



Miasto Toruń

BUDOWA TRASY WSCHODNIEJ - III ETAP KONSULTACJI



**KONSULTACJE
SPOŁECZNE**

Wpływamy na Toruń

raport

**Konsultacje społeczne
dot. budowy Trasy Wschodniej na odcinku
od Pl. Daszyńskiego do ul. Grudziądzkiej, etap III**



Termin

od 24 listopada do 14 grudnia 2014 r.
Dodatkowe spotkanie informacyjne odbyło się 26.01.2015 r.



**Liczba
uczestników**

185 osób



Organizatorzy

Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji Urzędu Miasta Torunia
Miejski Zarząd Dróg w Toruniu
Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia



**Przedmiot
konsultacji**

Konsultacje społeczne dotyczące budowy odcinka drogi krajowej nr 91, zwanego Trasą Wschodnią, odbywające się w grudniu 2014 r. stanowiły kolejny, trzeci etap prowadzonego od czerwca 2014 r. procesu konsultacyjnego.

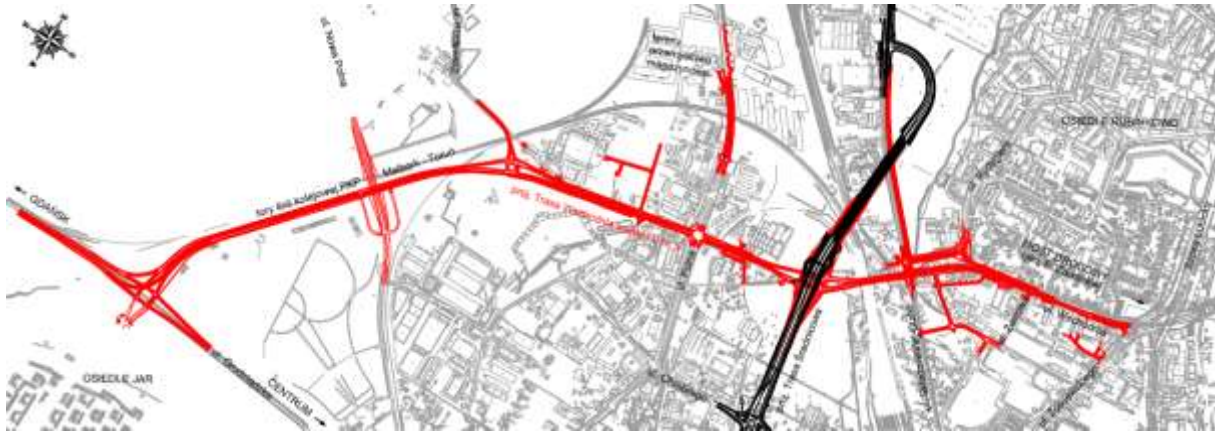
Budowa Trasy Wschodniej na odcinku od placu Daszyńskiego do ulicy Grudziądzkiej w Toruniu jest naturalną kontynuacją inwestycji związanych z nowym przebiegiem drogi krajowej nr 91 przez Toruń - istotnego elementu szkieletowego układu drogowego miasta. W latach 2010-2013 zrealizowano połączenie ul. Łódzkiej na lewobrzeżu z placem Daszyńskiego na prawym brzegu Wisły, wraz z budową nowego mostu drogowego (most Gen. Elżbiety Zawackiej). Kolejne odcinki to przebudowa ul. Łódzkiej od skrzyżowania z ul. Lipnowską do granic miasta oraz połączenie placu Daszyńskiego przez ul. Wschodnią z ul. Grudziądzką. Ta ostatnia inwestycja jest przedmiotem prowadzonych właśnie konsultacji społecznych.

Podczas spotkania, które odbyło się 26.06.2014 r. w ramach I etapu konsultacji, projektanci z Biura Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku zaprezentowali mieszkańcom wstępną koncepcję budowy trasy. Przed spotkaniem miał miejsce również specjalny dyżur skierowany do przedsiębiorców. W dniu 26.01.2015 r. odbyło się dodatkowe spotkanie dla mieszkańców, podczas którego projektanci przedstawili informację o sposobie uwzględnienia zgłoszonych uwag.

II etap prowadzonych konsultacji stanowiła analiza zespołu niezależnych ekspertów z Politechniki Gdańskiej. Eksperci poddali ocenie 5 wybranych wariantów (w tym wariant IV i wariant V jako pochodne wariantu I), które przeszły pozytywnie etap weryfikacji pod względem zgodności z obowiązującymi przepisami. Następnie ze

względu na złożoność inwestycji, wszystkie warianty zostały przebadane w procesie analizy wielokryterialnej. Eksperti wyznaczyli w tym celu 7 kryteriów (techniczne, funkcjonalne, ruchowe, bezpieczeństwa, ekonomiczne, ochrony środowiska przyrodniczego oraz ochrony środowiska społecznego) oraz 53 podkryteria. Wyniki zostały ocenione przy użyciu analizy matematycznej AHP. Wykazała ona, że najbardziej optymalnym wariantem koncepcyjnym jest wariant I. Wart podkreślenia jest jednak fakt, że różnice w ocenie poszczególnych rozwiązań były niewielkie, a różnica pomiędzy wariantem najbardziej oraz najmniej korzystnym wynosi zaledwie 15%.

Trasa Wschodnia w wariantcie I ma swój przebieg od Placu Daszyńskiego ulicą Wschodnią, następnie tunelem pod ul. Skłodowskiej-Curie oraz pod torami linii kolejowych PKP, a dalej w nasypie projektowanej Trasy Średnicowej (na poziomie terenu), następnie w śladzie ul. Kanałowej, ul. Kociewskiej, a w rejonie pola golfowego skierowano ją na zachodnią stronę torów linii kolejowej Toruń-Malbork i włączono w istniejącą drogę krajową nr 91 w ul. Grudziądzkiej na wysokości planowanej drogi do osiedla Jar. Trasa Wschodnia jest w pełni skomunikowana (co oznacza, że możliwe są wszystkie relacje) z: Trasą Średnicową, ul. Polną, ul. Kociewską, docelowo z planowaną ul. Nową Polną oraz ul. Grudziądzką, natomiast krzyżuje się (bez możliwości zjazdu/wjazdu) z ul. M. Skłodowskiej-Curie; podłączenie ul. Żwirowej na prawe skrzyżowanie (skomunikowanie tylko z jezdnią zachodnią). W przedstawionym wariantcie brak jest skomunikowania Trasy Wschodniej z ul. Rydygiera, która to podłączona została do ul. M. Skłodowskiej-Curie. W ulicę Rydygiera włączono z kolei przedłużenie istniejącej drogi dojazdowej obsługującej budynki jednorodzinne, biegnącej równoległe do Trasy Wschodniej za ekranami akustycznymi. Ze względu na wymagania zawarte w warunkach technicznych dla założonej dla Trasy Wschodniej klasy G znacznemu ograniczeniu musi ulec ilość bezpośrednich zjazdów na jezdnie Trasy Wschodniej poprzez zapewnienie dojazdów z innych dróg niższych klas.



Uwzględniając uwagi mieszkańców wniesione w I etapie konsultacji, do projektu wprowadzono następujące modyfikacje:

- Trasa Wschodnia – ul. Wschodnia

Zrezygnowano z dojazdu do budynków ZDZ oraz salonu Autosar od zaplecza terenów ZDZ. Zapewniono utrzymanie dojazdów do firmy FAPO oraz AUTOSZLIF z łącznicy Trasy Wschodniej, ponadto zapewniono szereg miejsc postojowych przed budynkami ww. przedsiębiorstw. Rozbudowie uległ również układ połączenia jezdni zachodniej Trasy Wschodniej z ul. Żwirową. Z Trasy Wschodniej wyodrębniono pas do prawoskrętu w ul. Żwirową, ponadto zaprojektowano układ drogowy zapewniający obsługę przeniesionej w nowe miejsce stacji paliw, Energohandlu oraz salonu Autosar oraz wyjazd z ul. Żwirowej na Trasę Wschodnią krótkim pasem włączania. Drogę dojazdową do Eltel Networks odsunięto od budynku.

- Trasa Wschodnia – skrzyżowanie z Trasą Średnicową

Ścieżkę rowerową wprowadzono na nasyp Trasy Średnicowej, a następnie wprowadzono na estakadę nad torami linii PKP nad projektowaną łącznicą wjazdową Trasy Wschodniej, dzięki czemu uzyskano mniejsze pochylenie podłużne oraz zlikwidowano dwa punkty kolizji trasy rowerowej z układem drogowym.

- Trasa Wschodnia – ul. Kanałowa

Na odcinku od węzła z Trasą Średnicową do ul. Polnej zmieniono przebieg Trasy Wschodniej przesuwając jej lokalizację w kierunku wschodnim. Dzięki takiemu odsunięciu się od osiedla domków jednorodzinnych po zachodniej stronie Trasy Wschodniej nie zachodzi potrzeba wyburzenia 3 budynków mieszkalnych przedstawiona w pierwszej prezentacji wariantu I. W zamian za to likwidacji ulegnie zakład HYDROSERWIS.

- Trasa Wschodnia – ul. Kociewska

Do łącznicy Trasy Wschodniej podłączono zamkniętą w pierwotnej wersji drogę dojazdową na przedłużeniu ul. Mlecznej w celu umożliwienia dojazdu do działek po wschodniej stronie Trasy

Wschodniej (w tym do firmy Patio), ponadto zachowano dwa zjazdy do hurtowni KOP EL oraz do składu budowlanego.

Znacznemu przesunięciu uległo skrzyżowanie Trasy Wschodniej z ul. Kociewską w kierunku terenów oczyszczalni, które to przesunięto o ok. 140m w kierunku południowym w stosunku do pierwotnej wersji. Przy takim układzie dojazd do Tatfort oraz terenów RUG Riello Urządzenia Grzewcze odbywać się będzie z ul. Kociewskiej. Przystanek autobusowy zlokalizowano przy Trasie Wschodniej, a na zlikwidowanej pętli autobusowej zlokalizowano szereg miejsc postojowych.

Przejazd ul. Kociewskiej odbywać się będzie pod torami linii 207 Toruń – Malbork (jak w wersji pierwotnej wariantu I).

- Trasa Wschodnia – od ul. Kociewskiej do skrzyżowania z ul. Grudziądzką

Na tym odcinku przebieg Trasy Wschodniej nie ulega zmianie w stosunku do wersji prezentowanej w I części konsultacji społecznych.

- ul. M. Skłodowskiej – Curie

Skrzyżowanie ul. M. Skłodowskiej-Curie z drogą dojazdową w kierunku ul. Piotra Curie oraz ul. Apatora zaprojektowano tak, aby zapewnić na nim wszystkie relacje (w zamian za skrzyżowanie tylko na prawe skrzyżowanie pokazane w pierwotnej wersji).

Projektowaną drugą jezdnię ul. Skłodowskiej-Curie od skrzyżowania z ul. Rydygiera do skrzyżowania z Trasą Wschodnią odsunięto w kierunku południowym w celu usunięcia kolizji ze słupami linii wysokiego napięcia oraz podporami estakady drogowej realizowanych w trakcie budowy Trasy Średnicowej.

- ul. Polna

Ze względu na przebieg Trasy Wschodniej w ul. Kociewskiej zaproponowano dojazd do przedsiębiorstwa NOMET od ul. Polnej 124/126.

W rejonie nieruchomości położonych przy ul. Polnej 115A w zamian za likwidację zjazdu z ul. Polnej w rejonie projektowanego tunelu pod torami linii kolejowej 207 Toruń – Malbork zaprojektowano drogę dojazdową o wysokich parametrach dla dużych zestawów ciężarowych, maszyn budowlanych oraz dźwigów prowadzącą wzdłuż ul. Polnej od zjazdu położonego obok placu należącego do Spółdzielni Produkcyjnej im. Śniadeckich do placu za budynkiem biurowo-handlowym.

Ze względu na umożliwienie dojazdu do terenów znajdujących się po wschodniej stronie ul. Kociewskiej z łącznicy Trasy Wschodniej zrezygnowano z poprowadzenia drogi dojazdowej do tych terenów od ul. Polnej.



Przebieg

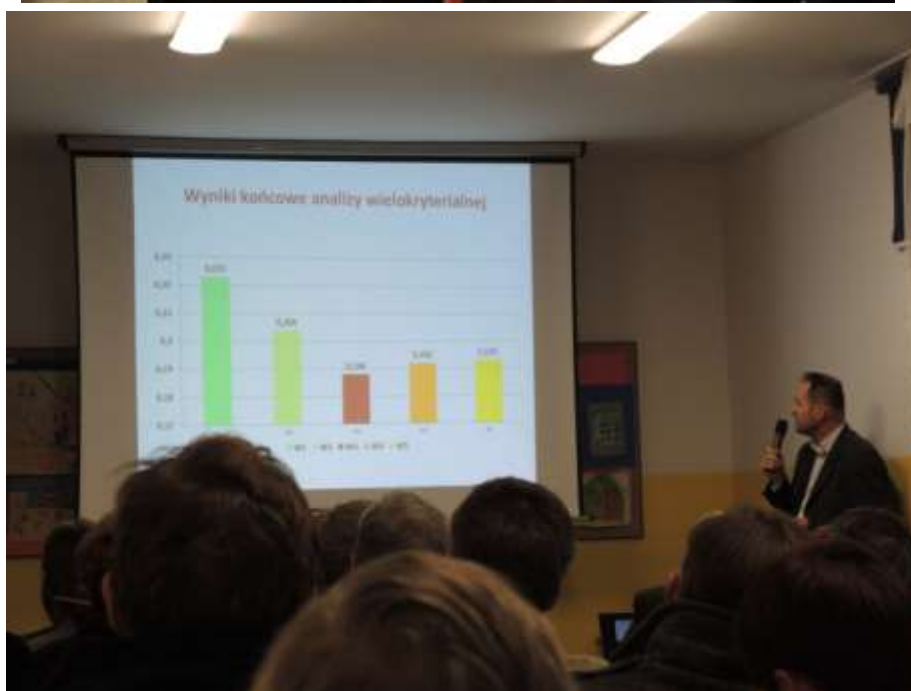
I. Spotkanie konsultacyjne

9 grudnia 2014 r. o godz. 17:00 w Szkole Podstawowej nr 23 przy ul. Osikowej 11 w Toruniu odbyło się spotkanie konsultacyjne mające na celu zapoznanie wszystkich zainteresowanych tematem budowy odcinka Trasy Wschodniej od Placu Daszyńskiego do ul. Grudziądzkiej z wynikami analizy eksperckiej dotyczącymi wyboru konkretnego wariantu planowanej inwestycji. Była to również okazja do zgłaszania uwag oraz zadawania pytań obecnym projektantom, ekspertowi i przedstawicielom Urzędu Miasta Torunia.



W spotkaniu uczestniczyli:

1. mieszkańcy (42 osoby),
2. projektanci z Biura Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku,
3. kierownik zespołu ekspertów Politechniki Gdańskiej,
4. przedstawiciele Miejskiego Zarządu Dróg,
5. przedstawiciele Wydziału Gospodarki Komunalnej UMT,
6. przedstawiciele Wydziału Komunikacji Społecznej i Informacji UMT.



26.01.2015 r. w Klubie Rubin przy ul. Łyskowskiego 29/35 odbyło się dodatkowe spotkanie informacyjne. Celem spotkania było przedstawienie informacji mieszkańcom o sposobie uwzględnienia ich wniosków w projekcie.



W spotkaniu uczestniczyli:

1. mieszkańcy (100 osób)
2. radni rady Miasta Torunia,
3. projektanci z Biura Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku,
4. kierownik zespołu ekspertów Politechniki Gdańskiej,
5. przedstawiciele Miejskiego Zarządu Dróg,
6. przedstawiciele Urzędu Miasta Torunia.

II. Dyżury konsultacyjne w siedzibie Miejskiego Zarządu Dróg

W dniach 09.12 oraz 10.12.2014 r. w siedzibie Miejskiego Zarządu Dróg przy ul. Grudziądzkiej 159 odbyły się dyżury konsultacyjne. Były one skierowane przede wszystkim do przedsiębiorców prowadzących działalność na terenach przyległych do planowanej inwestycji. Uczestnicy dyżuru odbywającego się 10.12.2014 r. mieli okazję skonsultować swoje uwagi z obecną na miejscu projektantką Małgorzatą Krajewską Biura Projektów Budownictwa Komunalnego z siedzibą w Gdańsku.

W dyżurach uczestniczyli:

1. **09.12.2014 r., godz. 13:30-15:00** - 25 osób
2. **10.12.2014 r., 09:00-14:00**- 11 osób

W dniu **26.01.2015 r.** w siedzibie Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu odbyły się indywidualne dyżury z przedsiębiorcami, którzy uczestniczyli w poprzednich etapach konsultacji.

III. Zgłaszanie uwag

Od 24 listopada do 14 grudnia 2014 r. mieszkańcy, przedsiębiorcy oraz przedstawiciele organizacji pozarządowych mieli możliwość dzielenia się swoimi spostrzeżeniami dotyczącymi koncepcji projektowych planowanego odcinka Trasy Wschodniej. Osoby zainteresowane tematem mogły zgłaszać swoje uwagi oraz propozycje drogą mailową na adres konsultacje@um.torun.pl oraz pocztą tradycyjną. Do Urzędu Miasta Torunia wpłynęło 7 wiadomości.



Akcja informacyjno-promocyjna

Konsultacjom społecznym towarzyszyła akcja informacyjna skierowana do mieszkańców i organizacji pozarządowych, w której zastosowano następująca narzędzia komunikacyjne:

- ✓ serwisy internetowe Urzędu Miasta Torunia (www.torun.pl, www.konsultacje.torun.pl, www.um.torun.pl) oraz Miejskiego Zarządu Dróg;
- ✓ serwis społecznościowy Facebook (fanpage Mój Toruń);
- ✓ usługa Toruń SMS;
- ✓ ogłoszenie w prasie;
- ✓ mailing do organizacji pozarządowych;
- ✓ plakaty
- ✓ ulotki

Rys. 1. Projekt plakatu towarzyszącego konsultacjom



KONSULTACJE SPOŁECZNE
CZĘŚĆ II

**NT. NOWEGO PRZEBIEGU DROGI KRAJOWEJ NR 91- ODCINKA TRASY WSCHODNIEJ
OD PL. DASZYŃSKIEGO DO UL. GRUDZIĄDZKIEJ W TORUNIU**

SPOTKANIA KONSULTACYJNE

Konsultacje internetowe:
od 24 listopada do 14 grudnia 2014 r.
na stronie www.konsultacje.torun.pl
oraz www.mzd.torun.pl (materiały do pobrania).

Otwarte spotkanie informacyjne:
9 grudnia 2014 r., godz. 17.00,
Szkoła Podstawowa nr 23 w Toruniu,
ul. Osikowa 11.

Dyżur dla Przedsiębiorców:
9 grudnia 2014 r., godz. 13.30-15.00,
Miejski Zarząd Dróg w Toruniu,
ul. Grudziądzka 159 (sala konferencyjna).

Dyżur dla Mieszkańców:
10 grudnia 2014 r., godz. 9.00-14.00,
Miejski Zarząd Dróg w Toruniu,
ul. Grudziądzka 159 (sala konferencyjna).

INWESTOR:

MIĘSKA MIASTO TORUŃ


MZD


KONSULTACJE
SPOŁECZNE
Wpływamy na Toruń

PROJEKTANT:

BPBK s.p.a.

Przedmiotem projektu jest budowa kolejnego odcinka nowego przebiegu drogi krajowej nr 91 przez Toruń.

W latach 2010-2013 wybudowaliśmy drogę od ul. Łódzkiej do pl. Daszyńskiego wraz z nowym mostem drogowym przez Wisłę.

Kolejny odcinek trasy połączy nowy most z drogami północno-wschodnią część Torunia oraz zapewni połączenia z zewnętrznym układem drogowym w kierunku północnym tj. z wylotem na Gdańsk (ul. Grudziądzka).

Nowy przebieg drogi krajowej nr 91 to bardzo ważny element szkieletowego układu drogowego naszego miasta.

W ramach inwestycji powstana:

- dwukierunkowa Trasa Wschodnia od pl. Daszyńskiego do ul. Grudziądzkiej wraz ze skrzyżowaniami lub węzłami z istniejącymi, projektowanymi i planowanymi drogami,
- połączenie osiedla Rubinkowo ze Śródmieściem poprzez Trasę Średnicową i ul. Rydygiera,
- przebudowa ul. Polnej wraz z likwidacją jednopojazdowego przejazdu przez linię PKP,
- dogodny dojazd (bez skrzyżowania w poziomie z linią PKP) do punktu przeładunku i składowania odpadów,
- dojazdy do wszystkich obiektów przyjeżdżających do inwestycji (bezpośrednio z Trasy Wschodniej lub poprzez inne dogodne połączenia),
- infrastruktura piesza i rowerowa,
- obiekty inżynierskie, przebudowa sieci kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, wodociągowej, gazowej, ciepłowniczej, elektromagnetycznej, oświetlenia słonecznego oraz telekomunikacyjnej w dostosowaniu do nowego układu komunikacyjnego.

Spotkania informacyjne:

Konsultacje internetowe:
od 24 listopada do 24 grudnia 2014 r.
na stronie www.konsultacje.torun.pl
oraz www.mad.torun.pl (materiały do pobrania).

Otwarte spotkanie informacyjne:
9 grudnia 2014 r., godz. 17.00,
Szkoła Podstawowa nr 23 w Toruniu,
ul. Osikowa 11.

Dyżur dla Przedsiębiorców:
9 grudnia 2014 r., godz. 13.30-15.00,
Miejski Zarząd Dróg w Toruniu,
ul. Grudziądzka 159 (sala konferencyjna).

Dyżur dla Mieszkańców:
10 grudnia 2014 r., godz. 9.00-14.00,
Miejski Zarząd Dróg w Toruniu,
ul. Grudziądzka 159 (sala konferencyjna).

Zgłaszanie uwag na adres:
konsultacje@um.torun.pl

INWESTOR



PROJEKTANT



KONSULTACJE SPOŁECZNE TRASA WSCHODNIA NOWY PRZEBIEG DROGI KRAJOWEJ NR

91

Odcinek Trasy Wschodniej od pl. Daszyńskiego do ul. Grudziądzkiej w Toruniu.



Rys. 2. Strona zewnętrzna ulotki towarzyszącej konsultacjom



Uwagi

Wydział Komunikacji Społecznej i Informatyki w ramach konsultacji społecznych „Budowa Trasy Wschodniej - etap III” zebrał łącznie 95 uwag, w tym 57 z nich zanotowano podczas spotkania konsultacyjnego w dniu 9 grudnia 2014 r. Podczas spotkania podsumowującego w dniu 26 stycznia 2015 r. zgłoszono łącznie 28 pytań bądź uwag. Pozostałe 10 zgłoszeń wpłynęło do Urzędu Miasta Torunia podczas dyżurów konsultacyjnych (3 uwagi) oraz pocztą elektroniczną (7 uwag).

Na spotkaniu podsumowującym w dniu 26 stycznia 2015 r.

I. Uwagi przedsiębiorców, które wpłynęły podczas dyżurów w siedzibie MZD w dniach 09.12. i 10.12.2014 r.

a. Uwaga Pani Genowefy Kordowskiej

W związku z prowadzoną działalnością gospodarczą dla zachowania widoczności reklam prosimy o ekrany akustyczne przezroczyste.

Prosimy także o umożliwienie przejścia pieszego ze Wschodniej do ul. Żwirowej.

Wnioskuje o włączenie ul. Rydygiera w Trasę Wschodnią.

b. Uwaga ZET-ENERGOHANDEL/EDP LOGISTYKA

Dz. 407/6- Jest zgoda na przesunięcie obecnego płotu i granicy działki wzdłuż ul. Wschodniej (przy obecnej stacji benzynowej) o 2m.

Musi być zapewniony szeroki wjazd na dz. 407/6 od ul. Wschodniej dla dużych sam. ciężarowych.

Skrzyżowanie ul. Żwirowej i Apatora - musi zapewnić łatwy przejazd i skręt dla dużych sam. ciężarowych jadących w kier. ul. Wschodniej.

c. Uwaga „DILLA” (AUTOSZLIF)

Wnoszę o korektę łuku przy wjeździe na posesję, zastosowanie większego łuku wjazdowego.

Nie wnoszę uwag do projektu.

II. Zestawienie uwag uczestników spotkania konsultacyjnego w dniu 9 grudnia 2014 r.

Lp.	Pytanie/Uwaga	Odpowiedź
1.	<p>Mieszkam na ul. Kasztanowej i chciałbym pieszo dojść do Galerii Copernicus. Czy będzie to możliwe? Jak będą jeździły autobusy, które jeżdżą ul. Rydygiera za most?</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Możliwe przejścia przez Trasę Wschodnią na odcinku od Pl. Daszyńskiego do ul. Skłodowskiej-Curie przejścia w poziomie nie przewidujemy. Jest przejście w ciągu ul. Skłodowskiej-Curie oraz na Pl. Daszyńskiego.</p> <p>Przyszłe trasy komunikacji są jeszcze w trakcie analiz. Jako projektanci nie decydujemy o przebiegu tras komunikacyjnych. Należy ten głos przyjąć do analizy.</p>
2.	<p>Dlaczego nie ma ani jednego przejścia na przebiegu Trasy Wschodniej w kierunku galerii?</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Wynika to z klasy założonej drogi , w związku z czym nie jest możliwe przeprowadzanie przejść poza skrzyżowaniami. Trzeba by było wtedy instalować dodatkową sygnalizację świetlną. Indywidualne przejścia nie poparte skrzyżowaniami są niebezpieczne z punktu widzenia ruchu. Rozumiem, że nie jest to uwaga jednej osoby. Jest możliwe do rozważenia możliwość wykonania przejścia bezkolizyjnego w okolicach ul. Żwirowej. Na ten moment takiego założenia nie było.</p> <p>Dyr. Paweł Piotrowicz, WKSil: Przyjmujemy tę uwagę jako propozycję zrobienia przejścia. Inżynierowie mówią, że na drogach tego typu nie powinno się malować pasów, ponieważ wtedy droga traci swój charakter drogi „wyższej kategorii”. Wskazane jest wykonanie kładki nad taką trasą.</p>



Miasto Toruń



		<p>dr inż. Marcin Budzyński: Zajmuję się bezpieczeństwem ruchu i gdybym dostał do oceny projekt, w którym na takiej drodze byłoby wyznaczone przejście dla pieszych, to byłby skreślony. Mieliby od razu państwo „czarny punkt” w mieście. Tego typu przejścia dla pieszych przy tej klasie drogi, przy tych prędkościach rzeczywistych, to mieliby państwo w tym miejscu dużo ofiar i szybko byście postulowali o likwidację tego przejścia.</p>
3.	A czy niepełnosprawni mieliby możliwość przejechania przez taką kładkę?	<p>WKSil: Tak. Projektuje się pochylnię albo windę. Takie kładki to rozwiązania nowoczesne, które uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych poruszających się o kulach czy na wózkach inwalidzkich. W czasach współczesnych ten problem jest zauważany i wymaga odpowiednich rozwiązań technicznych.</p>
4.	<p>WKSil: Było pytanie o przebieg trasy autobusów, ale istotnym jest też jakie byłyby państwa oczekiwania pod kątem aktualnego przebiegu komunikacji miejskiej i jego ewentualnych modyfikacji.</p>	<p>Mogę pojechać samochodem naokoło przez Żwirową , będę się przebijał wąskimi uliczkami koło Galerii Copernicus, ale autobus nie będzie się tamtędy przebijał. Autobus będzie się kierował pod estakadę albo jechał na Skłodowskiej-Curie na północ jeszcze większą pętlą.</p> <p>WKSil: W kontekście obecnego układu komunikacyjnego niewiele się zmieni, bo autobusy które jeżdżą z ulicy Rydygiera i wjeżdżają w ul. Wschodnią wjadą w ul. Skłodowskiej-Curie. Natomiast kwestią do rozważenia jest jazda w kierunku mostu.</p> <p>Dyr. Marcin Kowallek, WGK: Są dwie możliwości wjazdu na most - albo tak jak jest obecnie - linia 29 wjeżdża w lewo na Pl. Skarbka albo przez Szosą Lubicką gdzie ten wjazd jest naturalny.</p>
5.	Kwestia komunikacji pokazuje, że Rubinkowo zostało odcięte i to się nie podoba mieszkańcom. W tej chwili jeśli chcemy z ul. Rydygiera wjechać na	<p>Projektant Adam Sawicki: Warianty II i III przewidywały połączenie ul. Rydygiera z Trasą Wschodnią. Wówczas nie było jednak możliwości</p>



Miasto Toruń



most, musimy jechać na Trasę Średnicową, włąb Rubinkowa i potem z Trasy Średnicowej na most. Z kolei wjazd z Szosy Lubickiej to jest czekanie na dwóch światłach. Odcięcie dużego osiedla jest dużym błędem. Czy któryś z wariantów przewidywał skrzyżowanie ul. Rydygiera z trasą mostową?

połączenia do ul. Skłodowskiej-Curie. Wtedy osiedle Rubinkowo zyskiwało połączenie z Trasą Wschodnią, ale traciło połączenie z układem dróg lokalnych. Zakładaliśmy, że ważną kwestią dla budowy Trasy Wschodniej jest możliwość wyprowadzenia ruchu z ul. Żółkiewskiego. W tej chwili ludzie jadący do centrum miasta jadą przez most i muszą skręcić w ul. Żółkiewskiego albo pojechać ul. Wschodnią, w Skłodowskiej-Curie i do skrzyżowania Skłodowskiej-Curie z ul. Żółkiewskiego. W tej chwili ruch do centrum będzie mógł być prowadzony przez Trasę Wschodnią, węzeł z Trasą Średnicową i w kierunku zachodnim. Było to główne założenie wariantu I. Ważną kwestią było dla nas jednocześnie zachowanie ruchu dróg lokalnych. Połączenie ul. Rydygiera z ul. Skłodowskiej-Curie będzie się odbywało właściwie w ten sam sposób, aczkolwiek rzeczywiście wjazd w kierunku mostu jest utrudniony. Zaproponowane przez nas rozwiązanie ma zalety i wady. Technicznie połączenie Rubinkowa z Trasą Wschodnią jest możliwe, ale będzie wówczas problem połączenia ul. Rydygiera z ul. Skłodowskiej-Curie. Zaczęliśmy nad takim rozwiązaniem pracować i dopiero rozstrzygniemy czy będzie to możliwe, czy nie.

WKSil: Nie chciałbym z państwem polemizować, ale gdybyśmy spojrzeli na rzeczywiste położenie osiedla Rubinkowo, to myślę że wjazd w Szosę Lubicką i na Pl. Daszyńskiego jest nawet szybszy niż jazda przez ul. Wschodnią. Oczywiście dla tych z państwa, którzy mieszkają w okolicach ul. Kasztanowej najbardziej optymalna droga wydaje się przebiegać przez ul. Wschodnią, ale wtedy mówimy o części, a nie o całym osiedlu. Natomiast możliwości stworzenia skrzyżowania są analizowane - przede wszystkim dla sprawdzenia w jaki sposób takie skrzyżowanie wpłynie na płynność ruchu po trasie wschodniej. Może się okazać, że dodatkowe skrzyżowanie w tym

		<p>miejscu będzie zgubne dla płynności ruchu samochodowego.</p> <p>Projektant Adam Sawicki: Chciałbym jeszcze raz podkreślić, że po uruchomieniu tego połączenia i im ono będzie lepsze, tym bardziej skrzyżowanie na Pl. Daszyńskiego będzie mniej obciążone przez ruch, który odbywa się z mostu i wyjeżdża w kierunku ul. Żółkiewskiego.</p>
6.	<p>Radny Maciej Cichowicz: Mieszkam na ul. (.....) i stamtąd jechałem tutaj nowym mostem. Spóźniłem się, bo zanim znalazłem szkołę, zanim minąłem ekrany akustyczne, zawróciłem na następnej drodze i wjechałem w tę, która umożliwia tutaj dojazd. Musiałem dojść 200 m i znaleźć właściwą szkołę. Trasa Wschodnia pojawiła się w planach miasta Toruń w 2006 roku. Planowane założenie powinno przede wszystkim zminimalizować negatywne oddziaływanie na mieszkańców osiedla domków PZWN i Rubinkowa, tj. hałas, zanieczyszczenie powietrza. Bardzo istotnym jest również by ta droga nie tworzyła bariery. Naszym problemem jako radnych było to, by Trasa Wschodnia nie stała się drugą Trasą Średnicową, którą obserwujemy w okolicach cmentarza przy ul. Wybickiego i która jest dla mieszkańców barierą trudną do przejścia. Panowie pokazali bardzo ciekawe rozwiązanie połączenia terenów inwestycyjnych: Jar, ul. Kociewska, ul. Polna w kontekście pełnego wykorzystania. Nie wiem natomiast dlaczego tereny, które są zurbanizowane od wielu lat nie mają mieć takiego połączenia. Jest to dla mnie niezrozumiałe. Słyszałem, że w wyniku konsultacji pojawiły się drogi serwisowe w okolicach Volkswaagena przy ul. Żwirowej, które były oczywiste. Kiedy ja słyszałem prezentację koncepcji, projektanci byli przychylni bardziej wariantom nr IV i nr V, które miał minimalizować negatywne oddziaływanie Trasy Wschodniej oraz pokazywać rozwiązanie, które w szerszym stopniu komunikowałoby osiedle PZWN i Rubinkowo z</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Warianty IV i V były pochodnymi wariantu I. Wariant IV polegał na tym, że zabudowywaliśmy Trasę Wschodnią od Pl. Daszyńskiego wykorzystując wyjście z tunelu aż do rozpoczęcia tunelu na ul. Skłodowskiej-Curie. Wówczas ul. Rydygiera byłaby tak jak w tej chwili podłączona do ul. Skłodowskiej-Curie, ale powstawało skrzyżowanie obsługujące osiedle PZWN oraz skrzyżowanie górą nad Trasą Wschodnią na wysokości ul. Żwirowej i będącej połączeniem z tą ulicą. Problemem wariantu IV było to, że niemożliwe wówczas byłaby obsługa Volkswagena, stacji benzynowej oraz kilku innych przedsiębiorstw wzdłuż ul. Wschodniej od ul. Żwirowej do Pl. Daszyńskiego. Aby zagłębić tę trasę 6m poniżej terenu musimy budować spore mury odporowe, które mają kilka metrów szerokości i odpowiednio odsunąć od nich jezdnię. Ta szerokość uniemożliwiała wprowadzenie dróg serwisowych, o których Pan wspominał. Było możliwe połączenie na wysokości ul. Żwirowej, ale nie było możliwości obsługi. Wariant V również był modyfikacją tego zejścia. Niemożliwym było poprowadzenie tunelu na całej długości, ponieważ z Pl. Daszyńskiego musielibyśmy łącznicami połączyć się z Trasą Wschodnią. Tunel zaczynałby się na wysokości przed ul. Żwirową. Mógłby powstać układ dróg lokalnych, który byłby połączony z ul. Skłodowskiej-Curie i z ul. Żwirową, ale nadal problemem byłby obsługi wymienianych przedsiębiorstw. Konieczne byłoby po prostu wyburzenie kilku budynków tych przedsiębiorstw.</p>



Miasto Toruń



	<p>pozostałą częścią miasta. Wiadomym jest, że wariant wybierze Prezydent Miasta Torunia i decyzję tę zatwierdzi Rada Miasta. Dzisiaj jednak, jeśli dostępne są również wariant IV i V, to jak przedstawiały one rozwiązania skomunikowania osiedli PZWN i Rubinkowo, aby Trasa Wschodnia nie tworzyła bariery urbanistycznej między tymi osiedlami a pozostałą częścią Torunia.</p>	<p>dr inż. Marcin Budzyński: Warianty IV i IV teoretycznie wyglądają dla państwa trochę lepiej, bo są schowane. Jak wynika jednak z tego co mówił pan projektant oraz z mojej wcześniejszej prezentacji, wariant I wygrywa w kategorii rozwiązań technicznych i funkcjonalnych. Jest to argument na niekorzyść wariantów IV i V. Musimy również w jakimś stopniu brać pod uwagę koszty. Wariant IV i V bardzo źle wypadają w analizie kosztów inwestycji. Te trzy elementy, a więc funkcjonalność, aspekt techniczny (w jednym z nich trudne odprowadzenie wód gruntowych) i kryterium ekonomiczne spowodowały, że obydwa warianty dostały mniejszą liczbę punktów.</p>
7.	<p>Mieszkam przy ul. Wschodniej i jeżdżę do pracy ul. Żółkiewskiego , a następnie wracam ul. Żółkiewskiego przez Pl. Daszyńskiego. Jak ulica Wschodnia za ekranem zostanie skomunikowana z Pl. Daszyńskiego? Czy jeżdżenie wąskimi, zaśnieżonymi ,zastawionymi autami uliczkami porą zimową do ul. Lubickiej będzie konieczne? Jest to bardzo trudna sprawa.</p>	<p>Projektant Małgorzata Krajewska: Na dalszym odcinku ul. Wschodniej projektujemy układ , w którym mamy ulicę dojazdową, która jest doprowadzona do ul. Rydygiera. Tutaj jest możliwość powiązania z ul. Skłodowskiej-Curie. Będzie to trasa albo poprzez ul. Żwirową tudzież do Żółkiewskiego. W tym momencie nie ma innej możliwości przejazdu.</p>
8.	<p>A czy jest możliwość dokonania przejazdu z Trasy Wschodniej w ul. Wschodnią na wysokości ul. Żwirowej i za ekran, tak jak jest obecnie?</p>	<p>Projektant Małgorzata Krajewska: Nie ma takiej możliwości. Nie będzie w tym miejscu skrzyżowania. Padły wnioski połączenia ul. Rydygiera z Trasą Wschodnią i jesteśmy na etapie rozeznania w tym temacie. Chcemy wypracować możliwie najlepsze rozwiązanie, aby to skrzyżowanie mogło powstać. Gdyby powstało skrzyżowanie ul. Rydygiera z Trasą Wschodnią, prawdopodobnie nie byłoby możliwości podłączenia w tym samym miejscu tej ulicy dojazdowej.</p>
9.	<p>W takim wypadku odcinacie państwo działki.</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Nie odcinamy niczego tutaj. Do każdej z działek dojazd jest zapewniony. Przejazd za ekranem jest rozwiązaniem tymczasowym do czasu dalszej realizacji Trasy Wschodniej. Naszym zdaniem zaprojektowaliśmy wygodny dojazd umożliwiający dostęp do ul.</p>



Miasto Toruń



		Skłodowskiej-Curie., która również będzie mniej obciążona ze względu na powstanie Trasy Wschodniej.
10.	Niejasna jest dla mnie wypowiedź Pana eksperta, który najpierw mówił, że finanse nie są ważne, a bardziej istotni są mieszkańcy. Później się pan z tego wycofał. Jest nam przykro, że jeden przedsiębiorca jest ważniejszy niż mieszkańcy i zapominamy o tym, że tendencje w świecie się zmieniają. Najpierw myślimy o mieszkańcach, którzy chodzą pieszo, potem rowerzystach, a później ruchu samochodowym.	dr inż. Marcin Budzyński: Proszę mi wybaczyć, ale nie wycofałem się z niczego. Na samym początku powiedziałem, że w przypadku wielu inwestycji, które były realizowane w ubiegłych latach, kryterium ekonomiczne było głównym kryterium. Przy omawianej wcześniej analizie kryterium ekonomiczne było na poziomie sumy kryterium społecznego i przyrodniczego. W mojej ostatniej wypowiedzi podkreśliłem tylko, że nie możemy zupełnie pominąć tego kryterium, a to jest mała różnica.
11.	Marcin Nowicki: Mieszkam na tym osiedlu. Mam nieodparte wrażenie, że odcinamy jednak Rubinkowo. Powiedział pan, że chcecie odciążyć ul. Żółkiewskiego, ale wg mnie robicie dokładnie odwrotnie. Robicie to, że ul. Żółkiewskiego będzie dodatkowo obciążona ruchem z Rubinkowa i z działek PZWN, które nie mają innej możliwości komunikacji z rozbudowującą się galerią niż poprzez Żółkiewskiego. W tej chwili jadąc z Rubinkowa ul. Wschodnią w Skłodowskiej-Curie mamy zakaz skrętu w lewo na wysokości Dworca Wschodniego w ul. Żółkiewskiego, w związku z czym mieszkańcy Rubinkowa nie będą mogli tam korzystać. W związku z tym będą musieli wracać do ul. Lubickiej, Pl. Daszyńskiego, ul. Żółkiewskiego i w ten sposób ul. Żółkiewskiego dociążamy, a nie odciążamy.	Projektant Adam Sawicki: Dojazd do galerii Atrium Copernicus wcale nie musi się odbywać przez Pl. Daszyńskiego. Mamy połączenie z ul. Rydygiera, ul. Skłodowskiej-Curie i od tyłu dojeżdżamy do parkingów Atrium Copernicus.
12.	Marcin Nowicki: Niedawno zbudowaliście państwo ul. Żwirową, która miała dojeżdżać do tyłu galerii Copernicus i jednocześnie umożliwić komunikację mieszkańców z działek w kierunku południowym. W tym momencie odcinając działki PZWN uniemożliwicie zarówno ruch rowerowy i ruch pieszy. Moi poprzednicy mówili o przejściach, więc jasnym jest, że nie mówimy o zwykłych zebrach, ale kładkach, ruchu bezkolizyjnym i tutaj	Projektant Adam Sawicki: Na dalszej części Trasy Wschodniej ruch odbywa się bezkolizyjnie, mamy dwupoziomowy zjazd z ul. Grudziądzkiej w kierunku Trasy Wschodniej. Na ul. Polnej ruch tranzytowy również odbywa się górą. Rzeczywiście skrzyżowanie na ul. Kociewskiej jest wykonane w jednym poziomie, ale jego wykonanie stwarza możliwość rozbudowania o drugi poziom. Utrudnieniem jest kwestia ochrony nietoperzy i rozbudowanie w



Miasto Toruń



<p>argument, że będzie to niebezpieczne jest nietrafiony. Zupełnie także nie rozumiem koncepcji przy której się opieracie, że ta droga musi być tak szybka, tak płynna, niezaburzająca ruchu, gdzie w dalszej części ul. Wschodniej, w dalszych miejscach Torunia między ul. Wschodnią a ul. Grudziądzką, czy Wschodnią a ul. Legionów są skrzyżowania jednopoziomowe. Tutaj, gdzie mieszka znaczna większość mieszkańców Torunia odcinacie państwo to od reszty miasta. W związku z tym wydaje mi się, że optymalnym rozwiązaniem było położenie kładek na Trasie Wschodniej w kierunku galerii Copernicus dla rowerów oraz pieszych, a na wysokości Rydygiera zrobienie bezkolizyjnych połączeń np. estakadą, ślimakiem z Trasą Wschodnią przy pozostawieniu dróg lokalnych, ponieważ one komunikują południową część działek PZWN. Myślę, że tam jest na tyle miejsca w okolicy zajezdni tramwajowej na wykonanie tego typu rozwiązań.</p>	<p>górze jest z tego względu niemożliwe. Ul. Kociewska jest obciążona tylko ruchem do wysypiska śmieci, więc w tym miejscu zaburzenia ruchu nie będzie. Wiemy, że nad kwestią kładek należy się zastanowić. W tej skali mapy też może ciągi piesze i rowerowe nie są wystarczająco widoczne. Przy ich pomocy jest obsłużony każdy cel podróży, w tym Atrium Copernicus. Nie mogę się do końca zgodzić ze stwierdzeniem odcięcia działek od układu komunikacyjnego. To znajdziemy wówczas inne rozwiązanie. W tej chwili oczywiście dostęp do ul. Wschodniej jest prostszy. Należy pamiętać jednak, że budujemy coś nowego, układ komunikacyjny się zmienia, dla niektórych z państwa jest on dłuższy do pokonania, ale odcięcia jako takiego nie ma.</p>
<p>13. Swego czasu na komisji infrastruktury pochwaliłem państwa, ale wydaje mi się obecnie, że chyba za szybko. Projektant powinien podążać za rozwiązaniami, które są zastane. Państwo mówicie, że Pl. Daszyńskiego jest przygotowany w tej chwili na to, że ruch w kierunku mostu będzie generowany z tzw. tunelu, a więc mamy układ dwujezdniowy. Pl. Daszyńskiego jest drogą dwujezdniową, ale na wlocie zwęża się i przechodzi w jedną jezdnię. Państwa rozwiązania wskazują, że całe Rubinkowo ma korzystać z Pl. Daszyńskiego. Mówienie o tym, że nie odcinacie państwo mieszkańców PZWN i Rubinkowa jest nieprawdą, bo de facto takiego połączenia nie ma. Jeżeli państwo uważają, że brak połączenia nie jest odcięciem, to jest to kwestia wyłącznie nazewnictwa. Uważam za ważne też to, że wszyscy myśleliśmy, że Trasa Wschodnia nie ma być trasą tranzytową, ale trasą zbiorczą zasilaną z różnych miejsc. A skąd ma być ta trasa zasilana jak nie właśnie z największego toruńskiego osiedla, którym jest Rubinkowo.</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Podczas omawiania wariantów w części I konsultacji przedstawiliśmy 2 warianty, które łączyły ul. Rydygiera z Trasą Wschodnią za pomocą pełnego skrzyżowania. Zostały one przeanalizowane i pokazały, że to włączenie zwiększa ilość ruchu na Trasie Wschodniej w kierunku Trasy Średnicowej oraz ul. Polnej, ale wówczas nie ma możliwości podłączenia ul. Rydygiera do ul. Skłodowskiej-Curie. Są pewne warunki techniczne, które obowiązują projektantów i musimy je obligatoryjnie spełniać ze względu na bezpieczeństwo poruszających się drogami. Ul. Rydygiera przenosi znaczący ruch i nie można tam robić co chwile skrzyżowania, gdyż będzie to po prostu niebezpieczne. Podczas pierwszego spotkania, po pierwszych głosach za połączeniem ul. Rydygiera z Trasą Wschodnią analizujemy to rozwiązanie. Teraz uzyskaliśmy również państwa głosy. Będziemy musieli jeszcze raz analizy w tym kierunku przeprowadzić, przedstawić je zamawiającemu pod kątem czy takie rozwiązanie jest</p>



Miasto Toruń



	<p>Dlaczego od razu nie pojawiło się skrzyżowanie Trasy Wschodniej z ul. Rydygiera, które w kierunku południowym powinno zawierać wyjście z tej trasy jak i wejście? Miasto Toruń planuje główne połączenie w stronę południową w węźle Czerniewice, co ma być przedłużeniem Trasy Wschodniej, więc po co ludzie mają jeździć wokoło, skoro mogą jeździć bezpośrednio? Możemy również rozwiązać połączenie Trasy Wschodniej z ul. Rydygiera w stronę północną poprzez połączenie do ul. Wierzbowej czy ul. Bukowej w stronę Trasy Średnicowej . W tym kierunku nie zapewni nam tego Pl. Daszyńskiego poprzez kaskadowy układ świateł, który powoduje, że wjeżdżając na rondo, a właściwie skrzyżowanie, powoduje, że dwa razy stoimy. Dlaczego państwo od razu nie zaproponowaliście połączenia ul. Rydygiera z Trasą Wschodnią w układzie podobnym jak proponujecie połączenie z Trasą Średnicową? Wystarczy zrobić ul. Rydygiera na poziomie 0, puścić ją dalej w przebiegu na tunelu, w stronę ul. Skłodowskiej-Curie nie trzeba nic przebudowywać i następnie zrobić łącznicę prowadzącą od strony południowej do góry, jak również zejście od Rydygiera w dół w stronę południowego przebiegu Trasy Wschodniej.</p>
14.	<p>Dużo rozwiązuje wariant IV, który państwo pomijacie. Pan stwierdził, że nie mieści się w kryteriach i jest gorszy, a najlepszy jest I. W mojej opinii jednak wariant IV będący podwariantem wariantu I rozwiązuje wiele spraw. Proszę go omówić, bo jest on wart przedyskutowania.</p>
15.	<p>Mówi pan o likwidacji przedsiębiorstw, a co z osiedlem?</p>



		pracy.
16.	Ale to są tylko 3 przedsiębiorstwa.	<p>Projektant Adam Sawicki: Nie będę wartościował czy coś jest warte czy niewarte. W analizie zostało oszacowane jakie skutki niesie każdy z wariantów i wariant I wysunął się na prowadzenie. Miasto zmienia się w pewnym ciągu zdarzeń i dlatego też przywołaliśmy układ szkieletowy miasta Torunia. Zostały poczynione pewne inwestycje i jest konsekwencja w realizowaniu danych części inwestycji. My jako projektanci mamy pewien etap całości i rozwiązujemy to co przed sobą mamy.</p> <p>WKSil: Prosiłbym państwa, żebyśmy nie myśleli, że skoro gdzieś są 3 przedsiębiorstwa i jeden domek z lewej strony, to znaczenie tych 3 przedsiębiorstw jest mniejsze niż innych grup mieszkających w pobliżu trasy. Spotykamy się państwem nie po to, by wartościować kto znaczy mniej, a kto więcej, ale by zastanowić się jakie mogą być lepsze pomysły na poprowadzenie drogi, która ma być użyteczna dla mieszkańców. Jeżeli chodzi natomiast o wariant IV - to jeśli ta droga biegłaby w tunelu, też nie byłoby powiązania z domkami PZWN.</p> <p>Projektant Adam Sawicki: Skrzyżowania z Rydygiera wówczas również nie można by było zlokalizować. Patrząc na to od strony technicznej to 6m przy zjeździe dozwolonym 4% to daje to 150m samego obniżenia.</p>
17.	Skrzyżowanie z ul. Rydygiera można przeprowadzić nad tunelem.	<p>Projektant Adam Sawicki: Nie będziemy analizować na gorąco każdego pomysłu. Nie możemy ignorować istniejącego układu dróg serwisowych, które obsługują cały przyległy teren. Zaproponowane przez pana rozwiązanie dwupoziomowe nie byłoby możliwe do wykonania bez wyburzenia paru budynków. Mamy tutaj również główny punkt zasilania dla tzw. Torunia Wschodniego i wejście w ten punkt jest bardzo trudne</p>

		<p>technicznie, bardzo kosztowne. Przede wszystkim jednak mamy tu budynki, które ze względu na poszerzenie tego przekroju musiałyby ulec wyburzeniu. Rozważaliśmy różne możliwości połączeń dla wariantu IV i V, więc proszę mi uwierzyć, że nie możliwości zlokalizowania skrzyżowania dwupoziomowego z ul. Rydygiera.</p>
18.	<p>Radny Arkadiusz Myrcha: Odnosząc się do wszystkich wariantów, o których jest w tej chwili mowa, które mają w swoim założeniu przede wszystkim odcięcie ul. Wschodniej od samego przebiegu Trasy Wschodniej i wskazywanie ruchu bądź do Szosy Lubickiej, bądź do ul. Rydygiera aby się Trasy Wschodniej wpiąć. Czy projektowaniu tej trasy były robione badania jak to wpłynie na sam ruch na terenie działek? W tej chwili samochody mogą w łatwy sposób do ul. Wschodniej włączyć. Natomiast w proponowanych wariantach cały ten ruch będzie musiał przebiegać po działkach. Tam jest szkoła, domki jednorodzinne, co chwila progi zwalniające. Jak ten ruch na terenie działek by się zmienił i jak wpłynęłoby to na bezpieczeństwo samych mieszkańców?</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Jest to układ domków jednorodzinnych, w których jak najbardziej wskazane jest to, by były urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przez to, że nie ma połączenia z ul. Wschodnią ruch w tym miejscu spadnie, bo pozostanie tylko ruch dojazdowy do posesji. Nie będzie ruchu z Rubinkowa na ul. Wschodnią tą drogą. Moim zdaniem dzięki temu ten ruch będzie znikomy i poprzez zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu będzie w tym miejscu bezpiecznie i drogi te dzięki temu będą mogły doskonale spełniać swoją rolę dojazdową.</p>
19.	<p>Radny Arkadiusz Myrcha: Skoro warianty nie zakładają połączenia ul. Rydygiera z Trasą Wschodnią, to mieszkańcy ul. Kasztanowej czy ul. Rydygiera jak będą się dostawali na Pl. Daszyńskiego czy do Szosy Lubickiej? Automatycznie będą się kierowali w ul. Jodłową, ul. Leszczynową, ul. Mocarskiego i wtedy ten ruch musiałby się przemieszczać. Samochody nie będą jeździły dookoła, tylko będą próbowały między domkami jak najkrócej się dostać do Szosy Lubickiej. Jak ten ruch miałby na terenie działek wyglądać? Ul. Jodłowa skończyłaby jako normalna ulica dwukierunkowa, ul. Leszczynową wszyscy jeździliby po 60-70km/h żeby dostać się na Szosę Lubicką. Jakie są przewidywania w tym względzie?</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Ul. Jodłowa nie jest jedyną ulicą, którą można dojechać do Szosy Lubickiej. Mamy również połączenia w kilku miejscach. Państwo koncentrują się na Pl. Daszyńskiego, ale można również przez ul. Skłodowskiej-Curie. Będzie się kończyć budowa Trasy Średnicowej, a więc z ul. Rydygiera można pojechać do Trasy Średnicowej i wyjechać na Trasę Wschodnią.</p>



Miasto Toruń



20.	<p>Konarski: Włączam się do głosów postulujących połączenie z ul. Rydygiera. Przypominam sobie kiedy została wprowadzona zmiana komunikacyjna w związku z budową nowego mostu. Linie 26 ,30 nie zatrzymywały się w okolicach Tesco, dawnego Sezamu. Dopiero po modyfikacji coś w tym względzie się ruszyło. Czy my jesteśmy dla trasy czy trasa jest dla nas? Skoro przeszkodą w podłączeniu ul. Rydygiera do Trasy Wschodniej jest klasa drogi, to może warto zmienić klasę drogi?</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Jestem nie jestem planistą, więc ciężko mi będzie odpowiedzieć na pytanie w sprawie zmiany klasy drogi. To co pan powiedział jest słuszne- trasa nie ma powstać dla samej siebie, ale dla ogółu korzystających. Z jednej strony jednak chcielibyśmy jechać szybko i wygodnie, ale z drugiej strony chcielibyśmy żeby połączenie było tuż przy moim domu. Wychodziliśmy od założeń mówiących o szkieletowym układzie miasta, od założeń przypisujących pewne klasy określonym drogom. Na tyle na ile uważaliśmy za słuszną polemikę z pewnymi założeniami w dokumentach planistycznych, na tyle te rozwiązania modyfikowaliśmy.</p>
21.	<p>Chciałem zwrócić uwagę, że ul. Rydygiera jest w tym momencie zupełnie odcięta od kierunku na Jar.</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Pewne rozwiązania są budowane, jest nim np. Trasa Średnicowa. Oczywiście nie da to bezpośredniego połączenia z ul. Rydygiera we Wschodnią i w kierunku osiedla Jar, ale nie można mówić o odcięciu. Z ul. Rydygiera wjeżdżamy w ul. Skłodowskiej-Curie, następnie na Trasę Średnicową i stamtąd wyjedziemy w kierunku północnym. W planach miejskich połączenie z ul. Wierzbową, ul. Skłodowskiej-Curie, które pozwoliłoby z dalszej części osiedla Rubinkowo przez ul. Skłodowskiej-Curie, Trasę Średnicową połączyć się z północnym fragmentem miasta. Połączenie to nie jest tak wygodne jakby mogło być, ale istnieje.</p>
22.	<p>A jak będzie połączenie ul. Rydygiera z Trasą Wschodnią to połączenie z osiedlem Jar będzie bardzo proste.</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: To prawda. Patrzcie tylko państwo na to, że zapewniamy wygodny dostęp do ul. Polnej, ul. Kociewskiej, ul. Grudziądzkiej. Nie musimy wtedy przejeżdżać przez centrum od ul. Żółkiewskiego. W bardzo prosty sposób można wtedy jechać w kierunku osiedla Jar, w kierunku północnym.</p>
23.	<p>Mieszkam przy ul. Skłodowskiej-Curie i chciałam zapytać jakie jest połączenie z ul. Skłodowskiej-Curie na Rubinkowo we wszystkich wariantach.</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Z ul. Skłodowskiej-Curie wjeżdżamy w ul. Rydygiera .</p>



Miasto Toruń



24.	Z tego co widzę, to nie będzie żadnego skrzyżowania z ul. Rydygiera.	Projektant Adam Sawicki: Nie, skrzyżowanie z ul. Rydygiera jest. W tej chwili mamy skrzyżowanie za pętlą.
25.	Proszę powiedzieć jakie będzie połączenie z ul. Skłodowskiej-Curie w ul. Wschodnią.	Projektant Adam Sawicki: Aby wjechać z ul. Skłodowskiej-Curie w ul. Wschodnią musimy pojechać do Trasy Średnicowej.
26.	A jakie jest połączenie z ul. Skłodowskiej-Curie na most?	Projektant Adam Sawicki: Przez ul. Żółkiewskiego
27.	Czy nie warto byłoby pociągnąć całą ul. Wschodnią tym projektem bez względu jaki to będzie wariant? Czy jest potrzebna pętla tramwajowa z podziemia, bo pewnie nikt tam tramwajami wtedy nie będzie jeździł. I byłoby wówczas możliwe skrzyżowanie Trasy Wschodniej z ul. Rydygiera. Trasa tramwajowa mogłaby inaczej przebiegać, zachować pozostałe układy dróg, bo inaczej nie będziemy mieli jasnej sytuacji.	Projektant Adam Sawicki: Pętla tramwajowa z każdym z wariantów wymaga w tym miejscu likwidacji. Pana propozycja była w wariacie II i III. Ale realizując je weszlibyśmy w obiekty Trasy Średnicowej. Wariant II i III spowodowałyby, że uległyby wyburzeniu domy. Nie było możliwości przeprowadzenia dołem tej trasy na proponowanym przebiegu. Jeżeli przejdziemy dołem pod torami kolejowymi, to dołem biegnie Trasa Wschodnia, na poziomie 0 tory kolejowe, na poziomie 8-9m nad poziomem mamy Trasę Średnicową. Różnica poziomów między dołem Trasy Wschodniej, a górą Trasy Średnicowej wynosi ok. 20m. Łącznica o spadku 4% musiałaby mieć ok. 500m długości. Takie węzeł zajmuje ok. 30ha, to jest więcej niż Atrium Copernicus.
28.	Myślę, że można by było jednak to tak zbudować. Budynki, które na tym odcinku przeszkadzają można zburzyć, bo jest to firma już nieistniejąca.	Projektant Adam Sawicki: Był analizowany taki przebieg. Mamy budynki firmy Romet niemożliwe do wyburzenia. Im bliżej jesteśmy estakady na Trasie Średnicowej, tym mniejsza jest możliwość połączenia Trasy Wschodniej z Trasą Średnicową przy pomocy łącznicy. Nawet różnica 10m może spowodować, że ta łącznica nie powstanie. Wtedy będzie niemożliwy ruch w kierunku ul. Skłodowskiej-Curie i nie będzie można zachować wszystkich węzłów na układzie szkieletowym miejskim.
29.	Kto da na to pieniądze i kiedy to będzie zbudowane.	MZD: Ten projekt jest przygotowywany, są prowadzone analizy finansowe.

		<p>Składaliśmy tak jak w przypadku nowego mostu wnioski o dofinansowanie z projektu unijnego. Przy moście udało nam się uzyskać dofinansowanie na poziomie 85%. Nie jestem w stanie powiedzieć jakie będą projekty, jaka będzie wysokość dofinansowania, ale chcielibyśmy żeby to było sfinansowane ze środków unijnych. Termin jest zależny od ogłoszenia konkursów, a więc momentu kiedy będziemy mogli aplikować o środki z UE. To nie jest jeszcze etap projektowania, bo musimy uzyskać jeszcze wszelkie pozwolenia, uzgodnienia, decyzje środowiskowe. Przy takiej inwestycji to nie trwa pół roku. Chcielibyśmy by etap projektowania skończył się w roku 2015 i realizacja ruszyłaby od 2016 r. jeśli pojawiłyby się na to środki finansowe.</p>
30.	<p>Czy jest możliwość odsunięcia całej Trasy Wschodniej w stronę wschodnią, aby odsunąć się od tego problematycznego obszaru? Czy technicznie jesteśmy w stanie połączyć Trasę Wschodnią, bo nie musimy robić tego w pełnym tunelu, ale np. zrobić tunel przerywany jak jest np. na Pl. Daszyńskiego. Nie wiem czy te spadki muszą być aż na 6m. Czy jest na tyle miejsca by zrobić łącznicę wyprowadzającą w stronę Rubinkowa kierującą w stronę południową na Trasę Wschodnią? Czy jest to technicznie możliwe? Jeżeli pan mówi, że 4% to jest akceptowalny spadek, to przy łącznicy która ma być między Trasą Wschodnią a Trasą Średnicową jest te 4% zachowane?</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Zawsze odnoszę się do 4%. Dla samochodów ciężarowych nie jest to może spadek graniczny, ale wygodny spadek którym można jechać w warunkach zimowych. Ta krótka łącznica jest wykonana w dopuszczalnym spadku 6%. Odnoszę się zawsze do tych 4%, bo nie możemy robić na drogach tak ostrych skrętów, ale pewne łuki. Podawanie jako przykładu spadku 4% pozwala obliczyć na jakiej długości musi nastąpić zmiana wysokości.</p>
31.	<p>Czy w związku z tym poruszane tutaj skrzyżowanie nie może zostać wykonane przy użyciu łącznicy o spadku 6%? Czy jest to wykonalne? Mam na myśli tylko wjazd i wyjazd, bo proponowane rozwiązania w stronę północną są w pełni akceptowalne. Mam na myśli bezpośredni zjazd i wjazd na Trasę Wschodnią z Rubinkowo. Czy jest to technicznie możliwe? Trasa Wschodnia jest i musi być. Istnienie nowego mostu ma sens tylko wtedy gdy jest ona połączona z Trasą Średnicową. Sama budowa Trasy Średnicowej już</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Jak najbardziej się zgadzam. W prezentacji może nie zostało to wystarczająco podkreślone. Trasa Wschodnia rzeczywiście stanowi domknięcie trasy, która powstała dzięki budowie nowego mostu. Łącznica zjazdowa i wjazdowa technicznie jest możliwa. Takie rozwiązanie też prezentowaliśmy. Pamiętajmy tylko o tym, że wówczas blokuje się nieco obsługa wzdłuż domków jednorodzinnych.</p> <p>Projektant Małgorzata Krajewska: W koncepcji programowej</p>



Miasto Toruń



	<p>uniemożliwia budowanie rond na 20metrowych estakadach. Państwa zadaniem, tak mi się wydaje, jest przygotowanie rozwiązania dla projektanta pod kątem jak prowadzić tę trasę żeby jak najmniej ingerowała w istniejącą substancję, a jednocześnie stanowiła wartość dodaną, ułatwiała komunikację tworząc de facto trasę zbiorczą.</p>	<p>przedstawiliśmy jeden z wariantów, w której z Trasy Wschodniej wyodrębniliśmy z jezdni od strony osiedla Rubinkowo łącznicę zjazdową w ul. Rydygiera oraz łącznicę wyjazdową. Wówczas ulica za ekranami była przedłużona i wprowadzona w ul. Rydygiera.</p>
32.	<p>Chciałabym zapytać o skrzyżowanie Polna-Kanałowa-Kociewska. Rozumiem, że tamtędy ma być puszczonego ruchu tranzytowego. Czy będzie tam wybudowana jakaś estakada do góry? Jakiej to będzie wysokości? Tam mieszkają mieszkańcy i pewnie będą budowane ekrany wygłuszające. Czy jest możliwość puszczenia tego dołem, by to trochę wygłuszyć?</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Tak, tam planowana jest estakada. Jest tam wystarczająco dużo miejsca by zaplanować przejazd dołem lub górą. Zawsze łatwiej jest budować górą ze względu na to, że wzdłuż ulic, a zwłaszcza ulic zbiorczych czy wyższej klasy jest wiele uzbrojenia podziemnego, czasami wręcz niemożliwego do przebudowy. Czasami koszt przebudowy takiego uzbrojenia jest niewspółmiernie wysoki do tego jakie ewentualne zyski można uzyskać.</p>
33.	<p>Czy jednak moglibyście państwo to wziąć pod uwagę? Wiem, że będą ekrany, ale one mają pewną określoną wysokość. Jeżeli puścicie tam drogę górą i będą jeździły tiry, to ekrany wówczas nie mają sensu. Ekrany będą działały tylko do pewnej określonej wysokości, a ja będą górą jeździły tiry, to nie ma to sensu.</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: To wszystko podlega analizie akustycznej. Jest to analizowane już teraz, a więc na etapie przygotowywania karty informacyjnej przedsięwzięcia w ramach procedowanej decyzji środowiskowej. Przygotowane studium akustyczne wykaże czy rzeczywista ilość tranzytu w taki sposób oddziałuje akustycznie., że jest konieczność budowania ekranów np. na samej estakadzie.</p>
34.	<p>Ale to będzie wysoka ściana i jak mieszkańcy w takim razie będą mogli korzystać ze skrzyżowania? Jak będzie wyglądał zjazd dla okolicznych mieszkańców, bo np. w ulicę Kanałową wjazd będzie tylko od strony ul. Polnej? Z drugiej strony nie będzie możliwości skrętu jadąc z mostu w ul. Kanałową.</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Będzie można skręcić w ul. Kanałową.</p>
35.	<p>Ul. Kanałowa nie ciągnie się tylko wzdłuż, ale i w szerz, równoległe do ul.</p>	<p>Projektant Adam Sawicki: Jadąc z mostu będziemy mieli wybór: albo jedziemy górą tranzytem, albo jedziemy dołem na ul. Polną. Wszelkie zjazdy,</p>

	Polnej.	połączenia lokalne są zachowane. To, że mamy przejście górą nie neguje tego, że mamy skrzyżowanie z ul. Polną i które będzie działało na obecnych zasadach, tj. możemy pojechać w każdym kierunku.
36.	Między ul. Kanałową a ul. Polną będą kolektory ciepłownicze na powierzchni.	Projektant Adam Sawicki: Kolektory będą musiały w części ulec przebudowie. W tej chwili przedstawiamy państwu projekt drogowy. Kolidujące elementy będą przebudowywane. Otrzymaliśmy warunki techniczne, to podlega dalszej procedurze projektowej. W tej chwili nie jestem w stanie określić jak te elementy ciepłownicze będą przebudowane. W tej okolicy jest duży węzeł ciepłowniczy, który został w pewnym momencie ochroniony, ponieważ obsługuje on cały wschodni Toruń.
37.	Jakie są plany odnośnie pętli tramwajowej przy ul. Wschodniej, bloku mieszkalnego przy ul. Wschodniej 29 na rogu ul. Wschodniej, Marii Curie-Skłodowskiej i Piotr Curie oraz co z ul. Piotra Curie?	Projektant Małgorzata Krajewska: Ten budynek pozostaje. Nie jest przewidziany do wyburzenia. Pętla tramwajowa jest przewidziana do likwidacji, gdyż będzie się tam znajdowało połączenie ul. Rydygiera z ul. Skłodowskiej-Curie. Wjazd w ul. Piotr Curie będzie możliwy z ul. Skłodowskiej-Curie poprzez pełne skrzyżowanie z możliwością zjazdu. NA wprost planowanego skrzyżowania znajduje się przedłużenie Apatora. Linia tramwajowa i chodnik zostają na swoim miejscu.
38.	A co z budynkiem przy ul. Wschodniej 33?	Projektant Małgorzata Krajewska: Jest to budynek komunalny i jest on przewidziany do wyburzenia. Miasto będzie musiało zapewnić osobom tu mieszkającym mieszkania zastępcze.
39.	Na którą stronę będzie skierowane skrzyżowanie, w tym linia tramwajowa przy ul. Skłodowskiej-Curie?	Projektant Małgorzata Krajewska: Linia tramwajowa zostanie w tym samym miejscu. Jezdnię będziemy musieli nieznacznie przesunąć w kierunku północnym, w kierunku przeciwnym do torów tramwajowych. Skrzyżowanie będzie na wysokości budynków o numerach 31, 35. Mamy wyłączenia do skrętu w lewo z ul. Skłodowskiej-Curie. Ten pas drogi będzie poszerzony w

		celu stworzenia możliwości skrętu w lewo.
40.	Mam prośbę do przedstawicieli MZD. Mamy na końcówce ul. Rydygiera ślepe tory tramwajowe, przez które jak się przejeżdża, to można zgubić podwozie. Te tory nigdy już nie będą używane, ponieważ są ślepe. Prosimy o zlikwidowanie tych torów przynajmniej na odcinku Rydygiera. To jest drobna inwestycja.	MZD: Jutro będzie przeanalizowana ta możliwość. Nie jesteśmy tego wykonać w ramach budowy Trasy Wschodniej, natomiast w ramach bieżącego utrzymania jutro inspektor pojedzie.
41.	Czy używacie pastwo nadal za sensowne utrzymywanie buspasów na ul. Rydygiera i u. Lubickiej? Wg mnie bus pasów na ul. Rydygiera wprowadza ogromne zamieszanie.	MZD: Obecnie bus pas jest na pewnym etapie obciążony. WGK: W Szosie Lubickiej rzeczywiście bus pas likwidujemy i nastąpi to do końca tego miesiąca. Natomiast na Rydygiera pozostawiamy tak jak obecnie jest.
42.	Na ul. Rydygiera dochodzi do konfliktów na drodze, ludzie ze środkowego pasa próbują skręcać w prawo w kierunku ul. Wschodniej.	
43.	Co się dzieje aktualnie z tymi projektami? Słyszałem, że Prezydent będzie miał 7 do wyboru. My de facto mamy przedstawiony jeden, wariantów IV i V nie możecie nam pokazać. Rozumiem, że one odpadły podczas pierwszego etapu konsultacji, ale chyba coś jest nie tak z tymi konsultacjami, skoro widzimy jak dzisiejsze spotkanie przebiega. Co się teraz dalej może dziać? Czy będzie to zmierzać ku przeróbce I wariantu, czy może nastąpi powrót do IV lub V? Rozumiem, że nasze postulaty odnośnie połączeń będą brane pod uwagę.	Projektant Adam Sawicki: Nie mnie oceniać sposób propagowania konsultacji, zwłaszcza pierwszej części. Były plakaty, ulotki, być może nie do wszystkich dotarły. Były też informacje na stronie internetowej UMT. Moim zdaniem jednak ilość oraz długość konsultacji w Toruniu jest w skali kraju zaskakująco duża i długa. Moderator Rafał Garpiel: Biorąc pod uwagę konsultacje odbywające się w tym kraju, to w Toruniu jest to proces złożony, wieloetapowy . Nigdzie konsultacje nie polegają na tym, że się cały czas rozmawia i rozważa wszystkie warianty. Projektant Adam Sawicki: Będzie modyfikowany wariant I.

44.	Informacje na stronie miejskiej są nieczytelne. Może każdy wariant powinien zostać osobno opisany, żeby móc się do każdego pojedynczo odnieść.	Na stronie internetowej zostały opisane wszystkie warianty.
45.	To jest trasa krajowa włączona w osiedle, więc proszę się nie dziwić, że każdy chce coś powiedzieć. Może ktoś chce usprawnić ruch krajowy kosztem ruchu lokalnego.	-
46.	Jak będzie wyglądała kwestia ul. Kalinowej i ul. Świerkowej? Czy tam będą jakieś zmiany?	Projektant Adam Sawicki: Zmiana polega na tym, że nie ma włączenia tej drogi obsługującej na wysokości ul. Żwirowej.
47.	Czyli będziemy odcięci?	Projektant Adam Sawicki: Nie zgadzam się z określeniem, że cokolwiek będzie odcinane. Zmienia się zasada obsługi. Ul. Kalinową będziemy mogli wyjechać w kierunku Szosy Lubickiej, albo w kierunku ul. Rydygiera i tam łączymy się w ul. Skłodowskiej-Curie.
48.	A jak jest z ul. Świerkową? Ul. Świerkowa nie ma połączenia do ul. Kalinowej.	Projektant Adam Sawicki: Bez zmian. Tak jak obecnie nie ma połączenia, ale ma za to wyjazd na łącznicę. W tej materii nic nie ulegnie zmianie.
49.	Tam nie ma łącznicy, ponieważ co miesiąc są tam zakładane słupki przeciwko rowerom albo zdejmowane.	Projektant Adam Sawicki: Trudno mi komentować projekt, którego nie wykonywałem. Z tego co się orientuję, to jest tu pojedynczy zjazd obsługujący ul. Świerkową. Jest pojedynczy wyjazd na łącznicę do Pl. Daszyńskiego i można tędy jechać w kierunku północnym, a dalej np. na ul. Żwirową. Odnośnie zaś słupków to nielegalnie odbywa się za ekranem przejazd między ul. Świerkową a ul. Kalinową.



Miasto Toruń



50.	Ul. Świerkowa nie ma legalnego wyjazdu na łącznicę. Wyjazd jest nielegalny po ścieżce rowerowej.	Projektant Adam Sawicki: Nie ma pani racji. Wyjazd jest jak najbardziej legalny. Ul. Świerkowa ma wyjazd na ul. Wschodnią i tą ul. Wschodnią będzie dalej następowała komunikacja, tak jak w stanie obecnym. A zjazd w ul. Świerkową następuje tak samo jak teraz z Pl. Daszyńskiego wjeżdżamy w ul. Wschodnią i dalej w ul. Świerkową.
51.	A nie ma możliwości żeby był legalny przejazd za ekranem między ul. Świerkową a ul. Kalinową?	Projektant Adam Sawicki: Przy istniejących parametrach, tam jest 3,5m szerokości, nie można tego zmienić. Jest to po prostu niebezpieczne.
52.	W projektach drogowych był kiedyś ten przejazd planowany jako legalny.	-
53.	Pan tak bardzo broni budynków firmowych, tam gdzie jest Autosar. Tam może 3, 4 firmy są. Przy budowie mostu ucierpiało przy ul. Świerkowej 8 firm, one dalej cierpią i nie rozumiem dlaczego tak bardzo chronicie te 3 firmy.	Projektant Adam Sawicki: Nie uczestniczyłem w projekcie mostowym, więc nie znam uwarunkowań, z których wynikało wybrane rozwiązanie dla ul. Świerkowej. To nie jest też tak, że chronimy konkretne, poszczególne firmy. Staramy się wypracować najlepsze rozwiązanie, które unika niepotrzebnych strat. Naszym zdaniem rozwiązanie na odcinku od Pl. Daszyńskiego do ul. Skłodowskiej-Curie było bardzo trudne ze względu na szczupłość terenu. Moim zdaniem należy się cieszyć z tego, że uniknęliśmy wyburzeń zarówno po stronie domków jednorodzinnych jak i zminimalizowaliśmy w substancji usługowej po drugiej stronie. Nie powinniśmy się nastawiać, że skoro zburzymy komuś coś po drugiej stronie, to będzie dla nas lepiej. Gdybyśmy nawet wyburzyli te budynki, to obsługa ul. Świerkowej czy ul. Kalinowej nie zmieniłaby się .



Miasto Toruń



54.	Uważam, że lepszym rozwiązaniem byłoby gdyby miasto wykupiło te budynki , ludzie by się wyprowadzili i nie musieliby mieszkać przy drodze krajowej o dużym natężeniu ruchu, słuchać tego hałasu od rana do wieczora. Oczywiście wybrano rozwiązanie tańsze, ale niekoniecznie wygodne dla mieszkańców.	Projektant Adam Sawicki: Nie wiem czy wszyscy mieszkańcy domków jednorodzinnych poparliby pana zdanie.
55.	Mieszkam przy ul. Skłodowskiej-Curie i chciałabym zapytać jaki będzie ruch: jedno- czy dwukierunkowy? W tej chwili jest tu duży ruch, tak jak na ul. Grudziądzkiej. Są spaliny, jest hałas. Czy przewidują państwo, że ulica będzie jeszcze bardziej obciążona?	Projektant Adam Sawicki: Oczywiście, że ul. Skłodowskiej-Curie będzie bardziej odciążona. Wynika to już choćby z budowy nowego mostu, ale będzie wynikać również z zakończenia budowy Trasy Średnicowej. To jest zysk dla tej ulicy. Ulica Skłodowskiej-Curie nadal będzie ul. dwukierunkową.
56.	Martwi mnie fakt, że będzie dwukierunkowa. Po jakimś czasie ul. Skłodowskiej-Curie zrobi się najbardziej ruchliwą ulicą w mieście.	Projektant Adam Sawicki: To jest zrozumiałe. Pamiętać należy, że tu będzie się znajdowało skrzyżowanie z Trasą Średnicową. Oczywiście odciążenie nie nastąpi natychmiast po oddaniu inwestycji. Z badań wynika, że ruch na ul. Skłodowskiej-Curie spadnie.
57.	Czy jest przewidziane ograniczenie ruchu na ul. Skłodowskiej-Curie?	Projektant Adam Sawicki: Nie przewidujemy żadnych ograniczeń ruchu, ale jest to ważny postulat. W dalszych analizach możemy wziąć pod uwagę ograniczenie tonażu na ul. Skłodowskiej-Curie. W tej chwili pani zyskiem jest budowa Trasy Średnicowej, która znacząco odciąży ul. Skłodowskiej-Curie . Zostanie wybudowana Trasa Średnicowa, następnie Trasa Wschodnia , powinna następnie nastąpić analiza przyległego układu i dopiero wtedy będą mogły być wprowadzone pewne obostrzenia na układzie przyległym np. na ul. Żółkiewskiego bądź też na ul. Skłodowskiej-Curie. Po wybudowaniu całego układu będzie możliwość, oczywiście jeśli będzie to zasadne, wprowadzenia pewnych obostrzeń. To nie ode mnie zależy, ale takie mam przemyślenia.



III. Zestawienie uwag uczestników spotkania podsumowującego w dniu 26 stycznia 2015 r.

Lp.	Pytanie/Uwaga	Odpowiedź
1.	Ścieżka rowerowa powinna być za ekranami, nie wewnątrz ekranów. Od ulicy natomiast powinny być posadzone żywopłoty, które będą osłaniały rowery od chłapania, najlepiej z wierzby energetycznej., ponieważ wierzba powoduje oczyszczenie z zanieczyszczeń.	Projektant Adam Sawicki: Oddzielenie ścieżki ekranami sprawia, że ścieżka nie jest wykorzystywana, zwłaszcza nocą. Dzieje się tak, z uwagi na to, że zmniejsza się poczucie bezpieczeństwa w obiekcie zamkniętym. Przykładamy szczególną wagę do zieleni wzdłuż dróg
2.	Trasa średnicowa zmierza w kierunku Olsztyńskiej, obawiamy się jeszcze większego zatłoczenia u. Bukowej. Widzimy także rezerwę terenu pod torowisko przy ul. Rydygiera. Czy jest planowane wprowadzenie tramwaju na Rubinkowo? Trochę nas to niepokoi.	Projektant Adam Sawicki: Analizowaliśmy ruch na projektowanej średnicowej i wydaje nam się, że przy połączeniu Trasy Wschodniej z ul. Rydygiera, ruch na ul. Bukowej nie wzrośnie. W kwestii tramwaju jest opracowywane studium uwarunkowań przestrzennych.
3.	Czy były prowadzone analizy wpływu budowy tunelu przy ul. Wschodniej na okoliczne budynki?	Projektant Adam Sawicki: Podczas budowy tunelu chcemy wykorzystać technologię szczelinową. Dzięki tej technologii nie ma zagrożenia dla budynków znajdujących się nawet kilka metrów od tunelu.
4.	Trasa Średnicowa przecięła nam ogrody działkowe. Jaki będzie miała wpływ Trasa Wschodnia? Nie wiemy, czy inwestować dalej w działki.	Projektant Adam Sawicki: Trasa Wschodnia na tym skrzyżowaniu nie ma nic wspólnego z ogródkami.



5.	Mieszkam przy ul. Świerkowej, obok Pl. Daszyńskiego. Obecnie mamy drogę serwisową. Z projektu wiem, że drogą będziemy dojeżdżać do ul. Rydygiera. Czy będzie zachowany zjazd do ul. Wschodniej?	<p>Projektant Adam Sawicki: Wykonanie wyjazdu tutaj jest niemożliwe, z uwagi na poszerzenie drogi do dwóch jezdni.</p> <p>Możliwe byłyby jeszcze dwa warianty: wyjazd z ul. Kalinowej na łącznicę ul. Wschodni lub połączenie pieszo jezdnią z ul. Świerkowej. W obu przypadkach mogą to być ryzykowne i potencjalnie niebezpieczne dla użytkowników rozwiązania, także wymagałby szczegółowej analizy.</p>
6.	Na łące od ul. Rydygiera do ul. Curie-Skłodowskiej zostały nasadzone drzewa. Mówiono nam, że te drzewa to zaczątek ochrony dla osiedla. My wiemy, że zieleń jest ważna, a w projekcie ta ważność zieleni została pomniejszona.	<p>Projektant Adam Sawicki: Wzdłuż ul. Curie-Skłodowskiej zieleń zostanie zaprojektowana. Przy każdej inwestycji jest szczegółowo analizowana konieczność wycięcia zieleni.</p>
7.	Jak będzie wyglądało skrzyżowanie ulic: Rydygiera i Wschodniej i jak będą przystanki autobusowe zlokalizowane?	<p>Projektant Adam Sawicki: Trasa będzie przechodziła pod ulicą Marii Curie-Skłodowskiej. Rozmieszczenie przystanków to jest jeszcze kwestia analizy. Ważną kwestią będzie powiązanie połączenia z przystankami tramwajowymi.</p>
8.	Mieszkańcy ul. Kanałowej są otoczeni ulicami: trasą Średnicową, Polną i teraz jeszcze trasą Wschodnią. Lokalizacja Trasy Wschodniej nad poziomem gruntu będzie dla nas bardziej uciążliwa.	<p>Projektant Adam Sawicki: Dla całego układu została wykonana analiza akustyczna i oddziaływania przekraczającego nie będzie. Nowa trasa nie zwiększy uciążliwości. Ponad poziomem gruntu będzie tylko jednia dla ruchu tranzytowego, który z uwagi na płynność, generuje mniejszy hałas. Ponadto zmienimy trasę dojazdu do zakładu NOMET, Any nie słoń obok budynków mieszkalnych, więc pod tym względem sytuacja mieszkańców ul. Kanałowej również się poprawi.</p>
9.	U wylotu ul. Rydygiera w ul. Wschodnią są garaże z wjazdem z ul. Wschodniej. Czy garaże zostaną i czy z nowej Trasy Wschodniej będzie można wjechać w	<p>Projektant Adam Sawicki: Ul. Piotra Curie nie będzie połączona z Trasą Wschodnią. Będzie trzeba wjechać z ul. Curie-Skłodowskiej lub ul. Żwirowej. Różnica wysokości uniemożliwia wykonanie wjazdu</p>

	ul. Piotra Curie?	bezpośredniego.
10.	Czy pieszo będzie możliwość dojścia do garaży?	Projektant Adam Sawicki: W tym miejscu będzie kładka, wyposażona w schody i windy.
11.	Czy zostaje nadal lewoskręt z ul. Wschodniej do Dworca Wschodniego?	Projektant Adam Sawicki: To połączenie zostaje.
12.	Czy wjazd z ul. Rydygiera w kierunku mostu będzie regulowany światłami?	Projektant Adam Sawicki: Tak, będą światła na skrzyżowaniu.
13.	Czy schrony przy ul. Wschodniej zostają nienaruszone? Nic się w tym zakresie w projekcie nie zmieniło?	Projektant Adam Sawicki: Nic się nie zmieniło, schrony pozostają.
14.	Czy zamiast kładki dla pieszych nie jest rozważane przejście tunelem?	Projektant Adam Sawicki: Tunel jest mniej bezpieczny z reguły. Poza tym teren jest też uzbrojony i tunel musiałby być bardzo głęboki.
15.	Towarzystwo Bukowa Kępa: od lat piszemy petycje w sprawie Trasy Średnicowej, które pozostają bez odpowiedzi. Dlaczego wyeliminowano drugi pas ul. Curie-Skłodowskiej poprzez postawienie estakad? Jakie są rozwiązania problemu izolacji mieszkańców? Przy budowie III odcinka Trasy średnicowej zostaną też odcięte przedsiębiorstwa na terenie Elany.	Miejski Zarząd Dróg: Trasa Średnicowa nie jest przedmiotem spotkania. Od skrzyżowania z Trasą Wschodnią do skrzyżowania z Trasą Średnicową powstanie druga jezdnia. Jest wprowadzona do projektu.
16.	Widzę tyle wariantów i nic z tego nie wynika. Jaki jest poślizg na tej inwestycji i kiedy będzie ona wykonana?	Projektant Adam Sawicki: W tym momencie podsumowujemy konsultacje społeczne, które trwały łącznie 7 miesięcy. To jest zaleta, żeby każdy mógł



Miasto Toruń



		<p>się wypowiedzieć, skonsultować rozwiązania i żeby jak najwięcej osób było z tej trasy zadowolonych. Większość uwag uczestników konsultacji zostało uwzględnionych.</p> <p>Miejski Zarząd Dróg: Po tym spotkaniu projektanci przystąpią do projektowania. Projekt powstanie w tym roku. Będziemy się starać o pieniądze unijne i jeśli je otrzymamy, będziemy budować.</p>
17.	Jaki wariant połączenia ul. Świerkowej i Kalinowej jest nam najbliższy? Czy możemy jeszcze na ten temat podyskutować?	<p>Projektant Adam Sawicki: Od strony technicznej wyjazd na łącznicę powinien być zamknięty. Nie są to powszechnie stosowane rozwiązania, a wszelkie połączenia powinny być z drogą serwisową. Jeśli mieszkańcy zgłoszą do Miejskiego Zarządu Dróg jakieś rozwiązanie, to zostanie to rozpatrzone.</p> <p>Miejski Zarząd Dróg: Rozmawiamy z projektantami nad zostawieniem tego połączenia. Jest to jeszcze przedmiotem dyskusji.</p>
18.	Jeśli wyjazd na łącznicę będzie zamknięty, to żaden inny nie powstanie.	<p>Projektant Adam Sawicki: Będą trochę dalsze dojazdy, np. ul. Rydygiera.</p>
19.	Jaka jest różnica w kosztach, gdyby drogę od ul. Żwirowej do ul. Rydygiera zagłębić?	<p>Projektant Adam Sawicki: Różnica w kosztach wykonania między I i IV lub V wariantem była o 40-60%. Wariant IV zakładał wydłużenie murów oporowych, a w wariantcie V od ul. Curie-Skłodowskiej droga byłaby w tunelu.</p>
20.	Proszę wskazać przejścia dla pieszych od Pl. Daszyńskiego do ul. Skłodowskiej. Czy był rozważany wariant, aby kładka była przejściem płaskim? Kładkarodzi problemy i jest rozwiązaniem archaicznym.	<p>Projektant Adam Sawicki: Trasa Wschodnia jest drogą klasy G w szkieletowym układzie drogowym Torunia, w związku z czym ma ograniczenia w zakresie wykonywania skrzyżowań. Chcemy na podstawie wniosków społecznych wprowadzić skrzyżowanie z ul. Rydygiera i</p>

		wprowadzanie na tym skrzyżowaniu dodatkowo przejścia płaskiego wydłużałoby cykl i blokowałoby przejazd na Trasie Wschodniej. W tej chwili kładki można ładnie i w lekki sposób zaprojektować. MZD jako zarządca urządzeń będzie dbało i zabezpieczało urządzenia.
21.	Czy na skrzyżowaniu ul. Marii Skłodowskiej-Curie i ul. Rydygiera będą chodniki i przejścia dla pieszych?	Projektant Adam Sawicki: Tak, będą na tym skrzyżowaniu chodniki i przejścia dla pieszych.
22.	Brakuje chodnika na dojściu do przedszkola przy ul. M. Skłodowskiej-Curie oraz przejścia dla pieszych na wysokości szpitala psychiatrycznego.	Projektant Adam Sawicki: Przeanalizujemy to, bo w tym zakresie ulica jest w naszym projekcie
23.	Czy zostaną postawione ekrany?	Projektant Adam Sawicki: Konieczność postawienia ekranów wykaże analiza akustyczna, ale na wysokości skrzyżowania z ul. Curie-Skłodowskiej Trasa się zagłębia, więc nie będzie to potrzebne.
24.	Dziękuję za te konsultacje, bo władzom Rubinkowa dały wiedzę nt. rozwiązań drogowych. Dziękuję za drugą nitkę ul. Curie-Skłodowskiej i połączenie ul. Rydygiera z Trasą Wschodnią.	Przyjęto do wiadomości.
25.	Wracając do tematu ul. Świerkowej, czy mieszkańcy mają się na szybko	Miejski Zarząd Dróg: My już na tym etapie analizujemy możliwość pozostawienia łącznicy, mimo, że projektanci się sprzeciwiają. Zapraszamy



Miasto Toruń



	zebrać i przedstawić jakąś koncepcję?	z pomysłami do MZD, natomiast Pana zdanie zgłoszone dzisiaj w trakcie konsultacji jest również brane pod uwagę.
26.	Czy można tak zorganizować skrzyżowanie ul. Rydygiera z Trasą Wschodnią, żeby światło dla jadących z Rydygiera nie zapalało się raz na pół godziny?	Projektant Adam Sawicki: Ten łącznik jest bardzo rozbudowany. Specjalista od ruchu zapewnia, że kolejek nie będzie, nawet w szczycie.
27.	Czy w zagłębieniu nie będzie potencjalnego zagrożenia dla kierowców, jeśli rozpędzony kierowca trafi na czerwone światło?	Projektant Adam Sawicki: Spadek poziomu w zagłębieniu jest na granicy 4%, więc od strony warunków technicznych wszystko jest zachowane.
28.	Zgodnie z opinią symposiumu ruchu drogowego pieszy jest na pierwszym miejscu wśród uczestników ruchu drogowego. Najwięcej wypadków jest wśród pieszych i w większości na pasach.	Projektant Adam Sawicki: Trasa Wschodnia nie jest trasą szybkiego ruchu, ale założenia układu szkieletowego jest takie, aby ruch był płynny. Pierwszeństwo pieszych nie dotyczy wszystkich ulic w aglomeracjach miejskich.

I. Uwagi przesłane drogą elektroniczną oraz pocztą tradycyjną

W trakcie prowadzonego procesu konsultacyjnego do Wydziału Komunikacji Społecznej i Informacji wpłynęło 7 uwag.

a. Uwaga Pana Pawła Wróblewskiego z dn. 03.12.2014 r.

Chciałbym zwrócić uwagę na dużą bliskość zaplanowanej trasy do obiektów zabytkowych, mianowicie schronów Długiej Baterii (B-44) przy ulicy Wschodniej. Schrony pochodzą z 1883 roku, posiadają dużą wartość historyczną i niedopuszczalne jest ich wyburzenie. Z załączonej na stronie konsultacji mapy jasno nie wynika czy trasa wschodnia będzie ingerować w te obiekty. Proszę o uwzględnienie ww. schronów w planach budowy tak aby możliwe było ich zachowanie w niezmienionej formie.

b. Uwaga Pana Arkadiusza Myrchy z dn. 03.12.2014 r.

Dzień dobry,
mam pytanie odnośnie planowanych na dzień 9 grudnia konsultacji w SP 23.
Jak wygląda kwestia zaproszenia mieszkańców. Gdzie zostały umieszczone informacje na ten temat?

Z góry dziękuję za odpowiedź.

c. Uwaga Pana Kamila Kantorskiego z dn. 04.12.2014 r. wraz z odpowiedzią ZGM z dn. 30.12.2014 r.

Pan Kamil Kantorski:

Chciałbym się dowiedzieć, co będzie dalej z nami "mieszkańcami w bloku przy ulicy Marii Skłodowskiej-Curie45" Czy blok będzie przeznaczony do rozbiórki? Nie można nic zrobić, ciężko o zgodę na remonty, wymiany, nie karzą inwestować w mieszkania, itp. okna miały być wymienione, blok ocieplony i jedyne co miasto zdążyło zrobić, to założyć mierniki na grzejniki. Na wymianę okien na własną rękę nie ma zgody. Jeżeli cokolwiek mają zainwestować w bloku, to słyszy się, że nie opłaca się, bo blok będzie zabrany, sąsiadki chodzą dopytują i co chwilę słychać nowe wersje. Czy jest już jakaś prawomocna decyzja, bądź do kogo można podejść zapytać co z nami dalej. ZGM notorycznie zwodzi mieszkańców. Może media powinny zostać poinformowane, o życiu mieszkańców i podejściu miasta do sprawy, może wtedy wszystko szybciej by się wyjaśniło i wtedy mieszkańcy otrzymaliby rzetelne informacje.

Pomijając już fakt, że przed remontem ulicy Marii Skłodowskiej-Curie do bloku były trzy wjazdy, obecnie został tylko jeden(dlaczego?) został tylko wjazd- dojazd do przedszkola miejskiego. i przez te roboty drogowe, droga wygląda fatalnie, ubytki w drodze o szerokości 1mx1m i głębokości ok 15 cm, my jako mieszkańcy nie nadążamy naprawiać tego, dziennie tyle tego ciężkiego sprzętu jeździ, że drogę trzeba byłoby naprawiać dwa razy dziennie i z tygodnia na tydzień tych dziur przybywa. A Skanska się tym nie przejmuje ,aby jakoś to naprawić. Dodaje załączniki gdzie prędzej był dojazd do bloku. nawet wjazd od strony przedszkola wydaje mi się, że został źle wykonany, podczas wjeżdżania w drogę(wjazd do bloku, przedszkola) trzeba się przysłowiowo łamać podczas skręcania, aby uniknąć uszkodzenia pojazdu i jazdy po krawężniku. Jeszcze większy problem jest jak się mijają auta w wjeździe.

Bardzo proszę o informację, z góry dziękuję i pozdrawiam



Zakład Gospodarki Mieszkaniowej w Toruniu

Toruń, dnia 30.12.2014r.

GL.11709.Wyb.K.112.2014.SW

W nawiązaniu do Pana pisma przesłanego do tut. Zakładu drogą elektroniczną w dniu 11.12.2014r. Zakład Gospodarki Mieszkaniowej w Toruniu, informuje, że Miejski Zarząd Dróg opracował koncepcje zawierające 5 wariantów przebiegu trasy, wśród których 3 warianty nie przewidują rozbiórki budynku przy ul. Skłodowskiej-Curie 45 w Toruniu.

Miejski Zarząd Dróg pismem z dnia 18.12.2014r. poinformował, iż w październiku br. podjęto decyzję o wskazaniu jako preferowany do realizacji wariant pierwszy koncepcji przebiegu drogi dla inwestycji „Nowy przebieg drogi krajowej nr 91 – odcinek Trasy Wschodniej od placu Daszyńskiego do ul. Grudziądzkiej w Toruniu”, przy założeniu którego budynek przy ul. Skłodowskiej-Curie 45 nie jest przeznaczony do rozbiórki.

Obecnie inwestycja jest na etapie przygotowania dokumentów dla pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Nadmienić należy, że rozwiązania przedstawione w przyjętej koncepcji są nadal analizowane pod kątem możliwości wprowadzenia zmian celem uwzględnienia uwag złożonych przez mieszkańców Torunia podczas konsultacji społecznych. Na rok 2015 planuje się pozyskanie decyzji administracyjnych wymaganych dla rozpoczęcia inwestycji.

Biorąc powyższe pod uwagę, wszelkie decyzje dot. nieruchomości przy ul. Skłodowskiej-Curie 45 będą mogły zostać podjęte po wydaniu decyzji administracyjnych w sprawie omawianej inwestycji.

Z poważaniem

DYREKTOR
Zakładu Gospodarki Mieszkaniowej

Monika Mikuszyńska

Otrzymują:

1. BOM Nr 1
Toruń, ul. Gołębia 3
2. TT w/m
3. m.piaszek@um.torun.pl
4. a/a

Samodzielne stanowisko ds. Gospodarki Lokalowej, tel.: 56 657 75 09

Zakład Gospodarki Mieszkaniowej w Toruniu
ul. Grudziądzka 1399, 87-101 Toruń, tel.: 56 657 75 00, fax: 56 617 15 04, sgm@zgm.torun.pl, www.zgm.torun.pl

d. Uwaga Pana Ryszarda Przybyszewskiego z dn. 10.12.2014 r.

Uwagi do rysunku planu sytuacyjnego wariantu I koncepcji przedłużenia do ul. Grudziądzkiej trasy mostowej w Toruniu zamieszczonego na stronie: www.torun.com.pl.

1. Odległość ok. 500,0 m między węzłami jest zbyt mała by skrzyżowanie trasy mostowej z ul. Polną rozwiązać docelowo jako węzeł dwupoziomowy z uwagi zbyt krótkie odcinki dla bezpiecznego przeplatania ruchu w relacjach lewo lub prawo - skrętnych (szczególnie dotyczy to okresów szczytowych z dużym udziałem ruchu tranzytowego). Ponadto dla relacji "na wprost" na tym węźle niezgodnie z wymogami technicznymi zmniejszono klasę trasy mostowej z G 2/2 na G 2/1. Dla skrzyżowania z ul. Polną

proponuję zaprojektowanie skrzyżowania rozszerzonego z wyspą centralną, możliwie najszerzymi wlotami, sterowanej sygnalizacją świetlną.

2. W węźle trasy mostowej z ul. Grudziądzką w miejscu rondo korzystniej byłoby zaprojektować normatywne rondo "turbinowe". Jedną z głównych relacji na tym węźle jest kierunek wyjazdowy "w prawo" z osiedla Jar do

centrum Torunia. Rondo "turbinowe" dla tej relacji zapewniałoby płynny wyjazd z zastosowaniem tzw. "bajpasa" i jego przedłużenia na "pas dodatkowy" ul. Grudziądzkiej, od tego miejsca w klasie G 2/2. Zastosowanie w omawianym węźle rondo "zwykłego" niepotrzebnie wprowadza dodatkową kolizyjność i jednocześnie ogranicza przepustowość tej istotnej relacji wyjazdowej z osiedla Jar.

3. Dla poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu na węźle trasy mostowej z trasą średnicową korzystniejsze byłoby jego przesunięcie w kierunku północno-zachodnim. Jest to możliwe z uwagi na ekstensywne

zagospodarowanie przylegających terenów.

4. Cała trasa mostowa wymaga opracowania audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego szczególnie w zakresie długości pasów włączenia (stosownie do wielkości prognozowanych natężeń ruchu kołowego), rozwiązań zakończenia pasów oraz warunków przeplatania ruchu i warunków na wlotach skrzyżowań.

e. Uwaga Pana Tomasza Kępy z dn. 11.12.2014 r.

Dzień dobry,

proszę o informację, kiedy zostanie podjęta decyzja dotycząca wyboru wariantu przebiegu Trasy.

Aktualnie preferowany przebieg, czyli wariant nr 1, ma przynajmniej jedną ogromną wadę: brak skomunikowania Trasy z ul. Rydygiera. Zastąpienie aktualnego lewoskrętu z ul. Rydygiera w ul. Wschodnią objazdem Rydygiera w prawo w Skłodowskiej w prawo na Trasę Średnicową w lewo w Trasę Wschodnią - jest absolutnie nie do zaakceptowania. Podnosi się propozycję wykonania niewielkiego tunelu pod Trasą Wschodnią będącego przedłużeniem ul. Rydygiera i wpięcie w Trasę w stronę mostu drogowego, analogicznie w kierunku powrotnym (tam tylko prawoskręt).

Zostanie stworzone jeszcze co najmniej jedno kuriozum, mianowicie golfiści chcący udać się na pole golfowe będą musieli pokonać kilkaset metrów drogi do najbliższego przejścia dla pieszych, następnie pokonać 4+2 pasy ruchu i dopiero znajdą się na polu, podczas gdy w chwili obecnej odległość ta wynosi kilka metrów.

Obydwa w/w wad pozbawiony jest wariant nr 2, który wydaje mi się korzystniejszy w ogólnym rozrachunku - lepsze skomunikowanie, mniejsza ingerencja w istniejącą infrastrukturę. Proszę pamiętać, że wynik analiz jest numeryczny, ale kryteria wagowe zostały dobrane bardzo szczegółowo - minimalna ich zmiana spowoduje z pewnością przemieszanie kolejności wariantów w ostatecznym wyniku.

f. Uwaga Stowarzyszenia Rowerowy Toruń z dn. 14.12.2014 r.

www.roverowytorun.com.pl

RT 11/2014

Toruń, 14 grudnia 2014 r.

Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji
Urzędu Miasta Torunia

Dotyczy: konsultacji Trasy Wschodniej w Toruniu

Przedstawiam uwagi dotyczące infrastruktury rowerowej i pieszej, która planowana jest w ramach Trasy Wschodniej. Uwagi powstały na podstawie materiałów zamieszczonych na stronie:
<http://www.torun.pl/pl/konsultacje-trasy-wschodniej-0>

Cz.1. Uwagi ogólne.

1.1. W ramach inwestycji należy zapewnić skomunikowanie wszystkich źródeł i celów podróży dla ruchu rowerowego.

Zgodnie z Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej miasta Torunia, pkt. 3.1:
„wszystkie (100%) źródła i celów podróży w mieście powinno być dostępne na rowerze”.

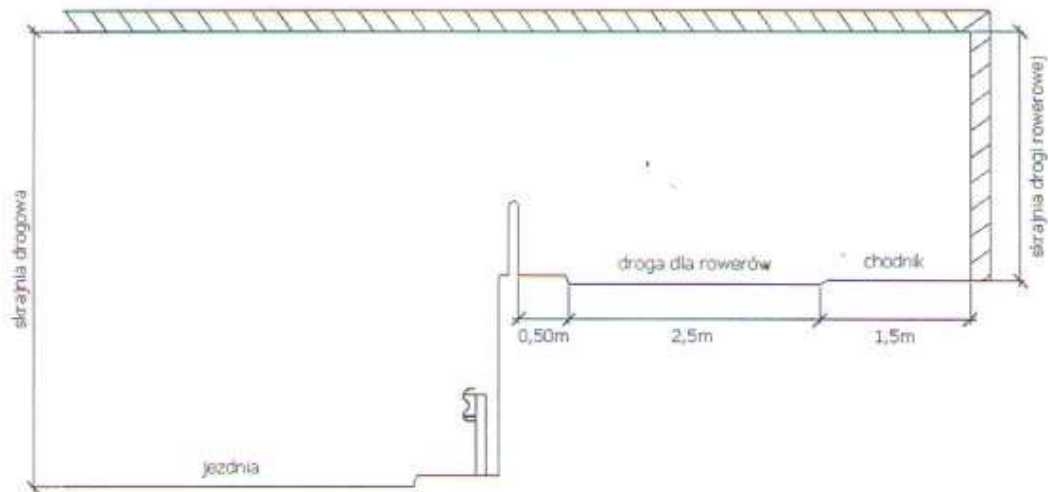
Projektowana Trasa Wschodnia (zwana dalej „TW”), a także inne drogi, które w ramach tej inwestycji będą przebudowywane to główne drogi z ograniczoną możliwością przekraczania jezdni. W związku z powyższym należy zapewnić możliwość poruszania się rowerzystom po obu stronach drogi. Nie zawsze oznacza to konieczność budowania dróg rowerowych po obu stronach. Możliwe jest również zastosowanie drogi rowerowej lub jezdni serwisowej z jednej strony, a z drugiej ciągu pieszo-rowerowego. Szczegółowe propozycje dla poszczególnych odcinków przedstawione są w drugiej części uwag.

1.2. W tunelach drogowych należy zaprojektować drogi dla rowerów powyżej niwelety jezdni zgodnie z inną wymaganą skrajnią pionową dla obu elementów drogi. Ma to na celu zmniejszenie różnic wysokości trasy rowerowej.

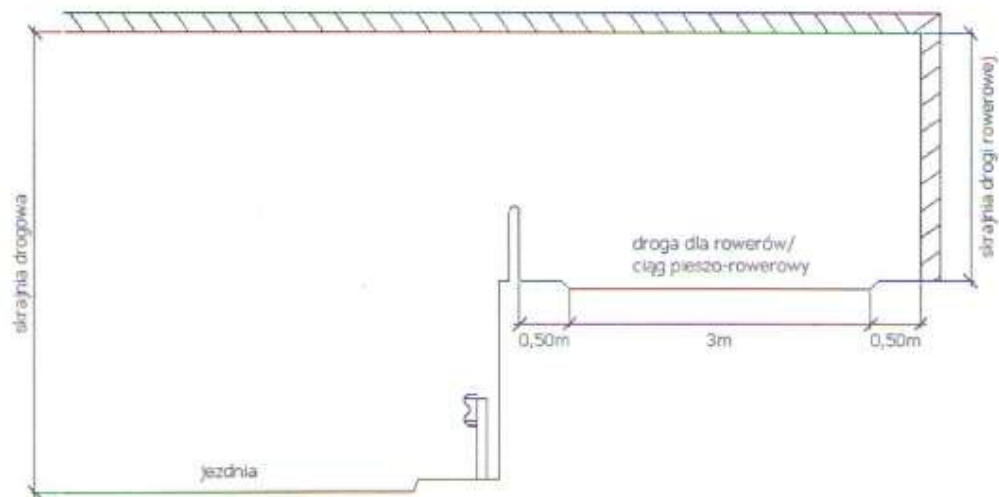
Zgodnie z Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej miasta Torunia, pkt. 3.1:
„poruszanie się na rowerze nie może powodować u użytkowników niepotrzebnego stresu ani wysiłku fizycznego. (...) Z wymogiem wygody łączy się (...) postulat minimalizacji nachylenia podłużnego odcinków i minimalizacji różnic wysokości.”

Szczególnie istotne jest to np. w przypadku tunelu pod torami linii kolejowych PKP w pobliżu PEC'u gdzie zmiana wysokości od poziomu pod torami do poziomu ponad Strugą Toruńską będzie musiała odbyć się na dość krótkim odcinku.

www.rowerowytorun.com.pl



Rys. 1. Przekrój tunelu z wydzieloną drogą rowerową i chodnikiem.



Rys. 2. Przekrój tunelu z samodzielną drogą rowerową lub ciągiem pieszo-rowerowym.



Fot. 1. Gdańsk



Fot. 3. Holandia, Hengelo



Fot. 2. Holandia, Oldenzaal



Fot. 4. Holandia, Rijssen

Fot. 1 – 4. Przykładowe realizacje.

1.3. Na obiektach mostowych (np. kładka nad Strugą Toruńską lub jakikolwiek wiadukt, gdyby któryś z tuneli został zastąpiony wiaduktem) należy zaprojektować bezpieczne dla rowerzystów balustrady.

Bezpieczna balustrada uniemożliwia (utrudnia) zahaczenie o nią kierownicą roweru jednocześnie poszerzając użyteczną część obiektu mostowego (zapewniając skrajnie poziomą) bez poszerzenia samego obiektu. Balustrada taka jest odchyłona na zewnątrz lub wygięta w łuk tak aby zapewnić najszerszą przestrzeń na wysokości typowej kierownicy roweru. Przykłady takich balustrad przedstawiono na fot. 3 – 8. Na fot. 8 widać, że podjeżdżając do odpowiednio zaprojektowanej balustrady odbijemy się od niej łokciem zamiast zahaczyć o nią kierownicą co może zakończyć się upadkiem.

www.roverowytorun.com.pl



Fot 5 – 8. Balustrady zwiększające bezpieczeństwo i użyteczną szerokość obiektu mostowego.

1.4. Należy zapewnić odpowiednią szerokość infrastruktury rowerowej, odpowiednie łuki oraz bezpieczne odsunięcie od jezdni.

- Zgodnie z Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej miasta Torunia:

5.4.1 Minimalne wymiary dla wszystkich kategorii tras rowerowych to:

- 3,0 m – szerokość drogi dla rowerzystów i pieszych

Szerokość ta może być zmniejszona do 2,5m jedynie w wyjątkowych przypadkach i zmiana ta musi być rozpatrywana indywidualnie.

- Na drogach rowerowych należy projektować łuki o odpowiednim promieniu, nie zaś załamania pod kątem, które widać w koncepcji np. na skrzyżowaniu TW z ul. Połą.

- Droga rowerowa nie powinna bezpośrednio przylegać do jezdni gdyż jest to rozwiązanie mało komfortowe i niezbyt bezpieczne dla rowerzysty. Przykładowo na odcinku od skrzyżowania z Trasą Średnicową do skrzyżowania z ul. Połą wystarczy przesunąć delikatnie jezdnię TW na wsch. aby uzyskać odsunięcie drogi rowerowej od nitki zachodniej.

Minimalna szerokość opaski dzielącej drogę dla rowerów i jezdnię to 0,5m, przy czym nie jest to zalecana wartość.

Uwzględniając kategorię TW oraz innych dróg, przy których planowana jest budowa/przebudowa ścieżek rowerowych powinno się przyjąć jako minimum szerokość opaski 1m. Szerokość ta powinna być odpowiednio zwiększona w przypadku lokalizowania znaków lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy jezdnią,

a drogą rowerową.

Cz.2. Uwagi szczegółowe do wariantu I koncepcji.

2.1. Trasa Wschodnia, odcinek Plac Daszyńskiego – Skłodowskiej – Curie.

2.1.1. Należy zaprojektować drogę rowerową i chodnik względnie ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie ul. Wschodniej w celu umożliwienia dojazdu rowerem do licznych firm zlokalizowanych po tej stronie drogi. W miarę możliwości trasa ta powinna być odsunięta min. 0,5m od jezdni.

Na odcinkach gdzie zaprojektowano jezdnie serwisowe ruch rowerowy można prowadzić w tych jezdniach na zasadach ogólnych, podobnie jak po wschodniej stronie drogi.

2.1.2. Proszę o zaprojektowanie co najmniej jednego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów na tym odcinku trasy.

Odległość między Placem Daszyńskiego a skrzyżowaniem z ul. Skłodowska – Curie to ok. 900m. W warunkach miejskich jest to zdecydowanie zbyt duża odległość pomiędzy przejściami/przejazdami. Należy wziąć pod uwagę również istniejące połączenia piesze i odległości pomiędzy przejściami. Mimo podniesienia rangi ul. Wschodniej propozycja będzie zgodna z istniejącymi przepisami.

„§ 127

4. Na ulicy klasy GP, G lub Z przejścia dla pieszych powinny być usytuowane w odległościach nie mniejszych niż 100 m, jeżeli nie ma sygnalizacji świetlnej.

5. Odległość przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną od skrzyżowania lub sąsiedniego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną nie powinna być mniejsza niż:

a) na ulicy klasy G - 400 m,

6. Przy przebudowie albo remoncie ulic klasy G i Z dopuszcza się w uzasadnionych wypadkach zmniejszenie odległości, o których mowa w ust. 5, do 50%.”

źródło: Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r.)

Możliwość przekroczenia Trasy Wschodniej powinna być zrealizowana w okolicy obecnego skrzyżowania z ul. Rydygiera w celu pełnego skomunikowania przystanków komunikacji zbiorowej, które zapewne powstaną w okolicy istniejących (w koncepcji nie wyznaczono tych przystanków). Należy również rozważyć wyznaczenie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów w okolicy skrzyżowania z ul. Żwirową dzięki czemu tereny skomunikowane przez ul. Żwirową zyskają należyte połączenie z terenami mieszkalnymi po wschodniej stronie TW.

Ponadto możliwe jest utworzenie skrzyżowania z ul. Żwirową obsługującego wszystkie relacje, a przy takim skrzyżowaniu powinno znajdować się przejście dla pieszych.

Zgodnie z przepisami odległości między skrzyżowaniami na drodze klasy G powinny wynosić:

„(...) na terenie zabudowy nie mniejsze niż 500 m; dopuszcza się wyjątkowo odstępy między skrzyżowaniami (...) na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 400 m, (...)”

źródło: Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r.)

Natomiast odległość ul. Żwirowej od Placu Daszyńskiego wynosi ponad 400m.

Utworzenie pełnego skrzyżowania z ul. Żwirową zapewni lepszą obsługę pobliskich terenów usługowo – przemysłowych. Należy mieć również na uwadze, że proponowane połączenie ul. Apatora z ul. Skłodowskiej-Curie może zakłócać ruch tramwajowy wzdłuż ul. Skłodowskiej.

2.2. Trasa Wschodnia, odcinek Skłodowskiej – Curie do skrzyżowania z Trasą Średnicową.

2.2.1. Tunel pod torami kolejowymi proszę zaprojektować z uwzględnieniem uwagi 1.2.

2.2.2. Balustrady kładki nad Strugą Toruńską proszę zaprojektować z uwzględnieniem uwagi 1.3.

2.3. Trasa Wschodnia, skrzyżowanie z Trasą Średnicową.

2.3.1. Drogię rowerową w tunelu pod Trasą Średnicową proszę odsunąć od jezdni na bezpieczną odległość zgodnie z uwagą 1.4.

2.3.2. Zgodnie z zaprezentowanym rysunkiem ciąg pieszo-rowerowy po wsch. stronie TW kończy się „na ślepo” przed skrzyżowaniem z Trasą Średnicową co nie jest rozwiązaniem optymalnym. Proszę o połączenie ww. ciągu pieszo-rowerowego z drogą rowerową po drugiej stronie drogi na ww. skrzyżowaniu.

2.4. Trasa Wschodnia, odcinek Trasa Średnicowa – ul. Polna.

2.4.1 Drogię dla rowerów proszę odsunąć od jezdni na bezpieczną odległość zgodnie z uwagą 1.4.

2.4.2. Proszę połączyć drogę rowerową ze ślepo zakończoną ul. Kanałową.

2.5. Trasa Wschodnia, skrzyżowanie z ul. Polną.

2.5.1. Należy zaprojektować przejazdy rowerowe oraz przejścia dla pieszych przez wszystkie ramiona skrzyżowania.

2.5.2. Odsunięcie drogi rowerowej od tarczy skrzyżowania na jego zach. ramieniu nie znajduje uzasadnienia. Proszę przybliżyć drogę rowerową wzdłuż TW do tarczy skrzyżowania.

2.5.3. W zach.-płd. narożniku skrzyżowania zaprojektowano niedopuszczalne załamania pod kątem zamiast odpowiednich łuków.

2.6. Trasa Wschodnia, odcinek ul. Polna – ul. Kociewska.

2.6.1. Drogię dla rowerów proszę odsunąć od jezdni na bezpieczną odległość zgodnie z uwagą 1.4.

2.6.2. Proszę zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy po zach. stronie TW zgodnie z uwagą 1.1 oraz 1.4.

2.6.3. Drogię rowerową proszę połączyć ze ślepo zakończoną ul. Mleczną.

2.7. Trasa Wschodnia, odcinek ul. Kociewska – ul. Grudziądzka.

2.7.1. Należy zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3m zgodnie z uwagą 1.4.

2.7.2. Tunel pod linią kolejową należy zaprojektować zgodnie z uwagą 1.2.

2.8. Ul. Grudziądzka i skrzyżowanie TW z ul. Grudziądzką.

Należy połączyć istniejącą drogę rowerową po wsch. stronie ul. Grudziądzkiej z budowaną przez Starostwo Toruńskie trasą rowerową do Chelmży. W związku z powyższym w ramach tego projektu należy zaprojektować drogę rowerową lub ciąg pieszo-rowerowy po wschodniej stronie ul. Grudziądzkiej na odcinku objętym opracowaniem.

2.9. Ul. Kociewska.

Tunel pod torami kolejowymi proszę zaprojektować zgodnie z uwagą 1.2.

2.10. Ul. Polna.

2.10.1. Proszę zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy po ptn. stronie ul. Polnej zgodnie z uwagą 1.1 oraz 1.4. Proponuje szerokość 2,5m dla ciągu pieszo-rowerowego po ptn. stronie i szerokość 2,5m dla drogi rowerowej i 1,5m dla chodnika po pld. stronie ulicy.

2.10.2. Tunel pod torami kolejowymi proszę zaprojektować zgodnie z uwagą 1.2.

2.10.3. Drogię dla rowerów / ciąg pieszo-rowerowy proszę odsunąć od jezdni na bezpieczną odległość zgodnie z uwagą 1.4.

www.rowerowytorun.com.pl

2.11. Ul. Skłodowskiej – Curie.

2.11.1. Proszę o zaprojektowanie drogi rowerowej i chodnika względnie ciągu pieszo-rowerowego n Rydygiera do skrzyżowania z Trasą Średnicową. Ciąg ten stworzy spójną trasę z budowanym odcink Średnicowej do ul. Równinnej oraz istniejącym odcinkiem od ul. Równinnej do ul. Chrzanowskiego

2.11.2. Na przebudowywanym odcinku trasy rowerowej po pñ. stronie ulicy proszę o zastosowanie umiejscowienia drogi rowerowej i chodnika względem jezdni. Tzn., że droga rowerowa powinna zñ bliżej, a chodnik dalej od jezdni. Jednocześnie należy odsunąć drogę rowerową od jezdni zgodnie z

Toma
Stowarzyszenie I
Ul.
stow@rower

g. Uwaga Dyrekcji Atrium Copernicus z dn. 14.12.2014 r.

Nawiązując do spotkania w ramach III etapu konsultacji społecznych, które odbyło się 09 grudnia br. informujemy, że pozytywnie przyjęliśmy zaproponowane rozwiązania Wariantu nr 1:

- wyodrębniony z Trasy Wschodniej pas do prawoskrętu w ulicę Żwirową,
- lewoskręt z ulicy Żwirowej w Trasę Wschodnią wyodrębnionym pasem,
- prawoskręt oraz lewoskręt z ulicy Skłodowskiej-Curie w poszerzoną ulicę Apatora (w celu zapewnienia płynności ruchu),
- odsunięte w kierunku południowym połączenie ulicy Skłodowskiej-Curie ze skrzyżowaniem z ulicy Rydygiera przy czym drugie, zaproponowane rozwiązanie tego skrzyżowania bezpośrednio z Trasą Wschodnią jest dla nas również akceptowalne .

Dodatkowo postulujemy:

- budowę kładek dla pieszych nad/pod Trasą Wschodnią, aby zapewnić mieszkańcom pobliskich osiedli Rubinowa oraz Działek PZWN pieszy dostęp do centrum handlowego Atrium Copernicus,
- możliwość posadowienia przy Trasie Wschodniej oraz ulicy Curie - Skłodowskiej przy wjeździe w ulicę Apatora reklamy wielkoformatowej, informującej o wjeździe do centrum handlowego.



Podsumowanie

Konsultacje społeczne „Budowa Trasy Wschodniej - etap III” umożliwiły mieszkańcom zapoznanie się z wynikami analizy poszczególnych wariantów planowanej inwestycji oraz konfrontację pomysłów projektantów z potrzebami lokalnej społeczności. Uwagi, które pojawiły się podczas spotkań konsultacyjnych prezentowały przede wszystkim potrzeby mieszkańców osiedla Rubinkowo oraz domków jednorodzinnych. Najczęstszym spostrzeżeniem były obawy związane z ograniczeniem przez Trasę Wschodnią dostępu do zachodniej części Torunia. Mieszkańcy wielokrotnie ponawiali postulat połączenia ul. Rydygiera z projektowaną trasą, co projektanci uwzględnili i wprowadzili do projektu. Pojawiały się również propozycje ponownego rozpatrzenia wariantów pod kątem znalezienia opcji, która zminimalizowałaby negatywne oddziaływanie drogi na komfort ruchu drogowego z osiedla Rubinkowo oraz rejonu domków PZWN. Mieszkańcy obawiają się również nadmiernego hałasu oraz utraty komfortu ruchu pieszego i rowerowego. Zarówno mieszkańcom, jak i przedsiębiorcom zależy na maksymalnym zachowaniu istniejących budynków oraz połączeń lokalnych przy jednoczesnym usprawnieniu komunikacji oraz zapewnieniu dogodnego dostępu do działek firmowych oraz prywatnych.

W 2015 roku jest planowane zakończenie pracy projektowej oraz uzyskanie niezbędnych pozwoleń na budowę. Rozpoczęcie realizacji jest zależne od uzyskania dofinansowania na budowę z Unii Europejskiej. Początek robót jest wstępnie przewidywany na rok 2016.

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