

POMYSŁ NA PLAC RAPACKIEGO

Koncepcja Nr 4

Autor

Maciej Neumann

Koncepcja Macieja Neumanna

WARIANT NR 4

OPIS OGÓLNY

Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, PAT, drugie przejście dla pieszych.

Projekt przewiduje wybudowanie zintegrowanego przystanku autobusowo-tramwajowego PAT na Al. Jana Pawła II, w miejscu obecnego torowiska. Przewiduje się potrzebę dokonania korekt obecnego układu jezdni - przesunięcia jezdni zachodniej na zachód oraz wschodniej na wschód.

W rejonie skrzyżowania ulic Wały Gen. Sikorskiego - Jana Pawła II - Mickiewicza powstałoby drugie przejście dla pieszych przez dwie jezdnie, którym pasażerowie mogliby dostać się także do przystanków komunikacji miejskiej.

Nie przewiduje się tramwaju na most drogowy. Skrzyżowanie z ul. Chopina bez zmian. Projekt zakłada połączenie PAT w Al. Jana Pawła II, przez Wały gen. Sikorskiego do Al. Solidarności.

W miejscu obecnych peronów tramwajowych przy ul. Chopina powstałyby trawniki, przez które biegłyby także tory tramwajowe.

Projekt przewiduje konieczność wycięcia ok. 15 drzew.

Koncepcja Macieja Neumanna

WARIANT NR 4

PLUSY

- Poprawa warunków korzystania z komunikacji miejskiej - jeden wspólny przystanek autobusowo-tramwajowy, „wydłużony PAT” do Al. Solidarności,
- Poprawa jakości komunikacji pieszej (drugie przejście),
- Zachowanie obecnego ładu kulturowego, infrastrukturalnego, przyrodniczego.

MINUSY

- Koncepcja nie przewiduje poprowadzenia linii tramwajowej do dworca PKP,
- Brak poprawy elastyczności i przepustowości komunikacji samochodowej,
- Brak możliwości rewitalizacji w krótkim czasie nawierzchni placu i konstrukcji mostu drogowego,
- Wydłużenie czasu projektowania oraz wykonania prac (łącznie min. 24 miesiące),
- Wzrost kosztów z powodu budowy PAT,
- Ingerencja w środowisko przyrodnicze - konieczność wycięcia drzew.



Monachium



Holandia



Lyon

YES, WE CAN!



Barcelona

Podobno Napoleon kazał usunąć słowo "niemożliwe" ze słowników. Specjaliści od motywacji nauczają, że możliwe jest wszystko - trzeba tylko chcieć.

Przysłowie, mówi że "kto chce znajdzie sposób - kto nie chce znajdzie wymówkę".

Chociaż Plac Rapackiego obejmuje zarówno odcinki ulic jak i chodników oraz tereny zielone, jest przede wszystkim skrzyżowaniem. I to jednym z ważniejszych w układzie drogowym miasta. Jednocześnie Plac Rapackiego jest i pozostanie jedynym wylotem z mostu przez Wisłę, ponieważ nie istnieje możliwość wyprowadzenia ruchu z mostu przed Placem. Jego ranga obniży się tylko trochę po oddaniu do użytku nowego mostu drogowego, tzw. Wschodniego. Zgodnie z założeniami, nowy most przejmie bowiem większość ruchu tranzytowego (drogi krajowe nr 1 i 15), w tym ruch ciężarowy (tzw. TIRy).

To oznacza, że planując nową funkcjonalność Placu trzeba pozostawić jego funkcje drogowe - można co najwyżej lekko je ograniczyć (poprzez przyjęcie np. wystąpienia mniejszego natężenia ruchu) ze względu na powstanie nowego mostu.

Jednocześnie Plac musi pełnić funkcję skweru dla pieszych - zarówno pod względem reprezentacyjnym (ze względu na bliskość Starówki UNESCO oraz unikatowych śluz fortecznych*, jak i uczęszczanej przeprawy przez Wisłę), jak i pod względem funkcjonalnym, tzn. przejścia dla pieszych - Plac jest ważnym szlakiem pieszym na osi wschód-zachód, łącząc centrum miasta z Bydgoskim Przedmieściem.

Po trzecie - Plac musi pozostać węzłem przesiadkowym komunikacji zbiorowej. Jest pierwszym takim miejscem po przekroczeniu Wisły dla mieszkańców lewobrzeżnych dzielnic Torunia. Jest także pierwszym (licząc od zachodu) i ostatnim (licząc od wschodu) przystankiem na "małej obwodnicy starówki" (ul. Warszawska, Szumana, Sikorskiego, Jana Pawła II).

*** Niemal całkowicie ignorowanych. Przy okazji robót na moście i Placu Grodzę V należy odsłonić od strony ulicy - obniżyć profil skarpy, usunąć część krzewów, zlikwidować masywne kamienne osłony zejścia z mostu i wystającą studzienkę. Ciekawym rozwiązaniem byłby też mały drewniany mostek wiodący na plac przed dawnym blokhauzem i umożliwiający bezpośrednie przejście z mostu do parku. Służyłby także za mini-taras widokowy dla Grodzy.**

Z przyczyn obiektywnych, istnieją tylko trzy możliwości przebudowy każdego skrzyżowania:

- tunel dla samochodów czyli priorytet dla pieszych
- przejście podziemne dla pieszych czyli priorytet dla samochodów
- przebudowa skrzyżowania na jednym poziomie czyli względne równouprawnienie

Tunel dla samochodów

jest najdoskonalszy ponieważ pozostawia przestrzeń miejską dla tych którym służy ona w pierwszej kolejności - mieszkańców - spychając infrastrukturę na tło. Całkowite ukrycie drogi pod ziemią, umożliwia niemal dowolne wykorzystanie powierzchni. Nawet częściowe schowanie drogi pod ziemią stwarza wielkie możliwości dla projektowania ruchu pieszego.



Niestety - rozwiązanie takie jest drogie, a ponadto w warunkach toruńskich nierealne ze względu na odległości - tunel musiałby dość gwałtownie opadać tuż za mostem, aby dość szybko równie gwałtownie się wznosić w celu krzyżowania z ul. Mickiewicza i Sikorskiego. Ponadto pod znakiem zapytania stanęłyby skrzyżowania ze Ślimakiem Getyńskim i ul. Chopina, a wlot z ul. Kopernika byłby niemożliwy.

Rozwiązanie drugie, czyli **przejście podziemne dla pieszych**, niestety zdobyło dość silną pozycję w lokalnych mediach i wśród lokalnych polityków.

Dlaczego niestety? Dlatego, że w XXI wieku **przejąć podziemnych się nie buduje!**

Dr Andreas Billert, wykładowca Uniwersytetu Viadrina we Frankfurcie n. Odrą, jest wybitnym specjalistą w dziedzinie rewitalizacji obszarów miejskich. Kierował licznymi rewitalizacjami w Niemczech i Polsce. 10 lutego 2012 roku wygłosił w Toruniu wykład "Od odnowy dzielnic do restrukturyzacji miast. Modele odnowy miast w Niemczech od 1971 roku do chwili obecnej."

"Piesi mają chodzić po ziemi - to jest założenie każdego nowoczesnego systemu komunikacyjnego."

"Przejście podziemne jest w tej chwili synonimem prawnego pomysłu epoki industrialnej, w której uważano, że planowanie miasta to jest planowanie dróg dla samochodów. Tego się po prostu już nie robi."

Meester Visserplein to jedno z najważniejszych skrzyżowań w Amsterdamie. Węzeł ten raził jednak samochodocentrycznością, w związku z czym zdecydowano się go przebudować. Projekt powstał w oparciu o życzenia okolicznych mieszkańców i instytucji. Plac przebudowano na jedno-poziomowy, drogi wlotowe i wylotowe zwężono do jedno- i dwupasmowych, na uzyskanej przestrzeni zbudowano ścieżki rowerowe i place zabaw. Podziemne przejście dla pieszych zostało zamknięte i zagospodarowane na wyszalnę dla dzieci.



Ze względu na uwarunkowania geopolityczne Europy lat 1945-1990, Polska jest zacofana pod względem infrastrukturalnym względem krajów tzw. Starej Unii. W wymienionym okresie kraje te przeszły różne fazy rozwoju - wliczając w to również rozwój miast. Towarzyszył temu rozwój teorii dotyczących organizmów miejskich: ich planowania, zagospodarowywania przestrzeni i organizacji życia mieszkańców. Etapy rozwoju, w które dopiero teraz wchodzi Polska, te kraje mają już za sobą. Są mądrzejsze o doświadczenia zarówno własne, jak i całej Wspólnoty Europejskiej.

**Dlaczego więc chcemy uparcie kroczyć tymi samymi drogami, utrzymując stały dzielący nas od Zachodu dystans?
Zamiast skorzystać z faktu, że "tam" już wiedzą jakie rozwiązania się sprawdzają a jakie nie?**

Wybudowanie dziś przejścia podziemnego pod Placem Rapackiego, oznacza tyle, że za X lat powstanie konieczność ponownej przebudowy Placu! Konieczność taka powstanie być może już za lat 10 lub 20 a wynikać będzie

- ze wzrastającego natężenia ruchu samochodowego spowodowanego wzrastającą ilością samochodów indywidualnych,
 - ze wzrostu natężenia ruchu pieszego (nie wiadomo na ile sprawdzą się prognozy demograficzne wieszczące spadek populacji Torunia),
- ale przede wszystkim z
- faktycznej uciążliwości przejść podziemnych (zjazdy i podjazdy dla wózków i rowerów; stopnie do pokonania dla osób starszych i o ograniczonej mobilności; betonowa "klatka" jaką jest tunel sprzyja też wandalom).

**Miasta są dla ludzi, nie dla samochodów - Europa to zrozumiała po dziesiątkach lat!
I dlatego pieszych nie wygania się pod ziemię!**

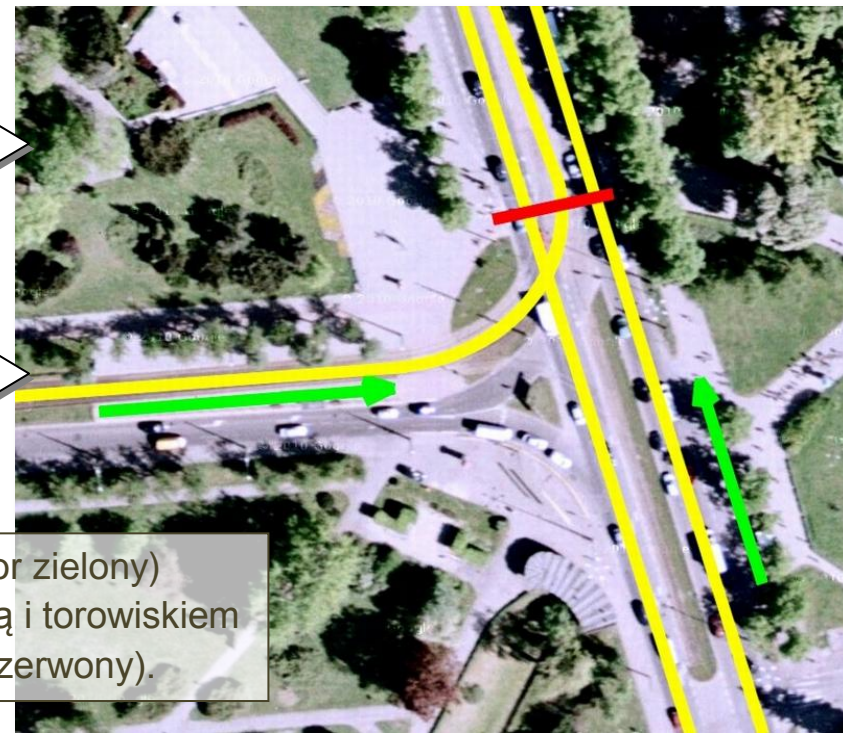
Dlatego należy od razu zastosować rozwiązanie stosowane współcześnie na Zachodzie:

**Poprowadzenie ruchu samochodowego i pieszego na jednym poziomie
z uwzględnieniem priorytetu dla pieszych, komunikacji zbiorowej i rowerów.**

Obecnie Torunianie na placu Rapackiego drepczą pomiędzy przystankami, wyglądając, co nadjedzie pierwsze - autobus przez most czy tramwaj od strony ul. Chopina - i w ostatniej chwili biegną, aby zdążyć na właściwy przystanek.

Dla przeciętnego pasażera ważny jest kierunek jazdy i czas oczekiwania na pojazd, a nie jego rodzaj. Dlatego nowoczesne rozwiązania to przystanki zintegrowane, gdzie wsiąść można zarówno do autobusu, jak i do tramwaju.

Odległość pomiędzy przystankami w tym samym kierunku (kolor zielony) wynosi niemal 130 metrów! Na dodatek są one oddzielone ulicą i torowiskiem (kolor żółty) co tworzy kolizję na przejściu dla pieszych (kolor czerwony).



Nowy Plac Rapackiego musi ten oczywisty nonsens likwidować!

Kwintesencją takiego nowoczesnego rozwiązania jest Przystanek Autobusowo-Tramwajowy z Pasem Autobusowo-Tramwajowym (sięgającym przez ul. Sikorskiego i Plac Teatralny aż na planowany PAT w Al. Solidarności). Ułatwi to przesiadki i oczekiwanie na pojazdy komunikacji miejskiej. Stworzy także przywileje dla pojazdów komunikacji zbiorowej (omijanie korków, niezależność od cykli sygnalizacji świetlnej - tramwaje zatrzymują się tylko na przystankach, nie na światłach!). Jednocześnie ograniczy ruch samochodowy zwiększając bezpieczeństwo (poprzez wygięcie drogi oraz sygnalizacje świetlne z priorytetem dla komunikacji zbiorowej i pieszych spadnie przeciętna prędkość samochodów).

Nowy PAT zajmie miejsce obecnie używane przez drogę, zatokę autobusową oraz pas zieleni pomiędzy ulicą a chodnikiem - zaniedbany i słabo zadrzewiony (ok. 5 drzew po stronie zachodniej i ok. 10 po stronie wschodniej. W zamian jednak zwolnią się tereny zajmowane przez perony tramwajowe oraz jedną zatokę i przystanek autobusowy.)

Ponieważ stworzenie zintegrowanego przystanku oznacza konieczność stworzenia zintegrowanych dróg dojazdowych do niego, w grę wchodzi tylko jedna lokalizacja peronów: wzdłuż torowiska tramwajowego na odcinku od obecnego przejścia dla pieszych w kierunku placu Artylerii do wysokości światła.

Peron taki byłby ponad dwukrotnie dłuższy niż obecne przystanki autobusowe na placu Rapackiego.



Unikanie szarości:

Kolorystyka przystanków - ekranów, wiat, itp. utrzymana w kolorze zieleni pozwoli na wtapianie się sztucznych elementów infrastruktury w naturalne otoczenie.

Chodniki poza peronami wykonane są z nawierzchni w kolorze piaskowym - lepiej współgrającym z zielenią roślinności, i wprowadzającym kontrast do czarnej nawierzchni asfaltowej.

Nowoczesne rozwiązania:

Wejście na taki przystanek odbywałoby się z dwóch kierunków - od obecnego przejścia dla pieszych na placu Rapackiego, oraz poprzez nieistniejące obecnie przejście w południowej części placu Artylerii - przed skrzyżowaniem z Wałami gen. Sikorskiego.

Perony osłonięte byłyby na całej długości ekranami antybrzygowymi.

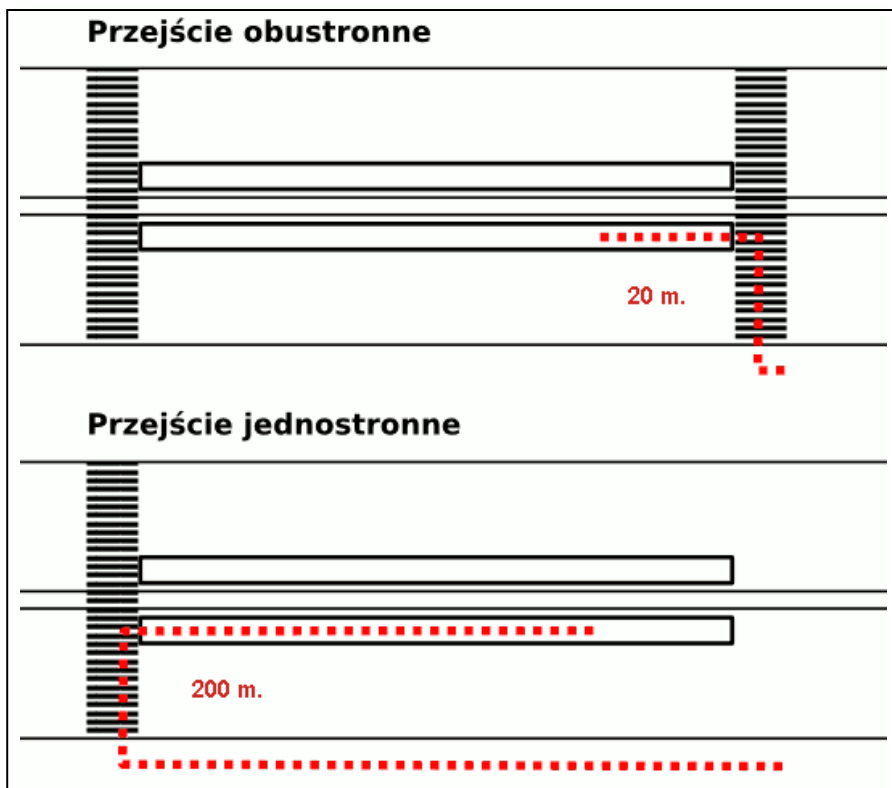
Ich wysokość dostosowana byłaby także do wysokości taboru niskopodłogowego, tj. ok. 30 cm. nad główkę szyny.



Światła przed skrzyżowaniem z ul. Sikorskiego już istnieją - i wydaje się że istnieją tylko ze względu na tramwaj - jednakże nie jest on uprzywilejowany - tzn. nie uruchamia sobie sygnalizacji sam! Jednocześnie na dość długim odcinku brakuje przejścia dla pieszych - iść trzeba drogą okrężną, przejść Fosę Staromiejską, Sikorskiego a następnie w stronę przejścia wiodącego w ul. Kościuszki.

Utworzenie nowego przejścia dla pieszych w miejscu istniejących świateł zapewni lepszą komunikację fontannie Cosmopolis, która uzyska bezpośrednie dojście z kierunku ul. Mickiewicza.

Zmniejszy też o dwa ilość koniecznych do pokonania przejść/świeateł dla pieszych (przez ul. Mickiewicza i przez ul. Sikorskiego) w relacji - rejon ul. Krasieńskiego - Plac Teatralny (Starówka).



Ale przede wszystkim - ułatwi komunikację dla peronów przystankowych.

Przy przystanku długości ok. 100 m przejście tylko z jednej strony przystanku oznacza wydłużenie drogi dojścia nawet o 200 m. Na zachodzie Europy prędkość pieszego dla projektowania chodników i ulic przyjmuje się poniżej 5 km/h, czyli niecałe 100 m na minutę. Tak więc jednostronne wejście na przystanek oznacza wydłużenie podróży o ok. 2 min.

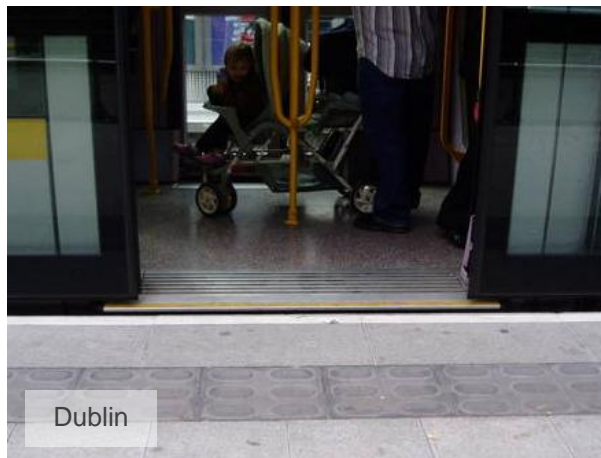
Przykład przystanku z wejściami z dwóch kierunków z Düsseldorfu. Przejścia poprowadzone są ukośnie, aby dopasować się do kierunków ruchu pieszych. Wloty wejść znajdują się poza platformami peronów, aby nie utrudniać ruchu pieszego.



Zlikwidowane miejsca po obecnych przystankach zamienione byłyby na trawniki. Z tym, że w ul. Chopina torowisko biegłoby właśnie trawnikiem - jest to rozwiązanie szeroko stosowane w Europie.



Jedynie wysokość peronu ok. 30 cm. nad główką szyny pozwoli wykorzystać zalety tramwajów niskopodłogowych. Jest to szeroko praktykowane w Europie.



Tak wygląda także Toruń. Przy utrzymaniu dotychczasowych zasad budowy przystanków, tak będzie wyglądał też w przyszłości.

Wysoko wyniesiony peron powoduje, że poziomy podłogi w tramwaju i na peronie są równe, co ułatwia wsiadanie osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, inwalidom i wózkom. Ponadto przystanek jest osłonięty ekranami od strony ulicy na całej długości.





W miejscu peronów tramwajowych na ul. Chopina jest trawnik. Tory tramwajowe nie są wydzielone krawężnikami, wiodą bezpośrednio po trawie.



W miejscu przystanku autobusowego jest trawnik oddzielający chodnik od ulicy. Chodnik przerzucony jest za obecną drugą linię drzew. Przebudowane są trawniki i chodniki w związku z nowymi kierunkami potoków pieszych, min. przedłużony jest ozdobny trawnik, nawiązując do wyglądu z okresu międzywojennego.



Szeroki peron umożliwia wymianę potoków pasażerskich. Duża ilość wiat - także zielonych - chroniących przed opadami. Na pasie autobusowo-tramwajowym brak barierek.



Zielone, półprzezroczyste ekrany antybryzgowe. Nowoczesne ławki i kosze na śmieci. Na pasie autobusowo-tramwajowym linia przerywana umożliwia omijanie poprzedzających pojazdów.

Nieujęte w grafikach drogi rowerowe są integralnym elementem nowego Placu. Jednakże ich dokładny przebieg powinien być skonsultowany min. ze Stowarzyszeniem Rowerowy Toruń. Na nowym Placu drogi rowerowe muszą być nowoczesne, zgodne ze standardami Zachodu i przede wszystkim - być elementem spójnego systemu rowerowego miasta. Systemu którego na razie brak.

POMYSŁ NA PLAC RAPACKIEGO

Koncepcja Nr 4

Autor

Maciej Neumann