

Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji Urzędu Miasta Torunia

Miejski Zarząd Dróg w Toruniu

Sprawozdanie z przeprowadzonych konsultacji społecznych w sprawie przebudowy skrzyżowania na pl. bp. Chrapka

Spis treści

- 1. Przedmiot przeprowadzonych konsultacji**
- 2. Przebieg konsultacji**
- 3. Projekt ulotki i plakatu, kopie ogłoszeń zamieszczonych w prasie**
- 4. Fotografie ze spotkań z mieszkańcami**
- 5. Zestawienie uwag i zastrzeżeń zgłoszonych podczas spotkania i dyżurów z mieszkańcami**
- 6. Zestawienie uwag i zastrzeżeń zgłoszonych drogą elektroniczną**
- 7. Opinia MZD**
- 8. Podsumowanie**

Toruń 2011

1. Przedmiot przeprowadzonych konsultacji

Konsultacje społeczne przeprowadzone przez Urząd Miasta Torunia i Miejski Zarząd Dróg w dniach 4-31 lipca 2011 r. miały na celu:

- przedstawienie i poinformowanie lokalnej społeczności i innych zainteresowanych stron o planowanym przedsięwzięciu i proponowanych wariantach przebudowy skrzyżowania
- stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych wniosków, uwag i zastrzeżeń dotyczących wariantów przebudowy skrzyżowania, poznanie opinii i propozycji torunian w zakresie konsultowanego tematu.

2. Przebieg konsultacji

Konsultacje były prowadzone w następujących etapach:

ETAP 1

Kampania informacyjna

a) rozdystrybuowano ulotki informacyjne:

- wśród torunian mieszkających w pobliżu placu bp. Chrapka,
- w punktach informacyjnych Urzędu Miasta Torunia,
- w sklepach znajdujących się w pobliżu placu bp. Chrapka (LIDL, POLO MARKET, BIEDRONKA).

b) na terenie miasta umieszczono plakaty informacyjne (słupy ogłoszeniowe, sklepy w pobliżu skrzyżowania),

c) w Nowościach, w Gazecie Wyborczej i Gazecie Pomorskiej ukazały się ogłoszenia prasowe informujące o rozpoczęciu konsultacji,

d) informacje na temat konsultacji ukazywały się w lokalnych mediach (Nowości, Gazeta Pomorska, Gazeta Wyborcza, Radio PiK),

e) informacje na temat konsultacji umieszczono na stronie internetowej www.torun.pl oraz www.mzd.torun.pl,

f) informacje zostały przekazane do dystrybucji wśród wiernych Parafii Rzymsko-Katolickiej Matki Boskiej Zwycięskiej przy ul. Podgórznej 74 i Parafii Rzymskokatolickiej Chrystusa Króla przy ul. Bażyńskich 19.

ETAP 2

Spotkania z mieszkańcami, zgłaszanie uwag

a) W dniach 7 oraz 12 lipca 2011 r. zorganizowano dyżury konsultacyjne dla mieszkańców Torunia w Punkcie Informacyjnym Urzędu Miasta Torunia przy ul. Wały gen. Sikorskiego 8. Podczas dyżurów mieszkańcy mogli się zapoznać z wariantami przebudowy skrzyżowania i uzyskać szersze informacje w tym zakresie od pracowników Miejskiego Zarządu Dróg.

b) Opinie i uwagi mieszkańcy mogli wysyłać na mail konsultacje@um.torun.pl łącznie za pośrednictwem poczty elektronicznej wpłynęło 9 uwag, na które mieszkańcy otrzymali odpowiedź przygotowaną przez pracowników Miejskiego Zarządu Dróg (w pkt 5 sprawozdania zostały ujęte wszystkie uwagi, jakie wpłynęły do urzędu drogą elektroniczną).

c) 14 lipca 2011r, w Zespole Szkół nr 7 przy ul. Bażyńskich 30/36 odbyło się spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie przybyło 20 mieszkańców.

W spotkaniu uczestniczyli:

- mieszkańcy,
- przedstawiciele Urzędu Miasta: M. Kowallek – dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej oraz Robert Małecki – dyrektor Wydziału Komunikacji Społecznej i Informacji
- zastępca dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg Stefan Kalinowski
- wykonawcy projektu: Bogdan Sorys i Krzysztof Kwieciński z biura projektowego EGIS Poland
- przedstawiciele mediów.

Po krótkim wstępie wyjaśniającym rolę konsultacji społecznych i wagę głosów mieszkańców w podejmowanych decyzjach nastąpiło oficjalne otwarcie przez p. Roberta Małeckiego, dyrektora Wydziału Komunikacji Społecznej i Informacji. Następnie, po kilkuminutowej prezentacji wariantów, rozpoczęto dyskusję nad poszczególnymi rozwiązaniami. Mieszkańcy przedstawiali swoje opinie dotyczące poszczególnych wariantów, ale także zadawali wiele pytań odnoszących się m.in. do bezpieczeństwa

pieszych i hałasu. Wszystkie zalety jak i wady proponowanych rozwiązań były szczegółowo notowane, by projektanci mieli pełną wiedzę, które elementy powinny zostać dodatkowo uwzględnione i sprawdzone, aby projekt spełniał oczekiwania zarówno kierowców jak i pieszych.

Jeden z uczestników spotkania – p. Kazimierz Zamojski przekonywał, że w jego odczuciu najbardziej trafnym rozwiązaniem byłoby rondo turbinowe jednopasowe. Rozwiązanie takie charakteryzuje się bezkolizyjnością. Spowodowałoby to także zmniejszenie prędkości poruszających się aut. Przekonywał także, że nie należy brać przykładu z Bydgoszczy, gdzie ronda dwupasowe zupełnie się nie sprawdzają. Natomiast bus pas mógłby także służyć dla ruchu samochodowego. W odniesieniu do wypowiedzi p. Zamojskiego projektanci przekonywali, że zaproponowane rozwiązania są nieuzasadnione. Rondo jednopasmowe charakteryzuje się zbyt małą przepustowością. Natomiast udostępnienie bus pasa dla samochodów spowodowałoby zmniejszenie bezpieczeństwa, poprzez zbyt duże prędkości osiągane przez kierowców na tym odcinku. Ponadto projektanci stwierdzili, że rondo turbinowe posiada wystające na ok. 10-15 cm rozgraniczenie pomiędzy pasami ronda, które znacząco utrudnia kierowcom zmianę pasa ruchu.

Pan Arkadiusz Pietraszkiewicz przygotował prezentację zdjęć, przedstawiając elementy, które w jego ocenie należy poprawić, by zwiększyć bezpieczeństwo. Wskazywał również, że należy w pierwszej kolejności zwrócić uwagę na zbyt wysokie żywopłoty pogarszające widoczność. Podkreślił konieczność przeprowadzenia badań natężenia poziomu hałasu, który wydaje się być znacznie przekroczony oraz zastosowania rozwiązań, które pomogą zniwelować problem. W odpowiedzi projektanci przekonywali, że starają się, aby projekt był jak najbardziej przyjazny dla mieszkańców budynków zamieszkałych w pobliżu.

Radny Arkadiusz Myrcha zwrócił się z zapytaniem o kładki nad jezdniami, które pozwoliłyby zapewnić bezpieczeństwo także pieszym. W odpowiedzi p. Kalinowski poinformował, iż kładki stosuje się w miejscach, w których naturalne ukształtowanie terenu pozwala na ich zastosowanie. W przeciwnym razie zachodzi sytuacja, w której piesi próbują przedostać się na drugą stronę jezdni poza wydzielonymi przejściami. Podziemne przejścia dla pieszych natomiast są rozwiązaniami droższymi. W tym konkretnym przypadku wymagałyby zastosowania takich zabezpieczeń i izolacji, które uwzględniają warunki

geologiczne i hydrogeologiczne wynikające z bliskiego sąsiedztwa strugi oraz stawu Kaszownik.

Kilkoro starszych mieszkańców negatywnie zareagowało na przedstawiony pomysł wybudowania kładek dla pieszych. W ich opinii pokonanie takiej kładki wiązałoby się ze znacznie większym wysiłkiem fizycznym. Postulowali więc pozostawienie przejść dla pieszych na ich obecnym poziomie.

Pan Piotr Pasiński zwrócił uwagę na oznakowanie, domagając się jednocześnie przeanalizowania wysokości, na których są umieszczane tablice informacyjne jak i rodzaju materiałów, z których zostały wykonane. W odpowiedzi p. Kalinowski wyjaśnił, że znaki obowiązujące w ruchu drogowym na terytorium naszego kraju normowane są przepisami prawa. Dotyczy to ich wielkości, rozmieszczenia oraz materiałów, z których są wykonane.

W toku dalszej dyskusji zwolennik koncepcji ronda dwupasowego p. Pietraszkiewicz przekonywał, by wprowadzać sprawdzone i najprostsze rozwiązania. Z drugiej strony p. Kaszlewicz apelował, by nie bać się nowych rozwiązań, które pozwolą nam poruszać się sprawniej i bezpieczniej.

Poniżej pełna lista uwag mieszkańców zgłoszonych podczas spotkania:

- Ważna jest przepustowość ronda w kierunku centrum miasta
- Należy zadbać o bezpieczeństwo pieszych.
- W nowym rozwiązaniu powinna być zapewniona dobra widoczność z perspektywy kierowcy (niezależnie od typu pojazdu). Chodzi przede wszystkim o bezpieczeństwo pieszych, dobrą prezentację znaków drogowych oraz widoczność innych uczestników ruchu, pojazdów znajdujących się w pobliżu.
- Krzewy i oznakowanie powinny być zaplanowane tak, aby umożliwić dobrą widoczność. Padły propozycje zasadzenia niskich krzewów/niskiej roślinności oraz oznakowania „czytelnego i w adekwatnym miejscu”.
- Przy inwestycji ważne jest, aby zadbać o jak najniższy poziom hałasu. Wyspa centralna według zebranych oznacza hałas.
- Należy zadbać o płynność ruchu, co zniweluje poziom hałasu i zmniejszy emisję spalin.

- Konieczne jest zapewnienie dobrego oznakowania pionowego i poziomego, ułatwiającego kierowcom orientację i odpowiedni wybór kierunku jazdy na długo przed samym wjazdem na rondo.

Ponadto mieszkańcy uznali niemal jednomyślnie, że zarówno wariant skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, jak i ronda turbinowego z wiaduktem jest najgorszym rozwiązaniem ze względu na wysoki koszt inwestycji i zwiększenie poziomu hałasu (w przypadku wyboru wariantu z wiaduktem – na wysokości okien i balkonów).

Ostatnim etapem spotkania była próba wyłonienia najlepszych wariantów spośród przedstawionych koncepcji. Każdy z mieszkańców mógł zapisać na kartce trzy najlepsze w jego opinii warianty przebudowy obecnego skrzyżowania. Po podliczeniu głosów przez moderatora okazało się, że największym uznaniem uczestników konsultacji cieszył się wariant przedstawiający rondo turbinowe (zarówno w wersji z buspasem jak i bez buspasa):

Kartki wypełnione przez mieszkańców	Wariant wskazany na I miejscu	Wariant wskazany na II miejscu	Wariant wskazany na III miejscu
1.	Turbinowe (z buspasem)		
2.	Turbinowe (z buspasem)	Rondo jednopasowe, bezkolizyjne	
3.	Turbinowe	Turbinowe (z buspasem)	Dwupasowe
4.	Turbinowe (z buspasem)	Turbinowe	Dwupasowe
5.	Rozwiązanie podziemne	Rondo dwupasowe z osobnymi prawoskrętami	
6.	Turbinowe (z buspasem)	Turbinowe	
7.	Turbinowe (z buspasem)		
8.	Turbinowe	Turbinowe (z buspasem)	Sygnalizacja świetlna
9.	Turbinowe (z buspasem)	Turbinowe	Dwupasowe
10.	Turbinowe (z buspasem)	Turbinowe	
11.	Turbinowe (z buspasem)		
12.	Turbinowe (z buspasem)		
13.	Rondo z wyspą centralną	Turbinowe (z buspasem)	Turbinowe
14.	Turbinowe (z buspasem)	Turbinowe	Dwupasowe
15.	Turbinowe	Turbinowe (z buspasem)	Dwupasowe
16.	Turbinowe		

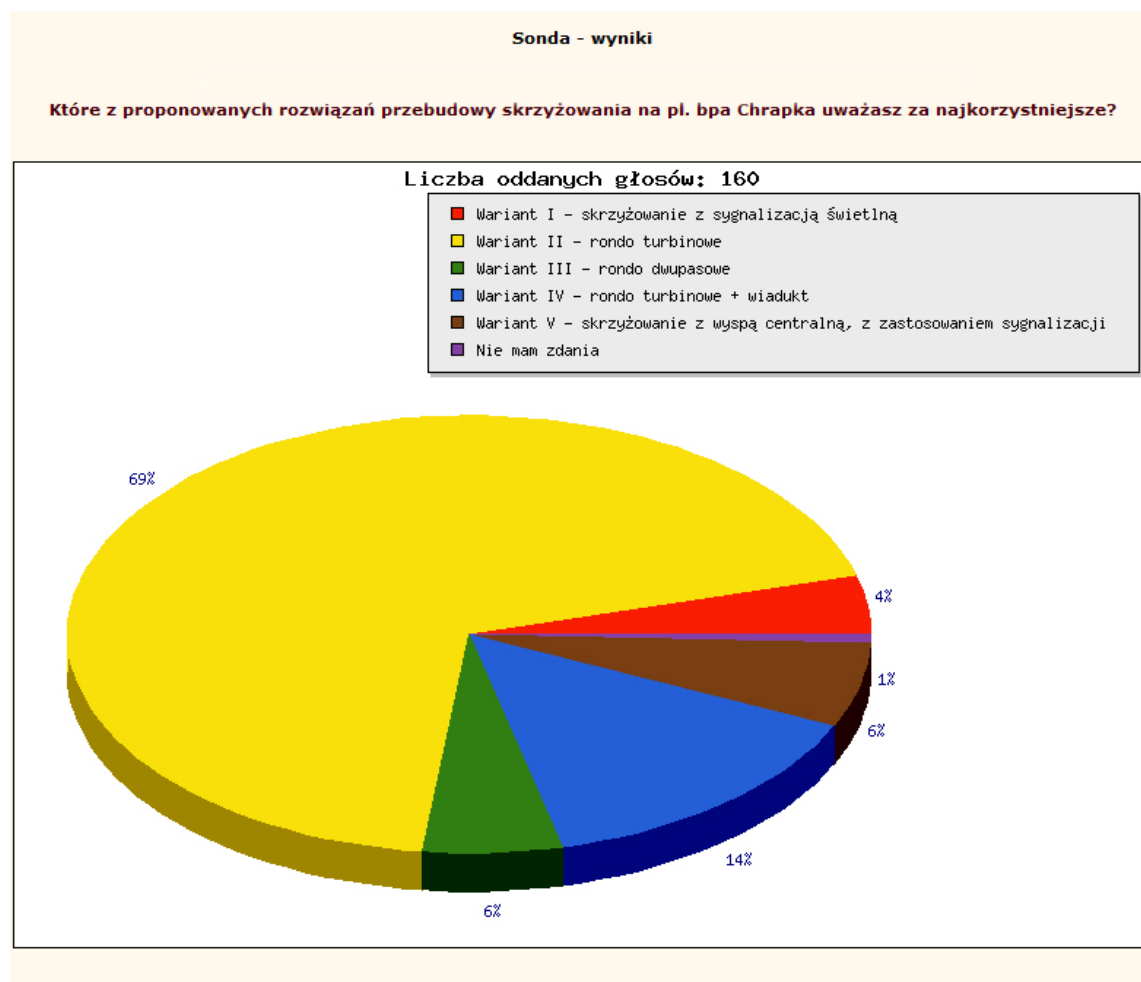
Tabela nr 1 – przedstawia głosy oddane przez każdą osobę biorącą udział w „słomianym” głosowaniu na trzy najlepsze jej zdaniem warianty przebudowy.

Wariant	Miejsce w głosowaniu		
	I	II	III
Turbinowe i turbinowe z buspasem	14	9	1
Dwupasowe		1	5
Rondo jednopasowe, bezkolizyjne		1	

Rondo z wyspą centralną	1		1
Rondo podziemne	1		

Tabela nr 2 – przedstawia sumy głosów oddane na poszczególne warianty z podziałem na miejsce pierwsze, drugie i trzecie.

d) Od 1 do 31 lipca 2011 r. uruchomiono na stronie www.torun.pl i www.mzd.torun.pl sondę internetową, w której mieszkańcy mogli oddać głos na preferowany wariant przebudowy. W sondzie wzięło udział 160 osób. Wyniki sondy internetowej przedstawiają się następująco:



e) W dniu 10 sierpnia 2011 r. zostało zorganizowane spotkanie z pracownikami Miejskiego Zarządu Dróg, na którym mieszkańcy mogli zapoznać się z uwagami i opiniami, jakie wpłynęły podczas konsultacji i sprawdzić, które z nich projektanci uwzględnią przy opracowywaniu ostatecznego wariantu przebudowy skrzyżowania na placu bp. Chrapka. W dyżurze uczestniczył jeden mieszkaniec, który zgłosił pytanie w zakresie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu oraz zasugerował, aby na spotkaniach były prezentowane wizualizacje koncepcji. Pracownicy Miejskiego Zarządu Dróg wyjaśnili, że sugestie zostaną uwzględnione w miarę możliwości finansowych i technicznych przy konsultacjach innych projektów drogowych.


3. Projekt ulotki i plakatu, kopie ogłoszeń zamieszczonych prasie



Zdjęcie ulotki informacyjnej, jaką otrzymali mieszkańcy w pobliżu placu bp. Chrapka



Zdjęcie plakatu, który zapraszał mieszkańców do wzięcia udziału w konsultacjach

 **Prezydent Miasta Torunia**

Prezydent Miasta Torunia

informuje, że w dniach 1-31 lipca 2011 r. zostaną przeprowadzone konsultacje społeczne, których celem jest poznanie opinii mieszkańców w sprawie wyboru koncepcji przebudowy skrzyżowania na placu bp. Chrapka.

Na wybraną propozycję przebudowy skrzyżowania można oddać głos w sondzie internetowej za pośrednictwem strony www.torun.pl lub na spotkaniu, które odbędzie się w dniu

14 lipca 2011 r. o godz. 18.00

w Zespole Szkół nr 7 w Toruniu przy ul. Bażyńskich 30/36.

Materiały informacyjne są dostępne na stronie internetowej www.torun.pl oraz www.mzd.torun.pl.

Opinie i sugestie w zakresie propozycji przebudowy skrzyżowania można wysłać na adres konsultacje@um.torun.pl

Dyżury konsultacyjne pracowników Miejskiego Zarządu Dróg:

- 7 lipca 2011 r. godz. 16.00-18.00, Punkt Informacyjny Urzędu Miasta Torunia, Wały gen. Sikorskiego 8
- 12 lipca 2011 r. godz. 16.00-18.00, Punkt Informacyjny Urzędu Miasta Torunia, Wały gen. Sikorskiego 8

Ogłoszenie w Gazecie Wyborczej - 4 lipca 2011 r.

OGŁOSZENIE PŁATNE

 **Prezydent Miasta Torunia**

informuje, że w dniach 1-31 lipca 2011 r. zostaną przeprowadzone konsultacje społeczne, których celem jest poznanie opinii mieszkańców w sprawie wyboru koncepcji przebudowy skrzyżowania na placu bp. Chrapka.

Na wybraną propozycję przebudowy skrzyżowania można oddać głos w sondzie internetowej za pośrednictwem strony www.torun.pl lub na spotkaniu, które odbędzie się w dniu

14 lipca 2011 r. o godz. 18.00

w Zespole Szkół nr 7 w Toruniu przy ul. Bażyńskich 30/36.

Materiały informacyjne są dostępne na stronie internetowej www.torun.pl oraz www.mzd.torun.pl

Opinie i sugestie w zakresie propozycji przebudowy skrzyżowania można wysłać na adres konsultacje@um.torun.pl


Dyżury konsultacyjne pracowników Miejskiego Zarządu Dróg:

- 7 lipca 2011 r. godz. 16.00-18.00, Punkt Informacyjny Urzędu Miasta Torunia, Wały gen. Sikorskiego 8
- 12 lipca 2011 r. godz. 16.00-18.00, Punkt Informacyjny Urzędu Miasta Torunia, Wały gen. Sikorskiego 8

17701508

Ogłoszenie w Gazecie Pomorskiej - 4 lipca 2011 r.

Reklama

 **Prezydent Miasta Torunia**

Prezydent Miasta Torunia informuje, że w dniach 1-31 lipca 2011 r. zostaną przeprowadzone konsultacje społeczne, których celem jest poznanie opinii mieszkańców w sprawie wyboru koncepcji przebudowy skrzyżowania na placu bp. Chrapka.

Na wybraną propozycję przebudowy skrzyżowania można oddać głos w sondzie internetowej za pośrednictwem strony www.torun.pl lub na spotkaniu, które odbędzie się w dniu

14 lipca 2011 r. o godz. 18.00

w Zespole Szkół nr 7 w Toruniu przy ul. Bażyńskich 30/36.

Materiały informacyjne są dostępne na stronie internetowej www.torun.pl oraz www.mzd.torun.pl.

Opinie i sugestie w zakresie propozycji przebudowy skrzyżowania można wysłać na adres konsultacje@um.torun.pl

Dyżury konsultacyjne pracowników Miejskiego Zarządu Dróg:

- 7 lipca 2011 r. godz. 16⁰⁰-18⁰⁰ Punkt Informacyjny Urzędu Miasta Torunia, Wały gen. Sikorskiego 8
- 12 lipca 2011 r. godz. 16⁰⁰-18⁰⁰ Punkt Informacyjny Urzędu Miasta Torunia, Wały gen. Sikorskiego 8.

Ogłoszenie w Nowościach - 4 lipca 2011 r.

4. Fotografie ze spotkań z mieszkańcami



Spotkanie z mieszkańcami, 14 lipca 2011 r.



Spotkanie z mieszkańcami, 14 lipca 2011 r.



Spotkanie z mieszkańcami, 14 lipca 2011 r.



Dyżur konsultacyjny, 7 lipca 2011 r.



Dyżur konsultacyjny, 7 lipca 2011 r.

5. Zestawienie uwag i zastrzeżeń zgłoszonych podczas spotkania i dyżurów z mieszkańcami

I.p.	Zgłaszający	Data	Streszczenie wniosku	Uwagi
1.	N.N.	07.07.2011	Mieszkaniec wnosił o przeanalizowanie możliwości wytyczenia bus-pasa na wszystkich jezdniach	<p>Stanowisko firmy projektowej EGIS Poland: Na podstawie analizy przepustowości ronda określono warunki ruchu na każdym z wlotów ronda, i tak na Warneńczyka warunki są bardzo dobre, Przy Kaszowniku dobre, Przy Kaszowniku od strony ul. Odrodzenia przeciętne. Bus-pasy dla autobusów projektuje się w przypadku, gdy mogą one w sposób wymierny poprawić warunki ruchu dla komunikacji zbiorowej. Z uwagi na niewielki ruch autobusów (do 20A/h/kierunek) nie ma konieczności budowy takiego pasa na żadnym z kierunków.</p> <p>Na przedmiotowym skrzyżowaniu technicznie możliwe jest wprowadzenie bus-pasa tylko na relacji W-S. Na pozostałych wlotach (z uwagi na bliskość zabudowań) nie ma wystarczającej ilości wolnego miejsca.</p>
2.	N.N.	07.07.2011	Mieszkaniec wnosił o przeanalizowanie możliwości wydzielenia pasa autobusowo-tramwajowego (PAT)	<p>Stanowisko firmy projektowej EGIS Poland: Realizacja wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych powinna być częścią polityki transportowej miasta. Realizowanie takiego pasa na pojedynczym skrzyżowaniu nie usprawni w sposób znaczący ruchu. Realizacja PAT tylko na tym skrzyżowaniu miałaby swoje konsekwencje, w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - konieczność wprowadzenia i wyprowadzenia autobusu na pas tramwajowy przed i za

				<p>skrzyżowaniem (przy pomocy sygnalizacji świetlnej),</p> <p>- konieczność zastosowania sygnalizacji świetlnej na rondzie.</p>
3.	N.N.	12.07.2011	Mieszkaniec zgłosił pytanie w zakresie elementów małej architektury i zieleni	<p>Stanowisko firmy projektowej EGIS Poland: W Toruniu obowiązują standardy rowerowe dot. m.in. stosowanej nawierzchni. Według nich nawierzchnia dróg rowerowych powinna być wykonana z mas bitumicznych o wysokim standardzie równości na podbudowie z kruszywa naturalnego w kolorze czerwonym lub naturalnej barwy asfaltu. Chodniki najczęściej wykonuje się z kostki niefazowanej lub płyt kamiennych.</p>
4.	N.N.	12.07.2011	Mieszkaniec wnosił o przeanalizowanie możliwości zastosowania nowoczesnych rozwiązań redukujących poziom hałasu	<p>Stanowisko firmy projektowej EGIS Poland: Elementami redukującymi poziom hałasu może być zastosowanie tzw. cichej nawierzchni, co zgodnie z sugestią mieszkańca będzie zastosowane przy modernizacji skrzyżowania.</p>
5.	N.N.	12.07.2011	Mieszkaniec zgłosił pytanie o lokalizację i ilość przejść dla pieszych	<p>Stanowisko firmy projektowej EGIS Poland: Elementami redukującymi poziom hałasu będą:</p> <ul style="list-style-type: none"> -spowolnienie i upłynnienie ruchu powodujący zmniejszenie prędkości obrotowych silnika, -zastosowanie tzw. cichej nawierzchni (np. nawierzchni porowatej z dodatkiem gumy, nawierzchni SMA lub BBTM).
6.	Paweł Gulewski	14.07.2011	Który z wariantów jest najbardziej korzystny w kontekście przepustowości? Które rondo jest bezpieczne dla pieszych?	<p>Stanowisko firmy projektowej EGIS Poland: Największą przepustowość ma rondo turbinowe. Przepustowość ronda jest zachowana. Obliczone natężenie ruchu w godzinie szczytu wynosi 2 717 [E/h]. Zarówno proponowane rondo jak i skrzyżowanie z wyspą centralną spełniają z zapasem wymagania przepustowości.</p>
7.	Kazimierz Zamojski	14.07.2011	Mieszkaniec wyraził aprobatę dla wariantu ronda turbinowego	

8.	Arkadiusz Pietraszkiwicz	14.07.2011	Mieszkaniec wskazywał, że problemem tego skrzyżowania nie jest prędkość, ale brak czytelności i widoczności, co wpływa na brak bezpieczeństwa. Żywopłoty są zbyt wysokie i zasłaniają znaki	Stanowisko firmy projektowej EGIS Poland: Priorytetem przy realizacji tej inwestycji będzie właśnie poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu, również poprzez poprawę widoczności znaków. Zgodnie z warunkami technicznymi budowy dróg rozwiązanie musi spełniać warunki widoczności przy zbliżaniu się do ronda oraz przy ruszaniu na wlocie. Zastosowanie oznakowania przeddrogowskazowego oprócz drogowyskazów tablicowych umożliwi kierującym wcześniejszą orientację co do wyboru kierunku jazdy.
9.	Arkadiusz Myrcha	14.07.2011	Czy było brane pod uwagę budowanie przejść nadziemnych dla pieszych albo podziemnych?	Stanowisko firmy projektowej EGIS Poland: Przy proponowanych wariantach piesi będą bezpiecznie chodzić przez jezdnię. Kładki stosuje się w miejscach, w których naturalne ukształtowanie terenu pozwala na ich zastosowanie. W przeciwnym razie zachodzi sytuacja, w której piesi próbują przedostać się na drugą stronę jezdni poza wydzielonymi przejściami. Podziemne przejścia dla pieszych natomiast są rozwiązaniami droższymi. W tym konkretnym przypadku wymagałyby zastosowania takich zabezpieczeń i izolacji, które uwzględniają warunki geologiczne i hydrogeologiczne wynikające z bliskiego sąsiedztwa strugi oraz stawu Kaszownik.
10.	N.N.	14.07.2011	Mieszkaniec zwrócił uwagę na konieczność poprawienia bezpieczeństwa pieszych na skrzyżowaniu poprzez zastosowanie sygnalizacji świetlnej	Stanowisko firmy projektowej EGIS Poland: Bezpieczeństwo pieszych będzie poprawione z uwagi na spowolnienie ruchu i jednoznaczne zasady poruszania się na rondzie. Wskazać należy, iż ze skrzyżowania korzysta znaczna ilość pieszych, tj. 690 osób w godzinie szczytu; w przybliżeniu więc w ciągu jednej minuty na każdym wlocie w

				godzinie szczytu 4 osoby chcą przejść przez skrzyżowanie. Wydaje się, iż przy takim natężeniu ruchu pieszych możliwe jest bezpieczne przekroczenie jezdni bez zastosowania sygnalizacji.
11.	N.N.	14.07.2011	Mieszkaniec zwrócił uwagę na konieczność zmniejszenia hałasu na skrzyżowaniu, który jest bardzo uciążliwy dla mieszkańców	Zmniejszenie poziomu hałasu wynikać będzie z zastosowanego rozwiązania (według badań w przypadku zamiany skrzyżowania zwykłego na rondo poprawa stanu klimatu akustycznego może wynieść około 4-6 dB przy czym najczęściej obserwowana średnia wartość redukcji wynosi około 2-4 dB). Wynika to z usprawnienia płynności ruchu. Dodatkową poprawę klimatu akustycznego może przynieść zastosowanie odpowiedniej, tzw. cichej nawierzchni.

6. Zestawienie uwag i zastrzeżeń zgłoszonych drogą elektroniczną

L.p.	Zgłaszający	Data	Streszczenie wniosku	Uwagi
1	M. M.	29.06.2011	Mieszkaniec zwrócił uwagę na krzyżowanie się jezdni i linii tramwajowej oraz nadmierną prędkość kierowców. Podkreślił, że budowa ronda ograniczy ilość kolizji i wyraził poparcie dla wariantu uwzględniającego remont skrzyżowania bez konieczności regulacji ruchu kolejną sygnalizacją świetlną. Poprosił o przestanie prezentacji z wariantami przebudowy.	Przyjęto spostrzeżenia i uwagi w zakresie przebudowy skrzyżowania oraz poinformowano o możliwości zapoznania się z prezentacją rozwiązań projektowych na stronie internetowej lub w siedzibie MZD.
2	Ł. K.	30.06.2011	Mieszkaniec wyraził poparcie dla wariantu uwzględniającego budowę ronda turbinowego	Przyjęto informację o poparciu.
3	A. D.	05.07.2011	Mieszkaniec wyraził poparcie dla wariantu uwzględniającego budowę ronda turbinowego	Przyjęto informację o poparciu.
4	T. K.	05.07.2011	Mieszkaniec wyraził poparcie dla przebudowy skrzyżowania wg wariantu I (skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną) lub wariantu V (skrzyżowanie z wyspą centralną z zastosowaniem sygnalizacji świetlnej). Jednocześnie zwrócił uwagę na konieczność korekty projektu w przypadku ronda turbinowego o sygnalizację, niecelowość wariantu IV i jego kolizyjność, co także jest zagrożeniem w przypadku wariantu II i III. Ponadto zgłoszono prośbę o poinformowanie w zakresie	Przyjęto zastrzeżenia i uwagi w zakresie przebudowy skrzyżowania. Poinformowano o terminie realizacji inwestycji (w przypadku pozyskania środków zewnętrznych – po 2012 r., w pozostałych przypadkach – po 2014 r.). Stanowisko EGIS Poland: Z uwagi na niewielki ruch tramwajów nie przewiduje się budowy sygnalizacji świetlnej w wariantcie II (rondo turbinowe). Z obliczeń przepustowości wynika również, iż wprowadzenie sygnalizacji świetlnej zmniejszyłoby przepustowość tego ronda. Na

			terminu realizacji inwestycji.	skrzyżowaniach nie należy stosować sygnalizacji świetlnej tylko dla pieszych.
5	D. G.	10.07.2011	Mieszkanka wyraziła poparcie dla wariantu uwzględniającego budowę ronda turbinowego	Przyjęto informację o poparciu.
6	M. S.	13.07.2011	Mieszkaniec wyraził poparcie dla ronda dwupasowego lub turbinowego. Jednocześnie zwrócił uwagę na hałas panujący w pobliżu skrzyżowania	Przyjęto informację o preferowanych wariantach i poinformowano o opracowywaniu akustycznej mapy dla Torunia, co umożliwi identyfikację źródeł hałasu i ustalenie miejsc, w których miejscach w Toruniu jest najgłośniejsze.
7	Joanna	12.07.2011	Mieszkanka wyraziła zaniepokojenie możliwością realizacji wariantu zakładającego wyburzenie 2 budynków oraz przeprowadzanie konsultacji w okresie wakacyjnym. Zgłosiła sprzeciw wobec przedmiotowej koncepcji i zwróciła uwagę na zagrożenie wynikające nie tyle z rozwiązań komunikacyjnych co z bezmyślności kierowców i przekraczania prędkości.	Przyjęto do wiadomości zgłaszane uwagi. W odpowiedzi zwrócono uwagę na fakt, że jakiegokolwiek decyzje w zakresie wyboru wariantu nie zapadły, również te w zakresie ewentualnego wyburzenia budynków i w tym celu właśnie organizowane są konsultacje społeczne. Zaproponowano możliwość szczegółowego przedstawienia i omówienia wariantów w siedzibie MZD. Stanowisko firmy projektowej EGIS Poland: Analiza możliwości budowy skrzyżowania z wiaduktem bezkolizyjnym była zadaniem Projektanta. Z uwagi jednak na wyburzenia, wejście w obszary chronione, spodziewane konflikty społeczne oraz brak uzasadnienia ekonomicznego wariant ten jest zdaniem biura projektowego najbardziej niekorzystny i może być brany pod uwagę jedynie porównawczo.
8	M. R.	18.07.2011	Mieszkaniec zwrócił się z zapytaniem, jakie zastosowania będą uwzględnione w projekcie	Stanowisko EGIS Poland: Przedmiotowe konsultacje społeczne dotyczą wyboru wariantu przebudowy. Rozwiązania dla osób

			dotyczące osób niepełnosprawnych z dysfunkcją ruchową, wzroku, słuchu.	niepełnosprawnych będą elementem projektu budowlanego i wykonawczego i będą podlegały uzgodnieniu z MZD w Toruniu.
9	R. W.	20.07.2011	Mieszkaniec wyraził poparcie dla wariantu III uwzględniającego budowę ronda dwupasowego	Przyjęto informację o poparciu.

7.Opinia Miejskiego Zarządu Dróg

Toruń, 26.08.2011

MZD.PRI – 4.7211.94.2011

Opinia

W dniu 30 listopada 2010r. zawarto umowę z biurem projektowym Egis Poland na opracowanie dokumentacji projektowo- kosztorysowej dla przebudowy układu komunikacji na placu bp. Chrapka. W umowie tej zawarto między m.in. obowiązek przedłożenia rozwiązań wariantowych przebudowy układu komunikacyjnego.

Jednostka projektowa opracowała warianty, które zostały poddane ocenie przez pracowników MZD oraz przedłożone Prezydentowi Miasta Torunia.

Efekty prac z udziałem projektantów przekazane były PMT na dwóch naradach tj. 10 maja 2011r oraz 21 czerwca 2011r.

W wyniku tych prac PMT podjął decyzje o poddaniu poszczególnych materiałów pod opinie mieszkańców. Przedsięwzięcie takie miało na celu :

- uzupełnienie i weryfikację wariantów
- uwagi i wnioski z narad.

Uczestnicy konsultacji społecznych wskazali na rondo turbinowe jako najbardziej korzystny wariant. Spełnia on bowiem podstawowe założenia zarówno z punktu widzenia kierowcy jak i pieszego dotyczące :

- Poprawy bezpieczeństwa dla pieszych,
- płynności ruchu komunikacyjnego,
- minimalizacji ingerencji w przyrodę i zabudowę mieszkaniową,
- poprawę płynności komunikacji zbiorowej.

Rondo Turbinowe jest rozwiązaniem, w którym kierowca już przed wjazdem na skrzyżowanie musi ustawić się na właściwym pasie co zmniejsza ryzyko kolizji. Wariant ronda turbinowego sprawdza się z powodzeniem w innych miastach naszego kraju. Przykładem jest rondo Kocmyrzowskie w Krakowie gdzie liczba kolizji spadła o ok. 80%.

Rozwiązanie ronda turbinowego przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa pieszych z uwagi na spowolnienie ruchu pojazdów oraz jednoznaczne zasady poruszania się na rondzie. Elementami redukującymi poziom hałasu będą: spowolnienie i upłynnienie ruchu który powoduje zmniejszenie prędkości obrotowych silnika oraz zastosowanie tzw. cichej nawierzchni (wdł. Badań w przypadku zmiany skrzyżowania zwykłego na rondo poprawa

stanu klimatu akustycznego może wynieść około 4-6 dB. Przy czym najczęściej obserwowana średnia wartość redukcji wynosi 2-4 dB)

W projekcie przebudowy Placu bp. Chrapka planuje się zaprojektowanie elementów ułatwiających poruszanie się osób niepełnosprawnych takich jak:

- progi ostrzegawcze z odpowiednią kolorystyką i guzkami w rejonie przejść dla pieszych, przejść przez torowisko oraz na krawężniach przebudowywanych peronów,
- wysepki (azyle dla pieszych) o wymiarach zapewniających bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych, wyposażonych w progi ostrzegawcze o odpowiedniej kolorystyce z guzkami.

Powyżej przedstawione zalety ronda turbinowego sprawiły, że zarówno w opinii MZD jak i Mieszkańców jest to najlepszy wariant przebudowy Placu bp. Chrapka w Toruniu.

Z poważaniem

DYREKTOR

mgr inż. Andrzej Głonek

8. Podsumowanie

Po zebraniu wniosków i zastrzeżeń Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji wspólnie z Miejskim Zarządem Dróg dokonał analizy wszystkich uwag, które wpłynęły do Urzędu Miasta Torunia drogą mailową, podczas dyżurów konsultacyjnych, organizowanych w dniach 7 i 12 lipca 2011 r. oraz spotkania informacyjnego, które odbyło się 14 lipca 2011 r.

W sondzie internetowej wzięło udział 160 osób, wśród których

- 69 % głosowało za wariantem ronda turbinowego,
- 14 % głosowało za wariantem ronda turbinowego z wiaduktem,
- 6 % głosowało za wariantem skrzyżowania z wyspą centralną, z sygnalizacją świetlną
- 6 % głosowało za wariantem ronda dwupasowego,
- 4 % na wariant skrzyżowania z sygnalizacją świetlną,
- 1 % nie miało zdania.

Na spotkaniu z mieszkańcami podczas „słomianego głosowania” wśród 16 osób biorących udział w głosowaniu

- 14 osób wybrało wariant ronda turbinowego lub turbinowego z bus-pasem
- 1 osoba wybrała wariant ronda z wyspą centralną
- 1 osoba wybrała wariant ronda podziemnego.

Drogą elektroniczną wpłynęło do urzędu 11 e-maili, w tym:

- 4 mieszkańców wyraziło poparcie dla wariantu ronda turbinowego,
- 1 mieszkaniec wyraził poparcie dla koncepcji skrzyżowania z sygnalizacją świetlną lub wyspą centralną z sygnalizacją,
- 2 mieszkańców wyraziło poparcie dla wariantu ronda dwupasowego,
- 1 mieszkanka zgłosiła sprzeciw w zakresie wariantu ronda turbinowego z wiaduktem,
- 1 mieszkaniec wyraził poparcie dla wariantu ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną lub wyspą centralną.

Raport sporządzony przez Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji Urzędu Miasta Torunia oraz Miejski Zarząd Dróg w Toruniu.

/-/ Robert Małecki
Dyrektor Wydziału Komunikacji Społecznej
i Informacji urzędu Miasta Torunia