów o szerokości 3m.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach szerokość przejazdu dwukierunkowego wynosi 3m. Proszę o zastosowanie tego przepisu w niniejszej koncepcji dla wszystkich przejazdów rowerowych.

10. Schody przy podporze nr 8.

Zaprojektowane dojścia do tych schodów kolidują z istniejącą drogą rowerową. Proszę skorygować przebieg drogi rowerowej. Gdyby zabrakło miejsca na wyznaczenie drogi rowerowej przy ogrodzeniu parkingu strzeżonego proszę skorygować położenie schodów i dojść do nich.

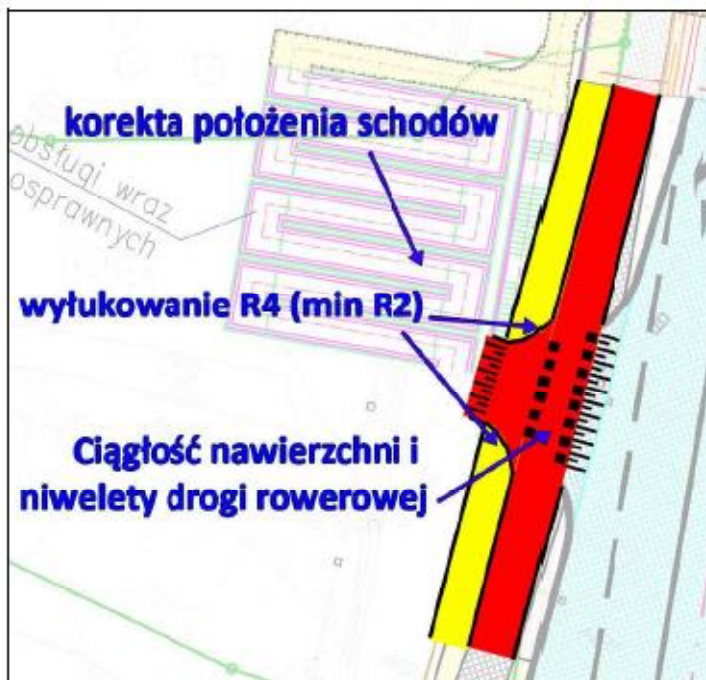
www.rowerowytorun.com.pl



Rys. 6.

11. Wjazd na wał przeciwpowodziowy.

Proszę zaprojektować ciągłość nawierzchni i niwelety drogi rowerowej przez ten wjazd. Po koronie wału przebiega trasa rowerowa, dlatego proszę zaprojektować wyłukowania drogi rowerowej do wjazdu. Proszę dokonać korekty umiejscowienia schodów oraz podjazdu dla pieszych i niepełnosprawnych celem uniknięcia kolizji z wjazdem.



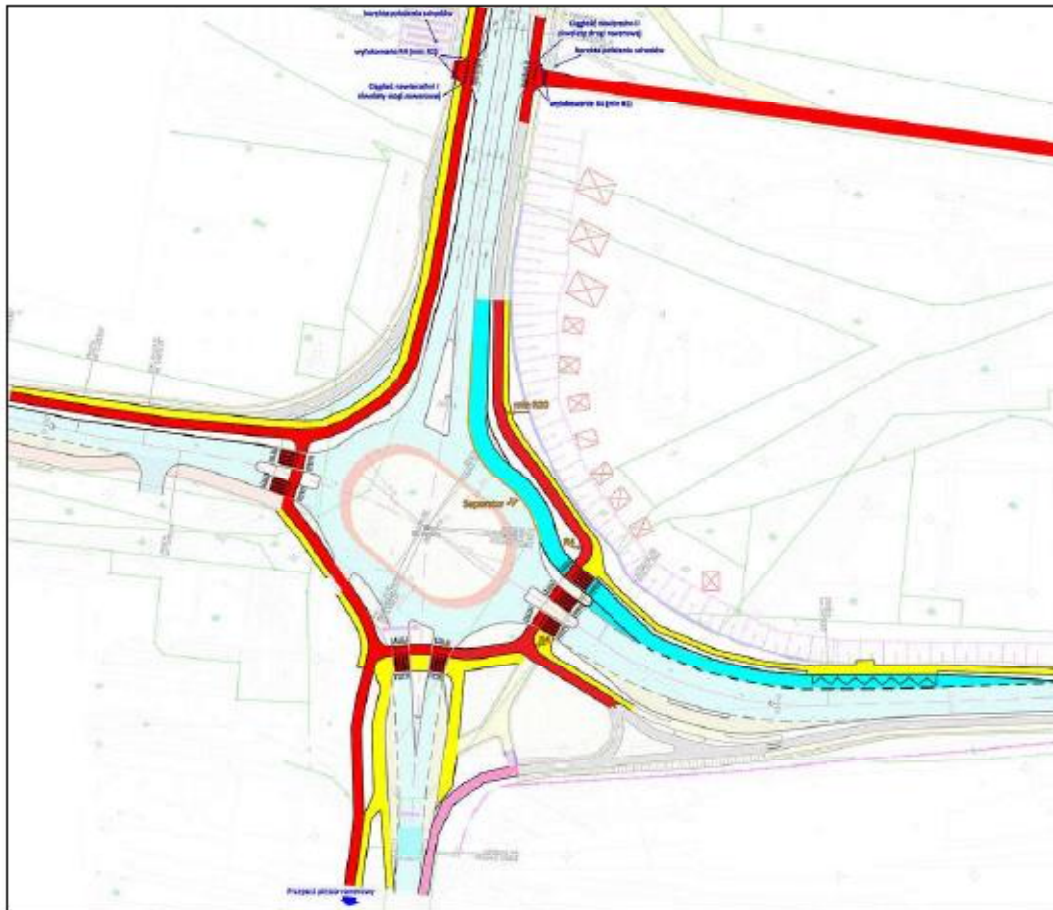
Rys. 7

12. Lokalizacja przystanków autobusowych przy Placu Armii Krajowej.

Proszę przysunąć przystanki jak najbliżej skrzyżowania aby zminimalizować dystans i czas dojścia na przystanki oraz ułatwić ewentualne przesiadki pasażerów komunikacji miejskiej.

Przystanek po północnej stronie ul. Kujawskiej można znacznie zbliżyć do skrzyżowania przy rezygnacji z bypassu (patrz pkt. 5). W przeciwnym wypadku należy rozważyć skrócenie prawoskrętu. Można również zlokalizować przystanek na początku prawoskrętu zamiast w zatoczce, co ułatwi włączanie się do ruchu autobusów skręcających w prawo. Jednakże wg obecnego schematu komunikacji miejskiej żaden autobus nie zatrzymuje się na tym przystanku. Czy planuje się reorganizację linii? Jeśli nie, to budowa zatoki autobusowej w tym miejscu wydaje się bezzasadna.

Zaprojektowany przystanek po zachodniej stronie placu posiada mniej miejsca dla oczekujących pasażerów względem istniejącego przystanku. Czy wykonywano w tym miejscu jakieś badania ilości pasażerów? Czy pasażerowie będą mieli wystarczająco miejsca, czy może istnieje ryzyko blokowania przez nich drogi rowerowej? Proszę rozważyć przesunięcie tego przystanku na istniejącą lokalizację przed wiaduktem kolejowym. Dzięki temu okolicznym mieszkańcom nie wydłuży się droga na przystanek. Propozycje przedstawiono na Rys. 8.



Rys. 8. Plac Armii Krajowej. Rysunek w większej rozdzielczości w załączeniu.



Miasto Toruń

www.rowerowytorun.com.pl

13. Pomiary natężeń ruchu

Proszę o informację czy w ramach realizacji projektu przeprowadzono badania natężeń ruchu pojazdów (w tym rowerów) na moście im. J. Piłsudskiego i w obrębie Placu Armii Krajowej. Jeśli tak to proszę o informację pisemną lub stosowny zapis w raporcie konsultacyjnym w jakim terminie przeprowadzono pomiary i jakie były ich wyniki.

Mam nadzieję, że powyższe uwagi zostaną rzetelnie przeanalizowane, a wprowadzenie do projektu proponowanych w niniejszym piśmie zmian przyczyni się do poprawy warunków korzystania z mostu im. J. Piłsudskiego i Placu Armii Krajowej przez wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Z poważaniem

Tomasz Pietruszewski

Stowarzyszenie Rowerowy Toruń

stow@rowerowytorun.com.pl

Załączniki:

Rys. 5. Ul. Kujawska.

Rys. 8. Plac Armii Krajowej.

Odpowiedź na uwagi zawarte w piśmie

W ramach prac projektowych analizowano szereg różnych rozwiązań skrzyżowania na Placu Armii Krajowej, w tym m.in. przebudowę istniejącego układu. Na głównej relacji północ-południe istniejący układ skrzyżowania zapewnia płynność ruchu, a o jego przepustowości decyduje przepustowość mostu. Jednakże układ skrzyżowania jest nieczytelny i utrudnia lub uniemożliwia włączenie się do ruchu pojazdom z ul. Nieszawskiej w godzinach szczytu. Zaproponowano więc rozbudowę skrzyżowania w postaci ronda, które umożliwi włączenie się do ruchu z każdej relacji..

Likwidacja przejścia dla pieszych i budowa kładki to rozwiązania, które mają na celu usunięcie obecnie istniejącego niebezpiecznego oraz kolizyjnego miejsca. W aktualnym stanie przejście dla pieszych jest zlokalizowane za zatoką po stronie zachodniej. Przez to autobus, który zatrzymuje się na zatoce zasłania widoczność pieszym przed wejściem na jezdnię oraz kierowcom - przesłania pieszych zamierzających skorzystać z przejścia. Stąd likwidacja istniejącego bardzo niebezpiecznego i niezgodnego z przepisami rozwiązania jest konieczna. Skrócenie drogi dla pieszych nie może odbywać się kosztem ich bezpieczeństwa.

Proj. kładka dla pieszych nie utrudni warunków dla pieszych, gdyż przy kładce zostaną zlokalizowane klatki schodowe umożliwiające komunikację z poziomym chodnikiem. Na kładce przewidziano wyodrębnienie chodnika dla pieszych szer. 1,5m oraz dwukierunkowej ścieżki rowerowej szer. 2,0m. Pochylnie dla rowerzystów zostaną wykonane w postaci spadków podłużnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami, co zagwarantuje bezpieczeństwo również w okresie zimowym.

Teren pod wiaduktem nie jest objęty zakresem inwestycji.

1. Ścieżki rowerowe na moście zostały zaprojektowane o szer. użytkowej 2,0m jako ścieżki dwukierunkowe, zgodnie z przepisami. Ponadto do szerokości użytkowych nie uwzględnia się projektów opasek po 0,20m po każdej stronie ścieżki. Takie parametry są zupełnie wystarczające dla potrzeb i funkcjonalności ścieżki. Ponadto chodniki dla pieszych zaprojektowano o szer. 1,80m. Dalsze poszerzenie wsporników pochodnikowych niepotrzebnie docięzałoby istniejącą konstrukcję przęsła. Ruch pieszy i rowerowy zostanie odseparowany w miarę możliwości, np. przy ul. Kujawskiej, na znacznej długości ścieżka będzie oddzielona pasem zieleni od chodnika. Ścieżki rowerowe zaprojektowano zachowując ciągłość nawierzchni i niwelety na zjazdach. Pozostałe wnioski zostaną uwzględnione w miarę możliwości.
2. W 2018 r. powstanie koncepcja dotycząca rozbudowy sieci rowerowej w Toruniu, w której zostaną zawarte propozycje połączenia rowerowego lewobrzeżnych osiedli z prawobrzeżną częścią Torunia.

3. Likwidacja przejścia dla pieszych i budowa kładki to rozwiązania, które mają na celu usunięcie obecnie istniejącego niebezpiecznego oraz kolizyjnego miejsca. W aktualnym stanie przejście dla pieszych jest zlokalizowane za zatoką po stronie zachodniej. Przez to autobus, który zatrzymuje się na zatoce zasłania widoczność pieszym przed wejściem na jezdnię oraz kierowcom - przesłania pieszych zamierzających skorzystać z przejścia. Stąd likwidacja istniejącego bardzo niebezpiecznego i niezgodnego z przepisami rozwiązania jest konieczna. Skrócenie drogi dla pieszych nie może odbywać się kosztem ich bezpieczeństwa.
4. W ramach projektu uwzględniono wykonanie balustrady od strony zewnętrznej mostu oraz od strony istniejącej konstrukcji stalowej przęseł mostu w celu zabezpieczenia rowerzystów przed zaczepieniem o konstrukcję. Typowa balustrada na ścieżkach rowerowych zgodnie z obowiązującymi przepisami ma wysokość 1,20m.
5. Bajpasy zastosowano w celu usprawnienia ruchu samochodowego i zapewnienia jak największej przepustowości ronda. Na przejazdach rowerowych tak jak i na przejściach dla pieszych użytkownicy muszą zachować szczególną ostrożność. Bajpas od strony ul. Kujawskiej ma duże znaczenie dla odciążenia tarczy ronda przy dużym natężeniu na głównej relacji północ-południe. Bajpas od strony mostu ma za zadanie maksymalnie usprawnić ruch na relacji głównej od mostu na południe, powodując odciążenie tarczy ronda. Oczekiwania społeczności lokalnej w kwestii skrzyżowania dotyczą m.in. maksymalnego usprawnienia ruchu na przedmiotowym skrzyżowaniu i zachowania jak największej przepustowości na jednym z ważniejszych skrzyżowań w mieście.

Zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zawartymi w podręczniku Ochrona Pieszych z 2014r. dostępnymi pod adresem:

<http://www.krbrd.gov.pl/files/file/Podrecznik-dla-organizatorow-ruchu-pieszego.pdf>

patrz str. 212 - progów wyspowych nie stosuje się na drogach krajowych, drodze klasy G. Jednocześnie próg powinien być zawsze dobrze widoczny i czytelny, co jest niemożliwe do uzyskania na łuku.

Wszystkie kwestie poruszone w Puncie 5. Będą analizowane raz jeszcze pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6. Możliwość zmiany geometrii zostanie przeanalizowana.

W ramach projektu dowiązano projektowane ścieżki rowerowe do ul. Dybowskiej.

Nie jest przedmiotem projektu remont ul. Dybowskiej i projektowanie oświetlenia tej ulicy – propozycja będzie rozważana przy planowaniu budżetu miasta na kolejne lata.

Wyłukowania zostaną uwzględnione w projekcie.

Połączenie ul. Dybowskiej z przejazdem dla rowerów prowadzącym do Dworca Głównego zostanie ujęte w projekcie.

7. Uwaga dotycząca skomunikowania projektowanej drogi z ul. Łódzką wykracza poza zakres opracowania.

Proponowane przedłużanie ścieżki rowerowej od przejścia dla pieszych na wysokości wyjazdu w dworca PKP w kierunku ul. Łódzkiej jest rozwiązaniem bardzo niebezpiecznym. Rowerzysta włączający się do ruchu za zatoką autobusową miałby ograniczoną widoczność. Stąd nie ma możliwości zastosowania takiego rozwiązania.

Ze względu na ograniczony pas drogowy i istniejącą infrastrukturę zaprojektowano ścieżki rowerowe dwukierunkowe o szer. użytkowej 2,0m, zgodnie z przepisami.

W projekcie uwzględnione zostanie płynne połączenie ścieżki z ul. Dybowskiej na wys. ul. Majdany.

8. Połączenie dróg rowerowych ze Ślimaka Getyńskiego oraz Bulwaru zostanie skorygowane.

Projekt modernizacji mostu nie może kolidować z rozwiązaniami projektowanymi wg odrębnego opracowania jakim jest rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego.

Nie ma możliwości zmniejszenia promienia łuku na Ślimaku Getyńskim, gdyż łącznik ten zlokalizowany jest przy zabytkowej Grodzy.

Przepisy techniczne dla dróg nie pozwalają na stosowanie wyniesionych przejść i przejazdów rowerowych na drogach klasy G bezpośrednio przy skrzyżowaniu.

9. Przejazdy rowerowe zostaną zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

10. Ścieżka rowerowa w rejonie podpory nr 8 nie jest przedmiotem niniejszego opracowania, a elementem projektu rewitalizacji Bulwaru Filadelfijskiego. Obydwa zadania zostaną skoordynowane by nie dochodziło do kolizji.

11. Punkt 11 zostanie uwzględniony w projekcie.

12. Zgodnie z obowiązującymi przepisami zatoki autobusowe powinny być lokalizowane poza bajpasami. Zaprojektowana zatoka autobusowa została zlokalizowana tak blisko skrzyżowania, na ile przepisy na to pozwalają.

Nie ma możliwości zlokalizowania przystanku po stronie zachodniej placu AK w pierwotnej lokalizacji przy wiadukcie kolejowym, gdyż to rozwiązanie jest bardzo niebezpieczne.

Kierowca włączający się do ruchu powinien mieć odpowiednią widoczność. Ze względu na zastosowanie ronda pojazdy poruszające się po rondzie w kierunku wylotu nie będą widoczne dla kierowcy autobusu znajdującego się na zatoce.

Jedynie zlokalizowanie zatoki po stronie północnej skrzyżowania zapewni odpowiednie parametry widoczności.

Kwestie poruszane w punkcie 12 zostaną poddane dodatkowej analizie pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach przygotowania danych do projektu przeprowadzono badania natężenia ruchu pojazdów (w tym natężenia ruchu rowerowego) zarówno na moście im. J. Piłsudskiego jak i w obrębie Placu AK.

Wykonane pomiary ruchu na Placu Armii Krajowej wykazały występowanie dwóch szczytów ruchu porannego i popołudniowego.

W szczycie porannym godzinowe natężenie ruchu wynosi [poj./h]:

- most → plac AK: 1 069;
- pl. AK → most: 1 712;
- ul. Nieszawska → pl. AK: 305;
- pl. AK → ul. Nieszawska: 214;
- ul. Podgórska → pl. AK: 764;
- pl. AK → ul. Podgórska: 840;
- ul. Kujawska → pl. AK: 755;
- pl. AK → ul. Kujawska: 127.

W szczycie popołudniowym godzinowe natężenie ruchu wynosi [poj./h]:

- most → plac AK: 1 463;
- pl. AK → most: 1 248;
- ul. Nieszawska → pl. AK: 281;
- pl. AK → ul. Nieszawska: 267;
- ul. Podgórska → pl. AK: 488;
- pl. AK → ul. Podgórska: 1 219;
- ul. Kujawska → pl. AK: 672;
- pl. AK → ul. Kujawska: 170.

W szczycie porannym obciążenie wlotów z ul. Kujawskiej i ul. Podgórskiej jest na porównywalnym poziomie (ok. 750 poj./h), natomiast obciążenie wlotu z ul. Nieszawskiej jest o ok. połowę mniejsze (305 poj./h). Stąd przy porównywalnym obciążeniu wlotów uzasadnione jest zastosowanie skrzyżowania w postaci ronda. Wydłużenie kształtu ronda spowoduje oddalenie wylotów od wlotów na głównym kierunku ruchu, co upłyni ruch i zwiększy przepustowość ronda.



Miasto Toruń

Ponadto warto zauważyć, że obciążenie mostu w szczycie porannym w kierunku północnym kształtuje się na poziomie 1 712 poj./h, a w kierunku południowym na poziomie 1 069 poj./h. W szczycie popołudniowym obciążenie w kierunku północnym kształtuje się na poziomie 1 248 poj./h, a w kierunku południowym na poziomie 1 463 poj./h.

Wyniki pomiaru ruchu rowerowego przeprowadzonego na Moście im. J. Piłsudskiego 20 września 2016 r.

W szczycie porannym:

godz. 6.00 – 7.00 – 115

godz. 7.00 – 8.00 – 121

W szczycie popołudniowym:

godz. 14.00 – 15.00 – 111

godz. 15.00 – 16.00 – 160

Razem: 271 przejazdów

Pismo stowarzyszenia i klubu radnych „Czas mieszkańców”



czasmieszkanow.pl

Toruń, 10 listopada 2016 r.

Uwagi i wnioski stowarzyszenia i klubu radnych Czas Mieszkańców do proponowanych rozwiązań związanych z remontem Mostu Piłsudskiego.

1. Rola starego mostu po remoncie powinna być jasno określona, jako most śródmiejski, lokalny, a nie tranzytowy, dojazdowy.
2. Rozwiązania wynikające z punktu pierwszego powinny być uwzględniane we wszystkich elementach składowych tzn:
 - a. rondo na Pl. Armii Krajowej w obecnych liniach rozgraniczenia drogi,
 - b. odstąpienie od przenoszenia przepompowni Wodociągów Toruńskich,
 - c. nienaruszanie terenu Campingu Tramp,
 - d. uznanie, że rozbudowa dróg głównych w kierunku jednojezdniowego mostu doprowadzi do jego zablokowania.
3. Zmiana oświetlenia na moście z zachowaniem równowagi pomiędzy iluminacją bryły i oświetleniem jezdni i chodników. Dziś płyta jezdni jest niedoświetlona.
4. Dodanie zadania „wykonanie przebiecia dla ruchu pieszo-rowerowego w stronę Podgórze i Stawek pod linią kolejową”, preferencyjnie przy obydwu wiaduktach.
5. Wykonanie analizy celowości zmiany w sposobie funkcjonowania komunikacji miejskiej na Moście Piłsudskiego poprzez połączenie obydwu części miasta tylko jedną linią autobusową.
 - a. Uwzględnienie w tym wypadku miejsca na instalację ładującą dla autobusów elektrycznych.
 - b. Postulujemy budowę 2 przystanków przesiadkowych po przyjęciu zmian w komunikacji zawartej w punkcie 5. Przystanek przy Kujawskiej i Dworcu Głównym.
 - c. Zaproponowane rozwiązanie pozwoli na znaczące zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu na moście po remoncie i terenach przyległych (Zespół Staromiejski, Pl. Rapackiego, Pl. Armii Krajowej).
6. Zdecydowanie sprzeciwiamy się przeniesieniu przystanku autobusowego przed rondo od strony mostu.

Z wyrazami szacunku,

Jakub Gołębiowski

Odpowiedź na uwagi zawarte w piśmie

1. Droga znajdująca się na Moście im. J. Piłsudskiego jest drogą publiczną, w stosunku do której nie mamy możliwości wprowadzenia ograniczeń ilościowych.

Na Moście Piłsudskiego mamy ograniczenie wjazdu dla pojazdów powyżej 12 ton.

2.

a. Ze względu na konieczność rozbudowy skrzyżowania z zachowaniem jak największej przepustowości konieczna jest rozbudowa drogi.

b. Przepompownia nie jest przewidziana do przenoszenia, a do przebudowy. Szczegółowy zakres przebudowy będzie opracowany w projekcie.

c. Teren Campingu Tramp zostanie zajęty tylko w koniecznym zakresie. Zostaną zastosowane rozwiązania ograniczające wejście w teren kempingu – ściany oporowe. Przewidziano rozwiązania poprawiające warunki na kempingu względem stanu istniejącego – ściany/panele ograniczające oddziaływania drogi na kemping.

d. Przepustowość mostu i dojazdów zostanie wykorzystana w maksymalnym stopniu. Ze względu na ograniczoną szerokość w świetle istniejącej konstrukcji mostu nie ma możliwości poprawienia jego przepustowości względem stanu istniejącego.

3 W ramach projektu przewidziano modernizację iluminacji i oświetlenia mostu. Oświetlenie oraz iluminacja zostaną zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

4. Zadanie wcześniej już ujęte w budżecie miasta na 2018 r.. Stanowi przedmiot koncepcji odrębnej.

5. Uwagi zostaną przeanalizowane pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6. Nie ma możliwości zlokalizowania przystanku po stronie zachodniej placu AK w pierwotnej lokalizacji przy wiadukcie kolejowym, gdyż to rozwiązanie jest bardzo niebezpieczne.

Kierowca włączający się do ruchu powinien mieć odpowiednią widoczność. Ze względu na zastosowanie ronda pojazdy poruszające się po rondzie w kierunku wylotu nie będą widoczne dla kierowcy autobusu znajdującego się na zatoce.

Jedynie zlokalizowanie zatoki po stronie północnej skrzyżowania zapewni odpowiednie parametry widoczności.

Towarzystwo Eko-logicznego Transportu i Filozofii Prawa i Natury im Jakuba Boehme
Zgorzelec

Dyrektor MZD w Toruniu

Szanowany Panie Dyrektorze,

W nawiązaniu do naszych już kilku rozmów odbytych w ciągu ostatnich 2 lat oraz w nawiązaniu do ogłoszenia o konsultacjach społecznych koncepcji rozbudowy i remontu mostu drogowego im J. Piłsudskiego w Toruniu oraz na podstawie art. 6 ust 1 (a) załącznik 1 pkt 8 (c) konwencji z

Aarhus [http://cpe.eko.org.pl/zalaczniki/KonwPol-](http://cpe.eko.org.pl/zalaczniki/KonwPol-Dz.U.pdf)

[Dz.U.pdf http://cpe.eko.org.pl/aarhus.html](http://cpe.eko.org.pl/aarhus.html) wnoszę o rozszerzenie ogłoszonych obecnie konsultacji o dyskusję społeczno –merytoryczną nad trzema koncepcjami podstawowego układu komunikacyjnego Torunia :

1. koncepcją krzyżowego układu trasy Waryńskiego i trasy średnicowej obowiązującej w planach od 1975 do 2006 ,
2. obecnie realizowaną koncepcją trasy wschodniej i trasy staro-mostowej (która jest wadliwa w rozumieniu art. 156 kpa gdyż szosą chełmińską nie biegnie droga krajowa a tylko wojewódzka)
3. moją autorską koncepcją alternatywy dla mostu w ciągu ul Waryńskiego <http://www.bip.torun.pl/dokumenty.php?Kod=1246184> z listu otwartego z 17.12.2002 do Prezydenta Torunia (na który do dziś nie uzyskałem oficjalnej odpowiedzi, mimo że polska ratyfikowała i implementowała w 2000 r do polskiego prawa wymogi międzynarodowej konwencji o prawach autorskich, a od 23.05.2003 w Polsce obowiązuje na zasadzie art. 91 konstytucji RP konwencja z Aarhus).

Wnoszę również o likwidację podczas remontu i przebudowy nonsensownego i niezgodnego z prawem drogowym i europejskimi wymogami jakim muszą odpowiadać mosty i tunele , trójpasmowego naprzemiennego układu komunikacyjnego 3x3,5m i wnoszę o maksymalne zmniejszenie wysunięcia barier ochronnych od konstrukcji mostu oraz wprowadzenie 4 pasm np 0,5+2,5 +2,1+0,5+ 2,1+2,5+0,5 m i znakiem zakaz wyprzedzania dla autobusów i samochodów ciężarowych. (C 2006-2017 Studio Projektowe EKOTETS-AtCADiaInternationalJ.Czerny-Szwarc)

Wnoszę również o oficjalne zwrócenie się przez Prezydenta Miasta Torunia do Ministra Infrastruktury w związku z ogłoszonym 12.07.2017 aktualnym planem budowy dróg ekspresowych i autostrad do 2023 r w którym został zmieniony planowanej S10 z obecnego przebieg DK10 Lipno-Sierpc-Płońsk na przebieg Lipno – Płock –Nowy Dwór z pytaniem (zadawanym przeze mnie retorycznie już w liście otwartym z 17.12.2002r) jak ministerstwo planuje rozwiązać problem zlokalizowanej błędnie w 1996 (i niewykonalnie w rozumieniu art. 156 kpa) przez wojewodę

toruńskiego Bernarda Kwiatkowskiego w wspólnym przebiegu z S-10 autostradę a-1 która jak już wiadomo w 1996 że będzie autostrada płatną.

Wnoszę również o oficjalne zwrócenie się przez Prezydenta Miasta Torunia do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Rzecznej o aktualne plany podnoszenia prześwietu istniejących mostów na Wiśle w związku z powołaniem 25.10.2017 przy ministerstwie Sekretariatu ds. Morskich w formacie 16+1 otwierającego zupełnie nowa możliwość finansowania przez banki chińskie krajowych i samorządowych inwestycji infrastrukturalnych łączących nowy Kolejowy Jedwabny Szlak z Portami Morskimi i międzynarodowymi europejskimi drogami wodnymi.

Pełne Stanowisko naszego Stowarzyszenia zostanie przesłane w ciągu 7 dni w formie petycji do Rady Miasta Torunia oraz Ministrów infrastruktury oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Rzecznej

Z poważaniem
Przewodniczący T.E.T.
(załączniki do pisma w załączonym folderze)

Odpowiedź na uwagi zawarte w piśmie

1. Uwaga nie dotyczy przedmiotu zamówienia.
2. Uwaga nie dotyczy przedmiotu zamówienia.
3. Uwaga nie dotyczy przedmiotu zamówienia.

Przyjęte rozwiązania ilości pasów ruchu na moście są zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Ze względu na ograniczoną szerokość w świetle istniejącej konstrukcji stalowej mostu do 11,5m nie ma możliwości zaprojektowania przekroju poprzecznego umożliwiającego zmieszczenie 4-ch pasów ruchu.

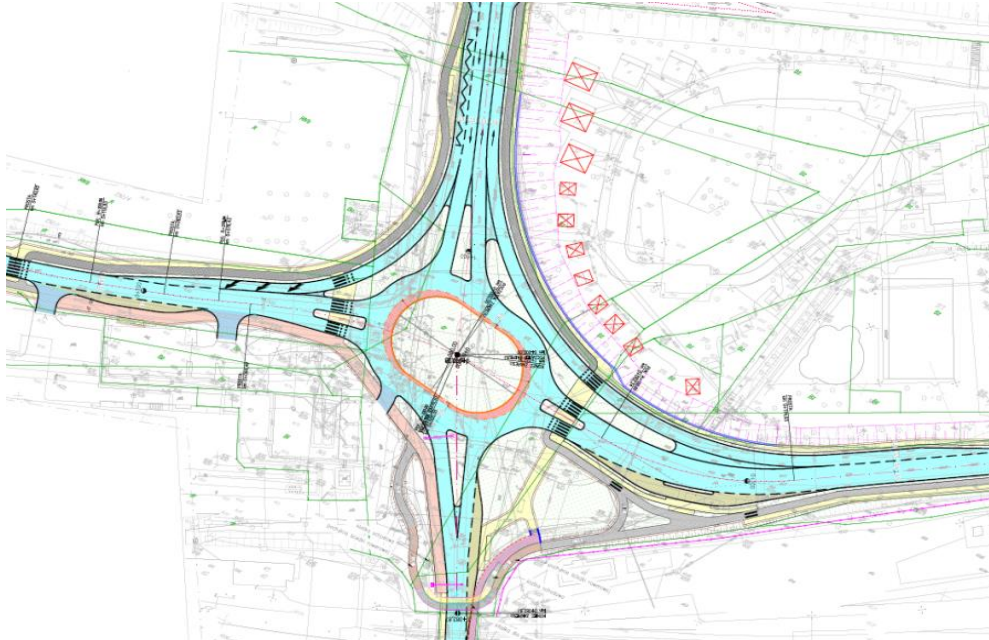
Szerokości użytkowe pasów ruchu jakie wskazuje wnioskodawca są niezgodne z warunkami technicznymi dla dróg.

Uwaga nie dotyczy przedmiotu zamówienia.

Uwaga nie dotyczy przedmiotu zamówienia.

Zagadnienia poruszane przez mieszkańców najczęściej

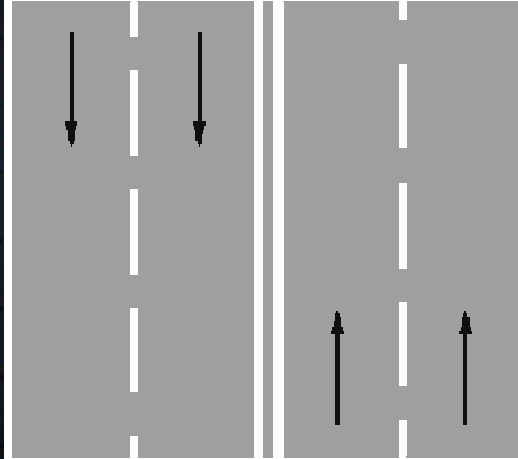
1. Kwestie organizacji ruchu po owalnym rondzie na Placu Armii Krajowej



2. Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów przy wiadukcie



3. Poszerzenie pasów ruchu na moście do 3,5 m lub utworzenie 4 pasów ruchu





Podsumowanie

Konsultacje społeczne w sprawie rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu odbywały się w terminie 16 października – 12 listopada 2017 r.. Dały one mieszkańcom możliwość wnoszenia uwag do zaprezentowanej koncepcji, przedstawiania własnych pomysłów, dyskusji oraz analizy omawianych zagadnień.

W spotkaniu otwartym wzięło udział ok. 50 osób, swoje uwagi drogą elektroniczną przesłało 14 mieszkańców. Do Urzędu Miasta Torunia wpłynęły również 3 oficjalne pisma.

W trakcie trwania konsultacji pojawiło się wiele pytań, spostrzeżeń oraz obserwacji, które zostały wnikliwie przeanalizowane. Wśród najbardziej istotnych należy wymienić:

- zagadnienia związane z przepływem ruchu po zaprojektowanym owalnym rondzie na Placu Armii Krajowej,
- propozycje poszerzenia pasów ruchu na moście do 3,5 m lub utworzenia 4 pasów ruchu,
- budowę kładki dla pieszych i rowerzystów w okolicach wiaduktu,
- organizację ruchu na moście w trakcie trwania remontu.

Ze względu na ważność oraz stopień złożoności analizowanych zagadnień część z nich poddana zostanie dodatkowej kontroli pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Będą to:

- ✓ rozwiązania dotyczące skrzyżowania na Placu Armii Krajowej,
- ✓ zjazdy: z ulicy Kujawskiej oraz na ulicę Nieszawską oraz zaprojektowane przejścia dla pieszych na bajpasach



Kolejnym etapem będzie przygotowanie projektu wykonawczego uwzględniającego optymalne rozwiązania dla inwestycji objętych opracowaniem.



Miasto Toruń



Załączniki

Informacje o konsultacjach w mediach lokalnych

Opracowanie:

Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji Urzędu Miasta Torunia
ul. Wały gen. Sikorskiego 8
87-100 Toruń
E: wksii@um.torun.pl
T: 56 611 87 47

Załącznik nr 1 Informacje w mediach lokalnych

Informacje na stronie torun.pl, 17 października 2017 r.



Remont mostu Piłsudskiego z mieszkańcami

Drogi, Inwestycje, Miasto

Data publikacji: 17 października 2017

Autor: Agnieszka Kobus-Peńsko



Urząd **Miasta Torunia** wspólnie z Miejskim Zarządem Dróg zaprasza do udziału w drugim etapie konsultacji społecznych dotyczących **rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i Placu Armii Krajowej.**

Spotkanie konsultacyjne odbędzie się 23 października 2017 r. (poniedziałek) o godz. 17.00, na przystanku AZS w Toruniu, przy ul. Popiełuszki 1. W czasie spotkania mieszkańcy będą mogli zapoznać się z efektami prac projektantów, a także podyskutować o sposobie organizacji ruchu drogowego w czasie remontu przeprawy. Swoje uwagi można przesłać na adres: konsultacje@um.torun.pl. Uwagi i opinie można zgłaszać do 12 listopada 2017 r.

Przypomnijmy, że w kwietniu 2016 r. została przeprowadzona ankieta internetowa na temat zakresu rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego. Wzięło w niej udział 3 816 osób.

Mieszkańcy wypowiedzieli się wtedy na temat zakresu remontu mostu - mówili o organizacji ruchu pieszych i rowerzystów, dodatkowych usprawnieniach, które powinny pojawić się w ramach remontu i rozbudowy przeprawy, punktach widokowych, zejściach z mostu na Kępę Bazarową, itp. Spośród

proponowanych rozwiązań najczęściej poparcia zyskały:

- wprowadzenie rozdzielonych ciągów pieszych i rowerowych po obu stronach mostu,
- zejście dla pieszych do Zamku Dybrowskiego,
- schody na Kępę Bazarową,
- mini taras widokowy.

Wśród innych propozycji najczęściej wymieniano:

- zmiany w organizacji ruchu samochodów na moście: powrót do dwóch pasów ruchu lub poszerzenie jezdni dzięki odsunięciu barierek ochronnych i stworzenie czterech pasów ruchu, przeznaczenie środkowego pasa dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych,
- torowisko tramwajowe poprowadzone do dworca Toruń Główny z możliwością przyszłego rozszerzenia jej na osiedla Podgórz i Stawki,
- usprawnienie komunikacji pieszej i tramwajowej - umożliwienie bezpiecznego, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów,
- zejście na Bulwar Filadelfijski,
- umożliwienie korzystania z zejść z mostu osobom poruszającym się na wózkach oraz osobom z wózkami dziecięcymi,
- uatrakcyjnienie iluminacji mostu,
- dodatkowe elementy w punkcie widokowym na moście: ławki, informacja turystyczna, mapa, monitoring, śmietniki, mini restauracja,

Pełne, szczegółowe zestawienie zgłoszonych przez mieszkańców uwag znajduje się w [podsumowaniu ankiety przeprowadzonej w 2016 r.](#)

Wyniki ankiety określiły kierunek działań zespołu projektowego, który stworzył koncepcję **rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu**. Zawiera ona m.in.: zakres inwestycji i prac remontowych oraz plany dotyczące tymczasowej organizacji ruchu na moście.

Informacje na stronie konsultacje.torun.pl, 12 czerwca 2017 r.



» Most Piłsudskiego na nowo - II etap

Most Piłsudskiego na nowo - II etap



Przed nami drugi etap konsultacji społecznych w sprawie rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu.

Pokażemy **wynik pracy projektantów** oraz porozmawiamy o **organizacji ruchu drogowego** na moście podczas remontu.



Jak wyglądał I etap?

W kwietniu 2016 r. przeprowadziliśmy ankietę internetową na temat zakresu rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego. Wzięło w niej udział 3 816 osób.

Mieszkańcy wypowiedzieli się wtedy na temat zakresu remontu mostu - mówili o organizacji ruchu pieszych i rowerzystów, dodatkowych usprawnieniach, które powinny pojawić się w ramach remontu i rozbudowy przeprawy, punktach widokowych, zejściach z mostu na Kępę Bazarową, itp. Spośród proponowanych rozwiązań najczęściej poparcia zyskały:

- wprowadzenie rozdzielonych ciągów pieszych i rowerowych po obu stronach mostu,
- zejście dla pieszych do Zamku Dybowskiego,
- schody na Kępę Bazarową,
- mini taras widokowy.

Wśród innych propozycji najczęściej wymieniano:

- zmiany w organizacji ruchu samochodów na moście: powrót do dwóch pasów ruchu lub poszerzenie jezdni dzięki odsunięciu barier ochronnych i stworzenie czterech pasów ruchu, przeznaczenie środkowego pasa dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych,
- torowisko tramwajowe poprowadzone do dworca Toruń Główny z możliwością przyszłego rozszerzenia jej na osiedla Podgórz i Stawki,
- usprawnienie komunikacji pieszej i tramwajowej - umożliwienie bezpiecznego, bezkolizyjnego przejścia dla

Cały tekst:

Przed nami drugi etap konsultacji społecznych w sprawie rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu.

Pokażemy **wynik pracy projektantów** oraz porozmawiamy o **organizacji ruchu drogowego** na moście podczas remontu.

Jak wyglądał I etap?

W kwietniu 2016 r. przeprowadziliśmy ankietę internetową na temat zakresu rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego. Wzięło w niej udział 3 816 osób.

Mieszkańcy wypowiedzieli się wtedy na temat zakresu remontu mostu - mówili o organizacji ruchu pieszych i rowerzystów, dodatkowych usprawnieniach, które powinny pojawić się w ramach remontu i rozbudowy przeprawy, punktach widokowych, zejściach z mostu na Kępę Bazarową, itp. Spośród proponowanych rozwiązań najczęściej poparcia zyskały:

- wprowadzenie rozdzielonych ciągów pieszych i rowerowych po obu stronach mostu,
- zejście dla pieszych do Zamku Dybowskiego,
- schody na Kępę Bazarową,
- mini taras widokowy.

Wśród innych propozycji najczęściej wymieniano:

- zmiany w organizacji ruchu samochodów na moście: powrót do dwóch pasów ruchu lub poszerzenie jezdni dzięki odsunięciu barier ochronnych i stworzenie czterech pasów ruchu, przeznaczenie środkowego pasa dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych,
- torowisko tramwajowe poprowadzone do dworca Toruń Główny z możliwością przyszłego rozszerzenia jej na osiedla Podgórz i Stawki,
- usprawnienie komunikacji pieszej i tramwajowej - umożliwienie bezpiecznego, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów,
- zejście na Bulwar Filadelfijski,
- umożliwienie korzystania z zejść z mostu osobom poruszającym się na wózkach oraz osobom z wózkami dziecięcymi,
- uatrakcyjnienie iluminacji mostu,
- dodatkowe elementy w punkcie widokowym na moście: ławki, informacja turystyczna, mapa, monitoring, śmietniki, mini restauracja,

Pełne, szczegółowe zestawienie zgłoszonych przez mieszkańców uwag znajduje się w [podsumowaniu ankiety przeprowadzonej w 2016 r.](#)

Wyniki ankiety określiły kierunek działań zespołu projektowego, który stworzył koncepcję **Rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu.** Zawiera ona m.in.: zakres inwestycji i prac remontowych oraz plany dotyczące tymczasowej organizacji ruchu na moście.

W ramach drugiego etapu konsultacji mieszkańcy będą mogli zapoznać się z efektami prac projektantów, a także podyskutować o sposobie organizacji ruchu drogowego w czasie remontu przeprawy.

Co nas czeka w ramach konsultacji?

1. **Spotkanie konsultacyjne (23 października 2017, o godz.17.00, Przystań AZS w Toruniu, ul. Popiełuszki 1)**, na którym przedstawiona zostanie koncepcja remontu i rozbudowy mostu im. J. Piłsudskiego, placu Armii Krajowej oraz ul. Kujawskiej, w tym: zakres inwestycji oraz planowana organizacja ruchu.
 2. Podczas spotkania będziemy rozmawiać na temat planowanego remontu, związanych z nim utrudnień oraz sposobów organizacji ruchu i problemów komunikacyjnych, które wystąpią w tym okresie.
 3. Swoje uwagi oraz opinie **można także składać za pomocą poczty elektronicznej**, przesyłając maile na adres: konsultacje@um.torun.pl lub **zwykłą pocztą** na adres: Urząd Miasta Torunia, Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji, ul. Wały gen. Sikorskiego 87-100 Toruń.
-

PRZYJDŹ NA SPOTKANIE KONSULTACYJNE

**23 października 2017 r. (poniedziałek)
o godz. 17.00**

Przystań AZS w Toruniu, ul. Popiełuszki 1

**Jeśli nie możesz wziąć udziału w spotkaniu, napisz do nas na adres: konsultacje@um.torun.pl.
Na uwagi oraz opinie **czekamy do 12 listopada 2017 r.****

23 października 2017 r. o godz. 17.00 w przystani AZS na ul. Popiełuszki 1 odbyło się spotkanie otwarte z mieszkańcami, w sprawie rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu. Wzięło w nim udział ok. 40 osób.

Informacje na portalu **facebook (IloveTorun)**, 17 października 2017 r.

I ♥ Toruń

Mój Toruń

@MiastoTorun

- Strona główna
- Informacje
- Posty
- TORUN.PL
- Recenzje
- Zdjęcia
- Filmy
- DROGOWY TORUŃ
- CN Młyn Wiedzy
- Toruń na YouTube
- ORBITORUŃ.PL
- Wydarzenia
- Notatki
- Livestream
- Społeczność

[Utwórz stronę](#)

I ♥ Mój Toruń
Toruń 17 godz. · 

Zaczynamy II etap konsultacji dot. rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i Placu Armii Krajowej.
Na spotkanie konsultacyjne zapraszamy 23 X br. o g.17.00, na przystań AZS w Toruniu, przy ul. Popiełuszki 1.
Do 12 XI br. swoje uwagi można przesać na adres: konsultacje@um.torun.pl... [Zobacz więcej](#)



 **Lubię to!**  **Komentarze**  **Udostępnij**

   **205** Najlepsze komentarze ▾

18 udostępnień

 **Sara Sara Quint** Remontujcie, niech służy nam jeszcze wiele lat -i jako motyw i jako możliwość przeprawy.
Lubię to! · Odpowiedz ·  1 · 16 godz.

 **Sara Sara Quint**

Lubię to! · Odpowiedz ·  1 · 16 godz.

 **Artur Józef Mielniczek** Super
Lubię to! · Odpowiedz ·  1 · 15 godz.

Informacje w **Gazecie Nowości**, 17 października 2017 r.

Most Piłsudskiego do remontu. Kolejne konsultacje

tw 17 października 2017 21:10

Nowości Dziennik Toruński



Most im. J. Piłsudskiego w Toruniu będzie remontowany. Inwestycję poprzedzają konsultacje społeczne ©Sławomir Kowalski / Polska Press

Urząd Miasta rusza z kolejnym etapem konsultacji dotyczących remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy ul. Kujawskiej i Placu Armii Krajowej.

Spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami Torunia zaplanowano na najbliższy poniedziałek o godz. 17.00 na przystani AZS-u w Toruniu. Mieszkańcy będą mogli wówczas zapoznać się z efektami prac projektantów, a także podyskutować o sposobie organizacji ruchu drogowego w czasie [remontu](#) przeprawy. Ponadto swoje uwagi i opinie można przesłać do 12 listopada br. na adres: konsultacje@um.torun.pl.



Miasto Toruń

Informacje w gazecie **Nasze Miasto** , 19 października 2017r.

Nasze Miasto Toruń

19.10.17

nr: 80

str. 4

#remont

Wyraź swoje zdanie o moście

KONSULTACJE - Urząd Miasta i MZD zapraszają do udziału w drugim etapie konsultacji społecznych dotyczących rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i Placu Armii Krajowej. Spotkanie konsultacyjne odbędzie się 23 października (poniedziałek) o godz. 17.00, na przystani AZS w Toruniu, przy ul. Popiełuszki 1.

W czasie spotkania będzie można zapoznać się z efektami prac projektantów, a także podyskutować o sposobie organizacji ruchu drogowego w czasie remontu. Uwagi można też przesyłać na adres: konsultacje@um.torun.pl do 12 listopada 2017 r. W kwietniu ubiegłego roku została przeprowadzona ankieta internetowa na temat zakresu rozbudowy i remontu mostu. Torunianie zwracali wówczas uwagę na organizację ruchu pieszych i rowerzystów, dodatkowe usprawnienia, które powinny się pojawić, punktach widokowych, zejściach z mostu na Kępcę Bazarową, itp.

Informacje na stronie [chilli.torun](http://chillitorun.pl), 17 października 2017 r.

chillitorun.pl NEWS ▾ KULTURA ▾ CHILLIWOMEN ▾ SPORT ▾ PUBLICYSTYKA ▾ FOTO WSPÓLPRACA

Trwają konsultacje związane z remontem mostu drogowego

MIASTO
17 PAŹDZIERNIKA 2017



JAKUB STRZELKA
@JStrzelka

Dziennikarz, publicysta i czujny obserwator czerpiący z ikon polskiego felietonu, by jak najtrafniej opisywać toruńskie piekielko.

SŁOWA KLUCZOWE
IM. JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO
MOST DROGOWY MZD PRZEBUDOWA
REMONT



(fot. Maciej Gorczyński/chillitorun.pl)

11 REAKCJE    

Rozpoczyna się drugi etap konsultacji związanych z remontem mostu drogowego im. Józefa Piłsudskiego w Toruniu. Rozbudowywany będzie również układ drogowy ul. Kujawskiej i Placu Armii Czerwonej

Konsultacja odbędzie się w poniedziałek 23 października o godz. 17:00 na przystani AZS-u przy ulicy Popiełuszki 1. Spotkanie będzie bardzo dobrą okazją do zapoznania się z efektami prac projektantów, którzy zajmują się remontem przeprawy. Będzie można również podzielić się swoimi uwagami dotyczącymi modernizacji. Swoje uwagi można również przesyłać na adres: konsultacje@um.torun.pl.

– Przypomnijmy, że w kwietniu 2016 r. została przeprowadzona ankieta internetowa na temat zakresu rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego – mówi Agnieszka Kobus-Peńsko, rzecznik prasowy MZD. – Wzięło w niej udział 3 816 osób. Mieszkańcy wypowiedzieli się wtedy na temat zakresu remontu mostu – mówili o organizacji ruchu pieszych i rowerzystów, dodatkowych usprawnieniach, które powinny pojawić się w ramach remontu i rozbudowy przeprawy, punktach widokowych, zejściach z mostu na Kępe Bazarową.

Wśród innych propozycji mieszkańcy najczęściej wymieniali:

- zmiany w organizacji ruchu samochodów na moście: powrót do dwóch pasów ruchu lub poszerzenie jezdni dzięki odsunięciu barierek ochronnych i stworzenie czterech pasów ruchu, przeznaczenie środkowego pasa dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych,
- torowisko tramwajowe poprowadzone do dworca Toruń Główny z możliwością przyszłego rozszerzenia jej na osiedla Podgórz i Stawki,
- usprawnienie komunikacji pieszej i tramwajowej – umożliwienie bezpiecznego, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów,
- zejście na Bulwar Filadelfijski,

Cały tekst:

Rozpoczyna się drugi etap konsultacji związanych z remontem mostu drogowego im. Józefa Piłsudskiego w Toruniu. Rozbudowywany będzie również układ drogowy ul. Kujawskiej i Placu Armii Czerwonej

Konsultacja odbędzie się w poniedziałek 23 października o godz. 17:00 na przystani AZS-u przy ulicy Popiełuszki 1. Spotkanie będzie bardzo dobrą okazją do zapoznania się z efektami prac projektantów,

którzy zajmują się remontem przeprawy. Będzie można również podzielić się swoimi uwagami dotyczącymi modernizacji. Swoje uwagi można również przesyłać na adres: konsultacje@um.torun.pl.

– *Przypomnijmy, że w kwietniu 2016 r. została przeprowadzona ankieta internetowa na temat zakresu rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego – mówi Agnieszka Kobus-Pęńsko, rzecznik prasowy MZD. – Wzięło w niej udział 3 816 osób. Mieszkańcy wypowiedzieli się wtedy na temat zakresu remontu mostu – mówili o organizacji ruchu pieszych i rowerzystów, dodatkowych usprawnieniach, które powinny pojawić się w ramach remontu i rozbudowy przeprawy, punktach widokowych, zejściach z mostu na Kępę Bazarową.*

Wśród innych propozycji mieszkańcy najczęściej wymieniali:

- zmiany w organizacji ruchu samochodów na moście: powrót do dwóch pasów ruchu lub poszerzenie jezdni dzięki odsunięciu barierek ochronnych i stworzenie czterech pasów ruchu, przeznaczenie środkowego pasa dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych,
- torowisko tramwajowe poprowadzone do dworca Toruń Główny z możliwością przyszłego rozszerzenia jej na osiedla Podgórz i Stawki,
- usprawnienie komunikacji pieszej i tramwajowej – umożliwienie bezpiecznego, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów,
- zejście na Bulwar Filadelfijski,
- umożliwienie korzystania z zejść z mostu osobom poruszającym się na wózkach oraz osobom z wózkami dziecięcymi,
- uatrakcyjnienie iluminacji mostu,
- dodatkowe elementy w punkcie widokowym na moście: ławki, informacja turystyczna, mapa, monitoring, śmietniki, mini restauracja

Artykuł w gazecie **Dzień Dobry Toruń**, 24 października 2017 r.

Most im. Piłsudskiego. Wiemy, jakie zmiany czekają torunian

10:00, 24.10.2017 | Michał Tokarczyk

REKLAMA



Bez fajerwerków na samej przeprawie, ale za to duże zmiany na pl. Armii Krajowej. Torunianie poznali wczoraj wstępny projekt remontu mostu im. Piłsudskiego. Nie obyło się bez głosów sprzeciwu.

Na poniedziałkowe konsultacje w przystani AZS **stawilo się blisko 50 osób**. Nie brakowało mieszkańców lewobrzeżnego Torunia, radnych, a także przedstawicieli rad okręgu i lokalnych stowarzyszeń.

Głos najpierw zabrał Przemysław Petruś, przedstawiciel rzeszowskiej firmy Trasał, odpowiedzialnej za projekt remontu mostu im. Piłsudskiego. **Niemal półgodzinne wystąpienie podzielił na dwie części**. W pierwszej omówił zakres przebudowy, a w drugiej skupił się na organizacji ruchu drogowego podczas modernizacji.

Na moście prawie bez zmian...

Cały tekst:

Bez fajerwerków na samej przeprawie, ale za to duże zmiany na pl. Armii Krajowej. Torunianie poznali wczoraj wstępny projekt remontu mostu im. Piłsudskiego. Nie obyło się bez głosów sprzeciwu.

Na poniedziałkowe konsultacje w przystani AZS **stawiło się blisko 50 osób**. Nie brakowało mieszkańców lewobrzeżnego Torunia, radnych, a także przedstawicieli rad okręgu i lokalnych stowarzyszeń.

Głos najpierw zabrał Przemysław Petruś, przedstawiciel rzeszowskiej firmy Trasal, odpowiedzialnej za projekt remontu mostu im. Piłsudskiego. **Niemal półgodzinne wystąpienie podzielił na dwie części**. W pierwszej omówił zakres przebudowy, a w drugiej skupił się na organizacji ruchu drogowego podczas modernizacji.

Na moście prawie bez zmian...

Trasal zanim jeszcze usiadł do deski kreślarskiej, dostał od urzędników kilka wytycznych. W poniedziałek okazało się, że **wziął niemal wszystkie do serca**. I tak: chodniki z obu stron przeprawy zostaną poszerzone do około czterech metrów, dzięki czemu **pomieszczą ścieżki rowerowe**, będą też zejścia z mostu na Zamek Dybowski i Kępe Bazarową, oraz na Bulwar Filadelfijski. Obok nich staną windy, co **ułatwi poruszanie się niepełnosprawnym i starszym**. Miejsca na przeprawie starczy również dla czterech tarasów widokowych. Trzy staną nad filarami po stronie wschodniej i to z nich zobaczymy panoramę Starówki. Generalny remont czekają też **zabytkowe schody napółnocnym krańcu**, służące obecnie za nieformalny szalec. Nowy blask zyska iluminacja.

Jeśli kierowcy liczyli na dodatkowe usprawnienia, to z **konsultacji mogli wyjść rozczarowani**. Po kapitalnej wymianie nawierzchni, most zachowa tzw. suwak, czyli trzy pasy i wysepkę na środku. - Analizowaliśmy różne usprawnienia ruchu samochodowego. **Układ ten jest najlepszy z możliwych** - uzasadniał Petruś.

...ale pl. Armii Krajowej zupełnie jak nowy

Za to dużo większe zmiany dotkną pl. Armii Krajowej. Trasal proponuje zastąpić przestarzałe skrzyżowanie mostu trzech ulic - Poznańskiej, Kujawskiej i Nieszawskiej - **podłużnym, lekko spłaszczonym rondem**.

Z projektu wynika, że krajobraz pl. Armii Krajowej ma zmienić się nie do poznania. Od ul. Kujawskiej w stronę mostu zostanie wytyczony tzw. bajpas umożliwiający **płynny i bezkolizyjny przejazd z ominięciem ronda**.

Identyczne rozwiązanie pojawi się także na zjeździe z przeprawy do ul. Nieszawskiej. Ponadto do dworca Toruń Główny i ul. Poznańskiej zostaną poprowadzone **ścieżki dla jednośladow i nowychodniki**. Wymianę czeka kolejowy płot ciągnący się wzdłuż ul. Kujawskiej.

Przy wiadukcie **wyrośnie kładka dla pieszych i rowerzystów**. W ten sposób zastąpi przejście dla pieszych - zgodnie uznawane przez torunian za **jedno z najmniejbezpiecznych w mieście**. Autobusy MZK kursujące w stronę Stawek i Podgórze będą **zatrzymywać się tuż za zjazdem z mostu**, a nie jak do tej pory, czyli obok stacji benzynowej.

- Mieliliśmy ograniczone pole działania - uzasadniał Petruś ten nieregularny kształt. - Od wschodniej strony stację benzynową i miejską przepompownię, po zachodniej stronie leży kemping, a na południu kolejowy wiadukt. Ale tak wydłużone rondo zwiększy przepustowość, da wszystkim równą szansę na włączenie się do ruchu. Zwłaszcza jadącym od ul. Nieszawskiej, którzy nieraz czekali długie minuty zanim wjechali na skrzyżowanie.

Trzy warianty prac

Jeszcze przed spotkaniem mieszkańcy dociekali, w jaki sposób projektant rozwiąże **organizację ruchu na czasremontu przeprawy**. Trasa opracowała trzy koncepcje. Pierwsza zakłada **ruch wahadłowy na jednym pasie**, ale tylko dla **pojazdówmiejskiego przewoźnika**. Reszta pojedzie mostem im. gen. Zawackiej. Drugi wariant zakłada, że z przeprawy **skorzystają wszyscy, ale naprzemiennie**. To znaczy - od godz. 2.30 do 12.30 kierowcy będą jeździć zlewostrzeża na Starówkę, a przez resztę dnia w przeciwną stronę. W ostatniej koncepcji przejezdne w obu kierunkach mają być dwa wąskie pasy nawierzchni. Ale to rozwiązanie przewidziane **wyłącznie dla samochodów osobowych**, bo autobusy na pewno się nie zmieszczą. Na pytanie z sali, **ile taki remont może potrwać**, Petruś odparł: - Przy trzecim wariantcie zakładamy, że zajmie to **dwanaście miesięcy**. Wtedy włączył się Marcin Kowallek, dyrektor magistrackiego wydziału gospodarki komunalnej: - **Nie wyobrażam sobie, że mieszkańcy tej części Torunia będą odcięci komunikacji miejskiej. Jeśli będzie trzeba sprowadzimy mniejsze autobusy, które będą kursować między pl. Rapackiego a Armii Krajowej - zapewniał.**

Głosy wątpliwości

Potem przyszła kolej na głosy z sali. Zastanawiano się, czy w projekcie zachowano tzw. bramownicę, która **ostrzega ciężarówki o wysokości kolejowego wiaduktu**. Kowallek: - **W tej części Torunia obowiązuje ograniczenie do 12 t, więc żadne ciężarówki nie powinny tam się znaleźć. Łamiąc zakaz, bierze na siebie odpowiedzialność. Ale zostawimy na moście czujniki wysokości i znaki interaktywne.**

Zdaniem Pawła Kołacza z Pracowni Zrównoważonego Rozwoju **do kosza powinien trafić bajpas prowadzący w Nieszawską**. Nie krył też zdziwienia dla innych pomysłów rzeszowskiej firmy, nazywając je "prosamochodowym": - **Po co taką ilość przestrzeni chcecie wykorzystać do rozbudowy dużego skrzyżowania, które tak naprawdę jest ograniczone tym, co jest do zrobienia na moście? Dodatkowo likwidujecie przejście dla pieszych, wrzucacie ich na górę, co jest bardzo kontrowersyjne, bo od takich rozwiązań się odchodzi - mówił Kołacz.**

Zarówno rondo i bajpas w ul. Nieszawską zapewni większą przepustowość - odpowiedział mu Petruś. Dodał, że dzięki kładce piesi i rowerzyści będą czuć się bezpieczniej. Kołacz nadal naciskał: - Rozumiem, jeśli mówimy o odrodcie ekspresowej, ale nie w mieście.

Wtórował mu Maciej Cichowicz z Czasu Mieszkańców. Podkreślił, że wejście na kładkę będzie **nieładawym dla niepełnosprawnych** i osób z wózkami.

Bogdan Kędziński ze Stowarzyszenia Stawki zauważył, że **droga rowerowa na wysokości kolejowego przejazdu została "ucięta"**: - **Czy planujecie poprowadzić jej dalszy ciąg w ul. Poznańską? - zapytał, ale konkretnej odpowiedzi dostał.**

W ocenie Kędzińskiego rondo na pl. Armii Krajowej nie rozwiąże najważniejszego problemu z jakim zmaga się lewostrzeże, **czyli dużym natężeniem ruchu na linii północ-południe.**

Ciąg dalszy nastąpi

Uwagi zebrane podczas poniedziałkowych konsultacji posłużą do **naniesienia ewentualnych poprawek w projekcie**. Jego ostateczny kształt poznamy zapewne w przyszłym roku, gdy **dostanie akceptację urzędników.**

To drugie podejście magistratu do remontu wysłużonej przeprawy. W kwietniu ub.r. blisko 4 tys. torunian wypowiedziało się w internetowej ankiecie na temat zakresu przebudowy. Drogowcy zamierzają ruszyć z remontem mostu im. Piłsudskiego **najwcześniej w 2019 r.**

Artykuł w gazecie **Dzień Dobry Toruń**, 10 listopada 2017 r.

Dla torunian czy przyjezdnych? Spór o most im. Piłsudskiego

17:00, 10.11.2017 | MT

REKLAMA

Reklama zamknięta przez Google

Zgłoś tę reklamę

Informacja ▶



Pod koniec października torunianie poznali wstępny projekt przebudowy mostu im. Piłsudskiego. Fot. Tomasz Berent

Most im. Piłsudskiego powinien być dla torunian, a nie przyjezdnych kierowców. Niestety, urzędnicy mają inną koncepcję - mówią radni Czasu Mieszkańców. Mają jednak pomysł, jak to zmienić.

Pod koniec października torunianie [poznali wstępny projekt przebudowy mostu im. Piłsudskiego](#) oraz modernizacji układu drogowego w rejonie pl. Armii Krajowej i ul. Kujawskiej. Jednak koncepcja przygotowana na zlecenie magistratu [zawiodła oczekiwania radnych z Czasu Mieszkańców](#). Dali temu wyraz na piątkowej konferencji prasowej w kawiarni Wejściówka.

Cały tekst:

Most im. Piłsudskiego powinien być dla torunian, a nie przyjezdnych kierowców. Niestety, urzędnicy mają inną koncepcję - mówią radni Czasu Mieszkańców. Mają jednak pomysł, jak to zmienić.

Pod koniec października torunianie [poznali wstępny projekt przebudowy mostu im. Piłsudskiego](#) oraz modernizacji układu drogowego w rejonie pl. Armii Krajowej i ul. Kujawskiej. Jednak koncepcja przygotowana na zlecenie magistratu **zawiodła oczekiwania radnych z Czasu Mieszkańców**. Dali temu wyraz na piątkowej konferencji prasowej w kawiarni Wejściówka.



– Remont tak dużego obiektu był ogromną szansą, by pochylić się nad nowymi rozwiązaniami w układzie drogowym Torunia. Niestety, tę szansę chyba stracono - przekonywał Maciej Cichowicz z CzM.

Jego zdaniem potrzebna jest dyskusja o nowej organizacji ruchu dla tej części miasta. Przypomniał, że magistrat chce w przyszłości puścić wzdłuż przeprawy trasę staromostową łączącą północne osiedla Torunia z trasą S10. Dla Cichowicza te plany są mocno szkodliwe, **bo wpuszczą na lewobrzeże i do centrum ogromne ilości nowych samochodów**, głównie przyjezdnych.

Zwrócił przy tym uwagę, że miasto nie wykorzystuje potencjału mostu im. gen. Zawackiej. Przynotował statystyki, z których wynika, że **kierowcy chętniej wybierają starą i wysłużoną przeprawę** (45 tys. aut dziennie) niż oddaną do użytku kilka lat temu (poniżej 40 tys.).

- Dla nas jest to zaskakujące. Po to wybudowaliśmy za kilkaset milionów złotych dwujezdniowy, czteropasmowy most gen. Zawackiej, żeby jeździło po nim więcej samochodów niż na moście im. Piłsudskiego - mówił Cichowicz.

Według radnych nic nie stoi na przeszkodzie, by po remoncie **ruch w rejonie starej przeprawy miał charakter wyłącznie lokalny**. Pod pewnymi warunkami. **Po pierwsze:** należy przenieść drogę krajową nr 15 (biegnącą z Gniezna do Olsztyna) na most im. gen. Zawackiej, co pozwoli odciążyć lewobrzeże od kierowców spoza miasta (np. z Inowrocławia i Kowalewa Pomorskiego). **Po drugie:** konieczna jest budowa węzła Toruń-Czerniewice, który ściągnie pojazdy z S10 i autostrady na nową przeprawę.

Czas Mieszkańców argumentuje, że takie rozwiązania **zmniejszą przepustowość** na moście im. Piłsudskiego nawet o połowę i **pozwolą odetchnąć zakorkowanym mieszkańcom lewobrzeża**.

To nie są jedyne zastrzeżenia Czasu Mieszkańców do magistrackiej koncepcji. Stawiają też pod znakiem zapytania kształt pl. Armii Krajowej po modernizacji. Projekt zakłada budowę podłużnego ronda, **co zdaniem radnych jest złym pomysłem**.



– Inwestycja zakłada długie spacerki do przystanków autobusowych i przesiadkowe komplikacje. Nie rozwiązuje też problemu rowerzystów i pieszych, którzy korzystają z wąskiego chodnika pod kolejowym wiaduktem - mówi Jakub Gołębiewski.



Miasto Toruń

W najbliższym czasie Czas Mieszkańców złoży **jeszcze kilka poprawek do koncepcji**

Informacje w Gazecie Pomorskiej, 14listopada 2017 r.



W skrócie

TORUŃ

Czas Mieszkańców o przebudowie mostu

Radni Czasu Mieszkańców przedstawili pomysły dotyczące przebudowy mostu drogowego im. J. Piłsudskiego w Toruniu oraz okolicy ul. Kujawskiej i Placu Armii Krajowej.

- Chcemy, aby stworzono takie rozwiązania drogowe, dzięki którym osoby dojeżdżające na przykład do pracy z Inowrocławia do Kowalewa nie będą przejeżdżały starym mostem tylko wybierały nową przeprawę im. gen. Elżbiety Zawadzkiej. Przedstawiona podczas konsultacji koncepcja przebudowy starego mostu spowoduje jedynie jego zakorkowanie - mówił Maciej Cichowicz, radny Czasu Mieszkańców.

Przedstawiciele klubu chcą tym samym określić rolę jaką będzie pełnił w przyszłości most im. J. Piłsudskiego.

- Miasto powinno także odstąpić od przenoszenia przepompowni wodociągów toruńskich oraz ingerowania w teren Campingu „Tramp”. Z kolei w wiadukcie na placu Armii Krajowej należy wykonać tunel dla ruchu pieszo-rowerowego - tłumaczył Jakub Gołębiewski.

(TW)

W setnym felietonie będzie o moście

Miasto na rowerze

**J. Jaroszyńska,
Stowarzyszenie
Rowerowy Toruń**



Kiedy pisałam pierwszy felieton do Gazety Pomorskiej w sierpniu 2015 roku nie myślałam, że nadejdzie dzień, w którym ukaże się wydanie z moją setną publikacją. Dziś jest ten dzień, a ten felieton ma numer 100. Okazało się, że przez te ponad dwa lata kwestie związane z tematyką rowerową są w dalszym ciągu niewyczerpanym źródłem inspiracji, a otaczająca rzeczywistość dostarcza kolejne historie, o których warto napisać kilka słów. Jubileuszowy felieton również poświęcę istotnej sprawie, a mianowicie miejskim pomysłom na remont i przebudowę mostu im. J. Piłsudskiego oraz Placu Armii Krajowej. W połowie listopada zakończył się

drugi etap konsultacji w tej sprawie. Urzędnicy przedstawili wstępną koncepcję remontu i przebudowy, a mieszkańcy otrzymali możliwość zgłaszania uwag do zaproponowanych przez rzeszowskich projektantów rozwiązań. Zorganizowane w tej sprawie pod koniec października spotkanie konsultacyjne cieszyło się, delikatnie mówiąc, umiarkowanym zainteresowaniem mieszkańców. Szkoda, bo to w jaki sposób zostanie przebudowany stary most i jego najbliższa okolica wpłynie na codzienne życie bardzo wielu osób. Tymczasem niektóre z zaproponowanych rozwiązań wydają się być nie do końca przemyślane. Nie wiadomo czy przewymiarowane rondo na Placu Armii Krajowej na pewno usprawni ruch na wszystkich relacjach, czy będzie dokładnie odwrotnie i kierowcy utkną w korku. Nie wiadomo dlaczego autorzy koncepcji upierają się, że kładka dla pieszych i rowerzystów zamiast przejścia dla pie-

szych w poziomie jezdni ma być wygodniejszym rozwiązaniem. Przy projektowaniu infrastruktury rowerowej zapomniano o wielu ważnych szczegółach, a niektóre zaproponowane rozwiązania są po prostu złe. Oczywiście wszystkie wątpliwe pod względem funkcjonalnym pomysły zawarte w koncepcji można bronić, twierdząc, że są niezbędne, gdyż zwiększają bezpieczeństwo na drodze. Czy jednak nadużywane słowo bezpieczeństwo ma zastąpić zdrowy rozsądek i specjalistyczną wiedzę? Wolałabym, aby tak nie było. Nie wiadomo dlaczego zakres prac nie uwzględnia przebudowy przestroni pod wiaduktem kolejowym lub nie zakłada możliwości stworzenia nowego przepustu dla pieszych i rowerzystów. To przecież doskonała okazja, aby wreszcie zlikwidować wąskie gardło, które znacząco hamuje rozwój komunikacji rowerowej między lewobrzeżnymi osiedlami Torunia, a centrum.

Jedyna rzecz za którą rzeczywiście można pochwalić autorów koncepcji, to poszerzenie obustronnych chodników na moście i wydzielenie tam przestrzeni dla pieszych i rowerzystów.

Stowarzyszenie Rowerowy Toruń aktywnie brało udział w całym etapie mostowych konsultacji, z pismami na ten temat można zapoznać się na naszej stronie. Mam nadzieję, że uwagi, które wnieśliśmy zostaną uwzględnione i projekt, który powstanie usprawni, a nie pogorszy warunki ruchu w tym miejscu. Nie zapominajmy, że mimo wybudowania nowej przeprawy przez Wisłę, most im. Piłsudskiego w dalszym ciągu odgrywa i będzie odgrywał istotną rolę w układzie komunikacyjnym Torunia. To w jaki sposób zostanie przebudowany jest bardzo ważne i nie można zmarnować okazji do tego, aby zapewnić lepsze warunki do poruszania się dla wszystkich uczestników ruchu, a zwłaszcza pieszych i rowerzystów. ●

Artykuł w **Gazecie Wyborczej**, 19 października 2017 r.

Jaki ma być most po przebudowie?

Ruszają kolejne konsultacje społeczne dotyczących przebudowy starego mostu im. Piłsudskiego oraz modernizacji układu drogowego w rejonie ul. Kujawskiej i pl. Armii Krajowej.

AGNIESZKA KĘPKA

To już drugi etap konsultacji w sprawie starej przeprawy przez Wisłę. W kwietniu ub.r. przeprowadzono ankietę internetową na temat zakresu rozbudowy i remontu mostu. Wzięło w niej udział ponad 3,8 tys. osób. Torunianie wypowiadali się nie tylko na temat zakresu prac, ale także organizacji ruchu podczas remontu.

- Spośród proponowanych rozwiązań najczęściej poparcia zyskały: wprowadzenie rozdzielonych ciągów pieszych i rowerowych po obu stronach mostu, zejście dla pieszych do Zamku Dybowskiego, schody na Kępę Bazarową, minitaras widokowy - wymienia Agnieszka Kobus-Peńsko, rzeczniczka MZD.

Wśród innych propozycji najczęściej wymieniano m.in. zmiany w organizacji ruchu na moście: powrót do dwóch pasów lub poszerzenie jezdni dzięki odsunięciu barierek ochronnych i stworzenie czterech pasów ruchu, ewentualnie przeznaczenie środkowego pasa dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych. Inne pomysły to poprowadzenie torowiska tramwajowego do dworca Toruń Główny, umożliwienie bezpiecznego, bezkolizyjnego przejścia

Niektórzy torunianie na moście umieściliby podwieszoną restaurację.

Byli też i tacy, którzy chętnie widzieliby na przeprawie wieżę widokową albo kolejkę linową

dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów, zejście na Bulwar Filadelfijski.

Padaly także propozycje związane z poprawą estetyki, np. zmiana iluminacji i odważne pomysły dotyczące proponowanego punktu widokowego na moście: niektórzy w połowie wysokości filarów umieściliby dodatkową platformę albo podwieszoną restaurację. Byli też i tacy, którzy chętnie widzieliby na przeprawie wieżę widokową albo kolejkę linową.

Kolejne spotkanie konsultacyjne w sprawie remontu i rozbudowy mostu zaplanowano 23 października, o godz.17, na przystani AZS przy ul. Popieluszki. Mieszkańcy będą mogli zapoznać się z efektami prac projektantów, a także podyskutować o sposobie organizacji ruchu drogowego w czasie remontu. Uwagi można przesyłać do 12 listopada na adres: konsultacje@um.torun.pl.

Więcej na

torun.wyborcza.pl

Artykuł w **Gazecie Wyborczej**, 24 października 2017 r.

MOST DO REMONTU

■ **Poznaliśmy koncepcję przebudowy starego mostu drogowego.**
Wiadomo już, jak będzie wyglądała organizacja ruchu w trakcie prac

AGNIESZKA KĘPKA

Generalny remont przeprawy im. Piłsudskiego obejmować ma rozbiorę płyt pomostu, wsporników przychodnikowych, wymianę łożysk i urządzeń dylatacyjnych oraz uszkodzonych elementów przeseł. Powstanie nowa płyta, zamontowane zostaną dłuższe wsporniki, na których pomieszczą się, po obu stronach, ścieżki rowerowe szerokie na 2 m i chodniki o szerokości 1,8 m.

Zaplanowano modernizację odwodnienia i oświetlenia, przebudowę północnych schodów. Pojawić się mają także nowe elementy: windy dla niepełnosprawnych i zejścia na Bulwar Filadelfijski. Powstaną schody po stronie południowej, pochylnia i zejścia do zamku dybowskiego oraz na Kępę Bazarową. Wytyczona ma być ścieżka na punkt widokowy, przebudowana droga do zamku dybowskiego, planowana jest budowa mostku przez Małą Wisłę.

Na moście będą cztery platformy widokowe. Usytuowane zostaną nad filarami, po to, by wzmocnione wsporniki miały odpowiednie podparcie. Szerokość każdej platformy wyniesie 1,5 m, a ich długość kilka metrów. Z trzech z nich będzie można podziwiać panoramę Starówki i Kępę Bazarową. Stojąc na czwartej, mniej więcej pośrodku przeprawy, zobaczymy zamek dybowski i nabrzeże Wisły od strony przystani AZS.

W planach jest przebudowa pl. Armii Krajowej wraz z odcinkiem ul. Kujawskiej sięgającym aż do jej skrzyżowania z Dybowską. Na placu powstanie wydłużone rondo. Zlikwi-

dowane zostanie niebezpieczne przejście dla pieszych przy wiadukcie kolejowym, zamiast niego będzie kładka dla pieszych i rowerzystów. Przejścia na poziomie ulicy nadal mają funkcjonować na Kujawskiej i Nieszawskiej. Wzdłuż Kujawskiej od strony torów kolejowych będą chodnik i ścieżka rowerowa.

Cały czas można zgłaszać uwagi do projektu przebudowy starego mostu (konsultacje@um.torun.pl), drugi etap konsultacji społecznych kończy się 12 listopada. Podczas poniedziałkowego spotkania z mieszkańcami nie tylko przedstawiono koncepcję przebudowy, ale mówiono także, jak miałyby wyglądać ruch podczas robót. Projektant przygotował trzy warianty. We wszystkich przeprawa ma być częściowo udostępniona dla aut i pieszych.

Wariant pierwszy zakłada ruch jednokierunkowy wahadłowy tylko dla pojazdów komunikacji publicznej. Oznacza to, że autobusy miejskie jeździłyby raz w jedną, raz w drugą stronę po połowie mostu, na drugiej toczyłyby się prace. - Ten wariant zakłada tylko ruch komunikacji miejskiej przez 24 godziny na dobę - mówi Przemysław Patrusz z rzeszowskiej firmy Trasal, która przygotowała koncepcję przebudowy.

Drugi wariant także zakłada ruch wahadłowy. Przez most mogłyby jeździć pojazdy do 3,5 t. Od godz. 2.10 w nocy do 12.30 w dzień możliwy byłby ruch tylko na północ, wtedy większość kierowców podąży z lewo-brzeża do centrum. Zaś od 12.40 do 2 w nocy możliwa byłaby jazda na południe, torunianie mogliby spokojnie wrócić z pracy do domu. Oczy-

wiście kwestia godziny zmiany kierunku jest otwarta.

Według trzeciego wariantu najpierw wyremontowano by jedną trzecią mostu, a potem resztę. W pierwszym etapie, gdy prace obejmowałyby mniejszą powierzchnię przeprawy, na pozostałej wyznaczono by dwa pasy ruchu o szerokości 2,75 m. Ruch odbywałby się w dwóch kierunkach. Po moście mogłyby jeździć pojazdy nie cięższe niż 3,5 t. Po tem ruch zostałby przerzucony na tę wyremontowaną część, a na pozostałe dwie trzecie mostu wkroczyliby budowlańcy. Możliwy byłby tylko ruch jednokierunkowy według wariantu pierwszego albo drugiego.

W wariantach nr 2 i 3 przeprawa byłaby zamknięta m.in. dla autobusów MZK. - Trzeba byłoby pomyśleć o busach dowożących ludzi na przykład do pl. Rapackiego albo jakimś innym rozwiązaniu - mówił podczas spotkania Marcin Kowallek, dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej **Urzędu Miasta Torunia**.

Zdaniem rzeczniczki MZD Agnieszki Kobus-Peńsko rozpoczęcie remontu mostu planuje się w pierwszym kwartale 2019 r. Prace mają potrwać od 12 do 18 miesięcy. Po ich zakończeniu ruch na przeprawie będzie się odbywał tak jak obecnie. ◉

Czekamy na opinie

Jak oceniasz koncepcję przebudowy mostu im. Piłsudskiego? Adres e-mail: redakcja@torun.agera.pl

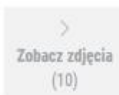
Informacje na stronie **Gazety** , 25 października 2017 r.

Stary most po remoncie i ruch w trakcie prac [KONCEPCJA]

ak 25.10.2017 05:48



Most drogowy im. Piłsudskiego w Toruniu . (AGNIESZKA BIELECKA)



Poznaliśmy koncepcję przebudowy starego mostu drogowego. Wiadomo już, jak będzie wyglądała organizacja ruchu w trakcie prac.



Artykuł w Gazecie Wyborczej, 24 listopada 2017 r.

Piłsudski idzie do remontu



Na most Piłsudskiego wrócił korki, remont to okazja do nowej organizacji ruchu

AGNIESZKA KĘPKA / WISZCZAK

Most im. Piłsudskiego

Został oficjalnie oddany do użytku w listopadzie 1934 r. To nie była nowa konstrukcja - przeniesiono ją do Torunia z rozbiornego w 1928 r. mostu kolejowego w Opaleniu koło Kwidzyna, zbudowanego z powodu zmiany granic po 1918 r. W listopadzie 1934 r. uruchomiono na moście także linię tramwajową na Podgórze, zamkniętą w 1984 r. Most był dwukrotnie wysadzony: w 1939 r. przez wojska polskie, a w 1945 r. przez Niemców - odbudowę zakończono w 1950 r. Ostatni poważny remont most przechodził w 1982 r. - wtedy zmieniono m.in. nawierzchnię, zdemontowano torowiska tramwajowe; ruch podczas remontu odbywał się po tymczasowych mostach postawionych na palach od strony kapitałku Włódek. W latach 2002-2004 odnowiono stalowe kratownice, a w 2007 zamontowano iluminację. Długość długość mostu to 595 m.

Zakończyły się konsultacje społeczne w sprawie remontu mostu im. Piłsudskiego w Toruniu. Koncepcje przebudowy przeprawy i organizacji ruchu w trakcie i po zakończeniu prac przedstawiła firma projektowa.

Obecnie nad uwagami mieszkańców pracują urzędnicy.

AGNIESZKA KĘPKA

Generálny remont przeprawy im. Piłsudskiego obejmować ma rozbiórkę płyt mostu, wsporników przychodnikowych, wymianę łożysk i urządzeń dystansujących oraz uszodzonych elementów przęsła. Powstanie nowa płyta, zamontowane zostaną dłuższe wsporniki, na których pomieszczą się po obu stronach ścieżki rowerowej szerokie na 2 m i chodniki o szerokości 1,5 m. Zarówno po zachodniej, jak i wschodniej stronie mostu ścieżkami pojedziemy w obu kierunkach. Od chodników nie będzie ich oddzielał żaden fizyczny bariera, ale jedynie namalowane na nawierzchni linie.

Zaplanowano modernizację odwodnienia i oświetlenia, przebudowę północnych schodów. Płynąć się mają także nowe elementy windy dla niepełnosprawnych i zejścia na Bulwar Piłsudziński. Wzdłuż Ślimaka Getyńskiego planowany jest ciąg pieszo-rowerowy.

Powstaną schody po stronie południowej, pochylnia i zejście do zamku dybowskiego oraz na Kępe Bazarową w rejonie filaru przy Małej Wisłocie. Te schody muszą być zbudowane tak, by w razie czego nie tamowały przepływu wody, jeśli stan Wisły niebezpiecznie się podniesie. W ramach inwestycji planuje się także spacerowy wzdłuż Wisły między punktem widokowym a zamkiem dybowskim. Na wysokości zamku dybowskiego droga przekroczy Małą Wisłokę, przez którą przerażony zostanie most. W jakiej technologii będzie zbadawany, na razie nie wiadomo. Trasa spacerowa ma być dostosowana dla niepełnosprawnych.

Na moście będą cztery tarasy widokowe. Ich utworzenie postuluwali mieszkańcy biorący udział w pierwszym etapie konsultacji społecznych. Użytkowane zostaną też filarsy po to, by wzmocnione wsporniki podchodnikowe miały odpowiednie podparcie. Szerokość kładziej z platform wynosi 1,5 m, a ich długość kilka metrów. Z trzech będzie można podziwiać panoramę Starówki i Kępe Bazarowe. Stojąc na czwartej, mniej więcej pośrodku przeprawy, zobaczymy zamek dybowski i nabrzeże Wisły od strony przystani AZS.

Zmiany na pl. Armii Krajowej

W planach jest przebudowa pl. Armii Krajowej wraz z odcinkiem ul. Kujawskiej sięgającym aż do jej skrzyżowania z Dybowską. Projektanci musieli się zmieścić między terenem kamperingu Trump i stacją benzynowa oraz torami. Znajdująca się w pobliżu pompownia zostanie przeniesiona. Na placu powstanie wydłużone rowno o średnicy 45 metrów, nieco „skrzywione” w stosunku do osi drogi prowadzącej z mostu. Koncepcja będzie budowa muru oporowego przy kamperingu, by odpowiednio zabezpieczyć znajdującą się tam domki. Zlikwidowa-

wane zostanie niebezpieczne przejście dla pieszych przy wiadukcie kolejowym, zamiast niego będzie kładka dla pieszych i rowerzystów, wyższa niż sam wiadukt. Prowadzić na nią będą pochylnia i schody. Nadal mają być przejścia na poziomie ulicy na Kujawskiej i Nieszawskiej. Ulica Kujawska do skrzyżowania z Dybowską będzie miała dwa pasy ruchu. Po obu jej stronach powstaną chodniki, a od strony linii kolejowej także ścieżka rowerowa. - Od jezdnii ścieżka rowerowa będzie oddzielona sporym pasem zieleni - mówi Przemysław Patrzył z rozeszkiej firmy Trasał, która przygotowała koncepcje przebudowy.

Komunikacyjne warianty

Most i układy drogowy po remoncie to jedna sprawa, ruch w trakcie prac - drugi. Projektant przygotował trzy warianty organizacji ruchu. We wszystkich przeprawa ma być cały czas dostępna dla pieszych i rowerzystów, a w ograniczonym zakresie także dla pojazdów.

Wariant pierwszy zakłada ruch jednokierunkowy wahadłowy tylko dla pojazdów komunikacji publicznej. Oznacza to, że autobusy miejskie jeździłyby raz w jedną, raz w drugą stronę po połowie mostu, na drugą stronę toczyłyby się pnie. - Ten wariant zakłada tylko ruch komunikacji miejskiej przez 24 godziny na dobę - mówi Patrzył.

Drugi wariant także przewiduje ruch wahadłowy. Przez most mogłyby jeździć pojazdy do 3,5 t. Od godz. 2:30 do 12:30 mogłyby być ruch tylko na północ, wtedy większość kierowców podąża z kowozem do centrum. Zaś od 12:40 do 2 w nocny jechałyby na południe, torunianie mogłyby spojnie wrócić z pracy do domu. Oczywiście kwestia godzin, o której zmieniano by kierunek jazdy, jest otwarta.

Wielogłozki wariant najpierw wyremontowano by jedną trzecią mostu, a potem pozostałe dwie trzecie.

W pierwszym etapie, gdy prace obejmowałyby mniejszą powierzchnię przeprawy, na pozostałej wyznaczono by dwa pasy ruchu o szerokości 2,75 m. Ruch odbywałby się w dwóch kierunkach. Po moście mogłyby jeździć pojazdy nie cięższe niż 3,5 tony. Później ruch zostałby przetrzymany na wyremontowaną część, a na pozostałe dwie trzecie mostu wkroczyłyby budowlance. Możliwy byłby tylko ruch jednokierunkowy według wariantu pierwszego albo drugiego.

W wariantach nr 2 i 3 przeprawa byłaby zamknięta m.in. dla autobusów MKZ. - Trzeba byłoby pomyśleć o busach dowożących ludzi na przykład do pl. Rapańskiego albo o jakimś innym rozwiązaniu - mówił podczas spotkania konsultacyjnego Marcin Kowalik, dyrektor wydziału gospodarki komunalnej Urzędu Miasta Torunia.

Złanek rozeszkiej Miejskiego Zarządu Dróg Agnieszki Kobus-Perko rozpoczęcie remontu mostu możliwe jest w pierwszym kwartale 2019 r. Prace mają potrwać od 12 do 18 miesięcy. Później zakończony ruch na przeprawie będzie się odbywał tak jak obecnie.

Ludzie się wypowiedzieli

Konsultacje społeczne w sprawie remontu i ruchu podczas jego trwania zakończyły się 12 listopada. W spotkaniu, na którym projektant przedstawił koncepcje, wzięło udział około 30 osób. Droga elektroniczną uwagę przesłało 13 osób. - Otrzymałmśmy również dwa oficjalne pisma od Stowarzyszenia Rowerowy Toruńcówstowarzyszenia i klubu radnych Czas Mieszkańców - mówi Anna Kulhida-Rondek, rzeczniczka prezydenta miasta. - Pytania oraz uwagi mieszkańców dotyczyły bardzo wielu zagadnień związanych z przebudową i remontem mostu drogowego im. Piłsudskiego oraz przebudową układu drogowego na Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu. - Był one no tyle różne, że trudno ocenić, która tematyka powinna być priorytetowa.

Czytelnicy przesyłali także opinie do redakcji. Autor jednej z nich zastanawiał się, czemu nie rozważa się budowy czterech pasów ruchów. „Patrząc na plany, mijając na płycie jezdni najęte około 1150 cm. Przewidziano trzy pasy po 3 metry, więc na 11,5 metrach można by zrobić dwa pasy dla szerszych pojazdów po 2,95 m i dwa pasy dla samochodów osobowych po 2,80 m. Dla bezpieczeństwa (pod kątem potencjalnego odderzenia wiłkięgo pojazdu w konstrukcję mostu) duże pojazdy można by puścić pasami zewnętrznyimi, samochody osobowe wewnętrznyimi. Drugą sprawą, dlaczego nie przedstawiłono już kontrowersyjnej koncepcji przebudowy pl. Rapańskiego, gdzie planuje się wstecz przysiadkiowa na podobieństwo bulwa z pl. Solidarności” - napisał do „Wyborczej” pan Tomasz. Obecnie poszczególne wydziały urzędu miasta pracują nad uwagami zgłoszonymi przez mieszkańców.

Przypominamy, to już drugi etap konsultacji. W kwietniu ubiegłego roku przeprowadzono ankietę internetową na temat zakresu przebudowy i remontu mostu. Wzięło w niej udział ponad 3,8 tys. osób. Proponowano m.in. wprowadzenie rozdzielonych ciągów pieszych i rowerowych po obu stronach mostu, zejście dla pieszych do zamku dybowskiego, schody na Kępe Bazarowe, minitaras widokowy. Niektórzy mieszkańcy byli za wprowadzeniem zmiany w organizacji ruchu na moście - proponowali powrót do dwóch pasów lub poszerzenie jezdni dzięki odsunięciu barierki ochronnej i stworzenie czterech pasów ruchu, ewentualnie przesunięcie środkowego pasu dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych.

Niektórzy do tematu podskoczyli z fantazją. Zapropowowali ciękanie, ale słuch trudne do realizacji elementy: kulę lodową, podwieszanie restauracji, taras widokowy w połowie wysokości filarów, wieżę widokową, a

Informacje na stronie Bydgoszcz24.pl, 22 listopada 2017 r.

bydgoszcz24.pl

Co chcesz wyszukać?



WIADOMOŚCI Z REGIONU / TORUŃ

Most im. Piłsudskiego. Wiemy, jakie zmiany czekają torunian

22:11, 25.10.2017 | Michał Tokarczyk

REKLAMA

Reklama zamknięta przez Google

Zgłoś tę reklamę

Dlaczego ta reklama? ▶



Zródło: www.ddtorun.pl

Bez fajerwerków na samej przeprawie, ale za to duże zmiany na pl. Armii Krajowej. Torunianie poznali wstępny projekt remontu mostu im. Piłsudskiego. Nie obyło się bez głosów sprzeciwu.

Na konsultacje w przystani AZS stawiło się blisko 50 osób. Nie brakowało mieszkańców lewobrzeżnego Torunia, radnych, a także przedstawicieli rad okręgu i lokalnych stowarzyszeń.

Cały tekst:

Bez fajerwerków na samej przeprawie, ale za to duże zmiany na pl. Armii Krajowej. Torunianie poznali wstępny projekt remontu mostu im. Piłsudskiego. Nie obyło się bez głosów sprzeciwu.

Na konsultacje w przystani AZS stawiło się blisko 50 osób. Nie brakowało mieszkańców lewobrzeżnego Torunia, radnych, a także przedstawicieli rad okręgu i lokalnych stowarzyszeń.

Głos najpierw zabrał **Przemysław Petruś, przedstawiciel rzeszowskiej firmy Trasal**, odpowiedzialnej za projekt remontu mostu im. Piłsudskiego. Niemal półgodzinne wystąpienie podzielił na dwie części. W pierwszej omówił zakres przebudowy, a w drugiej skupił się na organizacji ruchu drogowego podczas modernizacji.

Na moście prawie bez zmian...

Trasal zanim jeszcze usiadł do deski kreślarskiej, dostał od urzędników kilka wytycznych. W poniedziałek okazało się, że wziął niemal wszystkie do serca. I tak: **chodniki z obu stron przeprawy zostaną poszerzone do około czterech metrów, dzięki czemu pomieszczą ścieżki rowerowe, będą też zejścia z mostu na Zamek Dybowski i Kępę Bazarową, oraz na Bulwar Filadelfijski. Obok nich staną windy, co ułatwi poruszanie się niepełnosprawnym i starszym.**

Miejsca na przeprawie starczy również dla czterech tarasów widokowych. Trzy staną nad filarami po stronie wschodniej i to z nich zobaczymy panoramę Starówki. Generalny remont czekają też zabytkowe schody na północnym krańcu, służące obecnie za nieformalny szalec. Nowy blask zyska iluminacja.

...ale pl. Armii Krajowej zupełnie jak nowy

Za to dużo większe zmiany dotkną pl. Armii Krajowej. Trasal proponuje zastąpić przestarzałe skrzyżowanie mostu i trzech ulic - Poznańskiej, Kujawskiej i Nieszawskiej - podłużnym, lekko spłaszczonym rondem.

- Mieliliśmy ograniczone pole działania - uzasadniał Petruś ten nieregularny kształt. - Od zachodu mamy stację benzynową i miejską przepompownię, po wschodniej stronie leży kemping, a na południu kolejowy wiadukt. Ale tak wydłużone rondo zwiększy przepustowość, da wszystkim równą szansę na włączenie się do ruchu. Zwłaszcza jadącym od ul. Nieszawskiej, którzy nieraz czekali długie minuty zanim wjechali na skrzyżowanie.

Z projektu wynika, że krajobraz pl. Armii Krajowej ma zmienić się nie do poznania. Od ul. Kujawskiej w stronę mostu zostanie wytyczony tzw. bajpas umożliwiający płynny i bezkolizyjny przejazd z ominięciem ronda. Identyczne rozwiązanie pojawi się także na zjeździe z przeprawy do ul. Nieszawskiej.

Ponadto do dworca Toruń Główny i ul. Poznańskiej zostaną poprowadzone ścieżki dla jednośladow i nowe chodniki. Wymianę czeka kolejowy płot ciągnący się wzdłuż ul. Kujawskiej.

Przy wiadukcie wyrośnie kładka dla pieszych i rowerzystów. W ten sposób zastąpi przejście dla pieszych - zgodnie uznawane przez torunian za jedno z najniebezpieczniejszych w mieście. Autobusy MZK kursujące w stronę Stawek i Podgórze będą zatrzymywać się tuż za zjazdem z mostu, a nie jak do tej pory, czyli obok stacji benzynowej.

Uwagi zebrane podczas konsultacji posłużą do naniesienia ewentualnych poprawek w projekcie. Jego ostateczny kształt poznamy zapewne w przyszłym roku, gdy dostanie akceptację urzędników.

To drugie podejście magistratu do remontu wysłużonej przeprawy. W kwietniu ub.r. blisko 4 tys. torunian wypowiedziało się w internetowej ankiecie na temat zakresu przebudowy.

Drogowcy zamierzają ruszyć z remontem mostu im. Piłsudskiego najwcześniej w 2019 r

Informacja na forum portalu **Skyscrapercity**, 23 października 2017 r.


Today, 11:53 AM

hNr
Registered User

Join Date: Mar 2009
Location: Toruń
Posts: 2,199
Likes (Received):

Quote:

Originally Posted by [konsultacje.torun.pl](#)
23 października 2017 r. o godz. 17:00 w przystani AZS na ul. Popieluszki 1 odbyło się spotkanie otwarte z mieszkańcami, w sprawie rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego oraz rozbudowy układu drogowego ul. Kujawskiej i placu Armii Krajowej w Toruniu. Wzięło w nim udział ok. 40 osób.



Poniżej, do pobrania załączamy materiały, które prezentowane były podczas spotkania.

<http://www.konsultacje.torun.pl/site...rezentacja.pdf>

http://www.konsultacje.torun.pl/site...s/2016/r_1.pdf

http://www.konsultacje.torun.pl/site...2016/r_2.1.pdf

http://www.konsultacje.torun.pl/site...2016/r_2.2.pdf

http://www.konsultacje.torun.pl/site...2016/r_2.3.pdf

Audycja w **radio PIK**, 10 listopada 2017 r.

W trosce o most im. Józefa Piłsudskiego w Toruniu

2017 11 10, 17:04 Autor: Wiktor Strumnik

Lubią 0 Udostępnij



"Uczyń most im. Józefa Piłsudskiego głównie lokalną przeprawą dla mieszkańców miasta" - proponują w zmianach radni toruńskiego Czasu Mieszkańców. Fot. Wiktor Strumnik



Toruński klub radnych Czas Mieszkańców chce zmian w projekcie przebudowy dróg dojazdowych do mostu im. Józefa Piłsudskiego w Toruniu.

Zmiany miałyby na celu uczynienie z mostu przede wszystkim lokalnej przeprawy dla mieszkańców miasta. Radni Czasu Mieszkańców uważają, że realizacja obecnego planu sprawi, że na tzw. Stary Most wkrótce po remoncie wrócą korki.

Jak oświadczyła rzeczniczka prezydenta Torunia, Anna Kulbicka-Tondel - propozycje toruńskiego Czasu Mieszkańców zostaną przeanalizowane wraz z innymi, które pojawiły się w ramach trwających konsultacji społecznych.



Radni Czasu Mieszkańców uważają, że realizacja obecnego planu sprawi, że na tzw. Stary Most wkrótce po remoncie wrócą korki