



Miasto Toruń

Raport z konsultacji społecznych dotyczących wypracowania koncepcji przebudowy Placu Rapackiego



Urząd Miasta Torunia

Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji

Maj 2013 r.



SPIS TREŚCI

I. Wstęp.....	3
II. Przebieg konsultacji.....	5
III. Uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji.....	10
IV. Dokumentacja fotograficzna.....	60
V. Projekty plakatu i ulotki.....	62
VI. Podsumowanie.....	65

Załącznik nr 1 - Szczegółowy opis koncepcji przebudowy placu Rapackiego

Załącznik nr 2 - Informacje prasowe



I Wstęp

Przedmiotem konsultacji było wypracowanie koncepcji przebudowy Pl. Rapackiego. Podstawą do przeprowadzenia konsultacji była uchwała nr 269/12 Rady Miasta Torunia z dnia 1 marca 2012 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących wypracowania koncepcji przebudowy Placu Rapackiego (z późniejszymi zmianami).

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone przez Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji Urzędu Miasta Torunia we współpracy z Miejskim Zarządem Dróg w Toruniu, w dniach od 4 do 22 kwietnia 2013 r. Proces konsultacyjny został poprzedzony etapem wstępnym, obejmującym otwarty nabór propozycji przebudowy Pl. Rapackiego, który został przeprowadzony w dniach od 12 do 21 lutego 2013 r. Z uwagi na złożoność przedmiotu konsultacji, w proces były zaangażowane inne działy i jednostki organizacyjne Urzędu Miasta Torunia: Wydział Gospodarki Komunalnej, Biuro Toruńskiego Centrum Miasta, Wydział Architektury i Budownictwa, Miejski Konserwator Zabytków, Wydział Środowiska i Zieleni oraz Miejska Pracownia Urbanistyczna.

Konsultacjom społecznym zostało poddanych łącznie 6 wariantów przebudowy Pl. Rapackiego.

- **Koncepcja nr 1** - Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu.
- **Koncepcja nr 1a** - Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT.
- **Koncepcja nr 1b** - Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. Istotna przebudowa układu drogowego. Jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu. "Wydłużone rondo". Chodniki i trasy rowerowe bez zmian.
- **Koncepcja nr 2** - Tunel dla pieszych. Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. "Wydłużone rondo". Likwidacja sygnalizacji świetlnej na Placu Rapackiego.
- **Koncepcja nr 3** - Tunel dla samochodów, tramwaj na powierzchni. Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. Likwidacja sygnalizacji świetlnej na placu oraz na skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza.
- **Koncepcja nr 4** - Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, PAT aż do Alei Solidarności, drugie przejście dla pieszych na wysokości ul. Mickiewicza. (koncepcja autorstwa p. Macieja Neumanna wybrana w ramach otwartego naboru)



Koncepcja nr 1 - zakłada przeprowadzenie szybkiego, kompleksowego remontu nawierzchni, bez istotnych zmian istniejącego układu drogowego.

Koncepcje nr: 1a, 1b oraz 4 - zakładają przede wszystkim usprawnienie przebiegu transportu publicznego, w mniejszym stopniu pozostałego ruchu samochodowego. Duży nacisk jest kładziony jest na zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego bez budowania konstrukcji podziemnych i naziemnych.

Najważniejszą charakterystyką **koncepcji nr 2** jest budowa tunelu dla pieszych, podczas gdy **koncepcje nr 3** wyróżnia propozycja budowy tunelu dla samochodów, z pozostawieniem transportu publicznego na powierzchni placu.

Szczegółowa charakterystyka poszczególnych rozwiązań koncepcyjnych będących przedmiotem konsultacji znajduje się w zestawieniu stanowiącym Załącznik nr 1 do Raportu.



II Przebieg konsultacji

Konsultacje społeczne dotyczące wypracowania koncepcji przebudowy Placu Rapackiego zostały podzielone na dwa etapy:

- a) etap wstępny: od 12 do 21 lutego 2013 roku
- b) konsultacje społeczne: od 21 marca do 22 kwietnia 2013 r.

Ad a)

Etap wstępny (12-21 lutego 2013 r.)

W czasie prowadzenia wariantowych konsultacji społecznych dotyczących planowanego przedsięwzięcia, polegających na przedstawieniu mieszkańcom kilku propozycji działania czy realizacji zadania i zebraniu opinii na ten temat, zwykle pojawiają się opcje „inne”, czyli autorskie pomysły uczestników konsultacji, zgłaszane dopiero w procesie konsultacyjnym. Takie alternatywne warianty są każdorazowo włączane do raportu z konsultacji wraz z odniesieniem się do nich przez jednostkę merytoryczną, jednakże nie ma już możliwości zebrania opinii mieszkańców na temat tych nowych propozycji.

W związku z tym, że temat przebudowy Pl. Rapackiego był obecny w dyskusji publicznej od dłuższego czasu było oczywiste, że koncepcje alternatywne zostaną zgłoszone w czasie konsultacji. Aby więc umożliwić poddanie także tych propozycji ocenie mieszkańców Miejski Zarząd Dróg w Toruniu ogłosił w dniach od 12 do 21 lutego otwarty nabór projektów na przebudowę placu Rapackiego. Możliwość zgłaszania koncepcji mieli zarówno mieszkańcy jak i biura projektowe, organizacje pozarządowe.

W odpowiedzi na ogłoszenie wpłynęło 16 propozycji zagospodarowania placu Rapackiego. Pracownicy Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu oraz Wydziału Komunikacji Społecznej i Informacji dokonali weryfikacji koncepcji pod względem spełnienia warunków formalnych. Siedem spośród wszystkich złożonych koncepcji nie spełniło postawionych warunków, w następstwie czego zostały odrzucone.

Warunki formalne:

- przekazanie prezentacji zawierającej maksymalnie do 10 slajdów, przygotowanej w pliku pdf,
- prezentacja powinna zawierać co najmniej czytelny rysunek poglądowy zgłaszanej koncepcji zagospodarowania Placu Rapackiego,
- przedstawienie informacji o autorze koncepcji wraz z danymi kontaktowymi.



Następnie Miejski Zarząd Dróg w Toruniu powołał grupę ekspercką, w skład zostali zaproszeniu: profesorowie UTP w Bydgoszczy zajmujący się zagadnieniami drogowymi, inżynierowie z firm projektujących nowoczesne rozwiązania drogowe, przedstawiciele samorządów zawodowych związanych z branżą drogową, architektoniczna i urbanistyczną oraz urzędnicy odpowiedzialni za kształtowanie przestrzeni miejskiej i spójność zabytkowego układu urbanistycznego miasta.

Grupa ekspercka odbyła dwa spotkania:

- spotkanie robocze, 22.02.2013 r. - w siedzibie UMT, mające na celu zapoznanie z przesłanymi koncepcjami,
- spotkanie otwarte, 1.03.2013 r. - w Centrum Sztuki Współczesnej, mające na celu publiczną prezentację projektów i przedstawienie opinii ekspertów.

W skład grupy eksperckiej weszli:

- **dr inż Grzegorz Bebyn** - Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy
- **prof. Jan Kempa** - Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy
- **Adam Kołodziej** - Stowarzyszenie Architektów Polskich
- **Piotr Koziej** - Stowarzyszenie Architektów Polskich
- **Jerzy Matusiak - Tusiacki** - Stowarzyszenie Architektów Polskich
- **Wanda Miżutowicz-Wińska** - Towarzystwo Urbanistów Polskich
- **Jan Zubolewicz** - Towarzystwo Urbanistów Polskich
- **Szczepan Burak** - Dyrektor Wydziału Środowiska i Zieleni
- **Wojciech Cetkowski** - Miejska Pracownia Urbanistyczna
- **Janusz Czaplewski** - Miejski Zarząd Dróg
- **Anna Stasiak** - Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej
- **Stefan Kalinowski** - Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg
- **Marcin Kowallek** - Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
- **Adam Popielewski** - Dyrektor Wydziału Architektury i Budownictwa
- **Mirosława Romaniszyn** - Miejski Konserwator Zabytków
- **Roman Wirowski** - Miejski Zarząd Dróg (spec. ds. odwodnienia)



Propozycje zgłoszone w ramach naboru:

1. Koncepcja p. Mirosława Batorskiego:

Propozycja budowy tunelu dla pieszych wraz ze zintegrowanymi przystankami tramwajowymi i autobusowymi. W tej propozycji pojawiła się także linia tramwajowa łącząca Dworzec PKS z Dworcem Głównym torowiskiem przeprowadzonym przez most.

2. Koncepcja p. Adama Jarosza:

Autor wskazał na problem dwukrotnego skrzyżowania ruchu tramwajowego z kołowym. Pomysł zakłada m.in. przeniesienie torowiska bliżej parku, wykorzystanie buspasów oraz budowę ronda na placu Artylerii Polskiej.

3. Koncepcja p. Józefa Kolcza:

Propozycja budowy „przejścia napowietrznego” dla pieszych, podobnego do ronda. Taka konstrukcja powstała już w Rzeszowie. W Toruniu miałaby ona spełniać także rolę platformy widokowej.

4. Koncepcja p. Pawła Kołacza:

Pomysł podkreślający potrzebę zmiany charakteru placu Rapackiego na przestrzeń publiczną przeznaczoną do rekreacji i spędzania czasu, z ograniczeniem ruchu drogowego. W tym wariantcie most Piłsudskiego spełniałby rolę przeprawy obsługującej ruch lokalny z pojedynczymi pasami w obu kierunkach, podczas gdy funkcję tranzytową spełniałby nowy most.

5. Koncepcja p. Macieja Kwiatkowskiego:

Propozycja budowy nadziemnego przejścia dla pieszych. Konstrukcja o kształcie łuku byłaby wyposażona w windę.

6. Koncepcja p. Macieja Neumanna:

Projekt zakładający niewielkie ograniczenie ruchu drogowego w celu uzyskania przestrzeni dla pieszych. Zgodnie z tą koncepcją miałyby powstać węzeł przesiadkowy ze zintegrowanym przystankiem autobusowo-tramwajowym oraz dwie dwupasmowe jezdnie dla dwóch kierunków jazdy. Autor analizuje również budowę tunelu dla samochodów, wskazując, że jest to rozwiązanie zbyt kosztowne. Wyklucza także budowę przejścia podziemnego dla pieszych.

7. Koncepcja p. Wojciecha Paula:

Pomysł zakładający silniejszą integrację starówki z Bydgoskim Przedmieściem. Koncepcja ta uwzględnia tunel dla samochodów.



8. Koncepcja p. Krzysztofa Ryby:

Propozycja poprowadzenia ruchu samochodowego wiaduktem przypominającym średniowieczne mury obronne.

9. Koncepcja p. Ryszarda Stachowiaka:

Propozycja uwzględniająca obniżenie jezdni Al. Jana Pawła II o około 2 metry oraz umieszczenie nad nią kładki dla pieszych.

Efektom etapu wstępnego były rekomendacje grupy eksperckiej dot. poszczególnych propozycji przedstawionych przez mieszkańców:

- Na podstawie opinii Miejskiego Konserwatora Zabytków odrzucono wszystkie koncepcje ingerujące w przestrzeń wizualną (przejścia nadziemne, kładki).
- Zauważony i wyróżniony został projekt zgłoszony przez pana Macieja Neumanna jako projekt wnoszący inne rozwiązania, niż zaproponowane w katalogu koncepcji MZD.

Jednocześnie uczestniczący w spotkaniu otwartym mieszkańcy wzięli udział w plebiscycie, przyznając preferowanym przez siebie koncepcjom medale: złoty, srebrny i brązowy. Zadbano jednocześnie o to, aby uczestnicy byli poinformowani, że jest to jedynie wstęp do konsultacji społecznych i nie wszystkie propozycje znajdą się w katalogu rozwiązań zaprezentowanych we właściwym procesie konsultacyjnym. Analizując oddane głosy, przyporządkowano medalom odpowiednio: 3 punkty, 2 punkty oraz 1 punkt. Spośród koncepcji społecznych najwięcej punktów uzyskała propozycja p. Macieja Neumanna (17 p.), a spośród koncepcji miejskich - koncepcja zakładająca wymianę nawierzchni i poprowadzenie linii tramwajowej przez most (24 punkty).

Wynik etapu wstępnego: Na podstawie ww. rekomendacji do katalogu koncepcji przedstawionych przez Miejski Zarząd Dróg dołączono propozycję pana Macieja Neumana.

Ad. b)

Konsultacje społeczne (21 marca do 22 kwietnia 2013 r.)

Konsultacji było poddanych 6 propozycji: pięć przygotowanych na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu oraz jedna społeczną, wyłonioną w procedurze wstępnej, opisanej w podpunkcie a).

W ramach konsultacji społecznych:

- 4 kwietnia 2013 r. (czwartek), godz. 17:00 - odbyło się otwarte spotkanie konsultacyjne dla mieszkańców Torunia, przedstawicieli organizacji pozarządowych i innych zainteresowanych w Centrum Sztuki Współczesnej. Podczas spotkania



zostały zaprezentowane konsultowane koncepcje oraz zebrane uwagi i propozycje uczestników; w spotkaniu uczestniczyło ok. 50 osób

- Od 5 kwietnia do 22 kwietnia 2013 r. - można oddawać głos na wybraną koncepcję przebudowy Pl. Rapackiego - w sondzie internetowej, która była dostępna na stronie www.torun.pl (sonda została wypełniona i przesłana elektronicznie 352 razy)
- 13 kwietnia 2013 r. (sobota), godz. 14:00-16:00 - odbył się spacer badawczy z udziałem autorów konsultowanych koncepcji oraz pracowników UMT, w spacerze uczestniczyło 5 osób
- 17 kwietnia 2013 r. (środa), godz. 16.00-18:00 - odbył się dyżur konsultacyjny w Punkcie Informacyjnym Urzędu Miasta Torunia przy Wałach Gen. Sikorskiego 8 (budynek główny urzędu). Podczas dyżuru mieszkańcy mieli możliwość zadania pytań dotyczących poszczególnych wariantów przebudowy, oddać głos na określony wariant lub zgłosić do protokołu swoje uwagi i opinie. Z tej możliwości skorzystały 4 osoby
- Wszystkie koncepcje przebudowy Placu Rapackiego oraz formularz do zgłaszania uwag i propozycji zmian w koncepcjach są dostępne były również przez cały okres konsultacji na stronie www.konsultacje.torun.pl oraz w Miejskim Zarządzie Dróg w Toruniu ul. Grudziądzka 159, od poniedziałku do piątku w godz. 7.00-15.00. Chętni do wzięcia udziału w konsultacjach mogli także przekazywać swoje uwagi za pomocą formularzy papierowych: pocztą elektroniczną, pocztą tradycyjną bądź osobiście. Z tej możliwości skorzystało 21 osób.

Akcja informacyjno-promocyjna

Poza wyszczególnionymi wyżej działaniami konsultacjom społecznym dotyczącym wypracowania koncepcji przebudowy Placu Rapackiego towarzyszyła także akcja informacyjna skierowana do mieszkańców Torunia, w której zastosowano następująca narzędzia komunikacyjne:

- miejskie serwisy internetowe
- usługę Toruń SMS
- publikacje w lokalnych mediach
- plakaty rozwieszone w autobusach MZK oraz na słupach będących w zarządzie Targów Toruńskich
- ulotki rozdawane na ulicach przechodniom i kierowcom na Pl. Rapackiego.



III Zestawienie uwag uczestników konsultacji społecznych

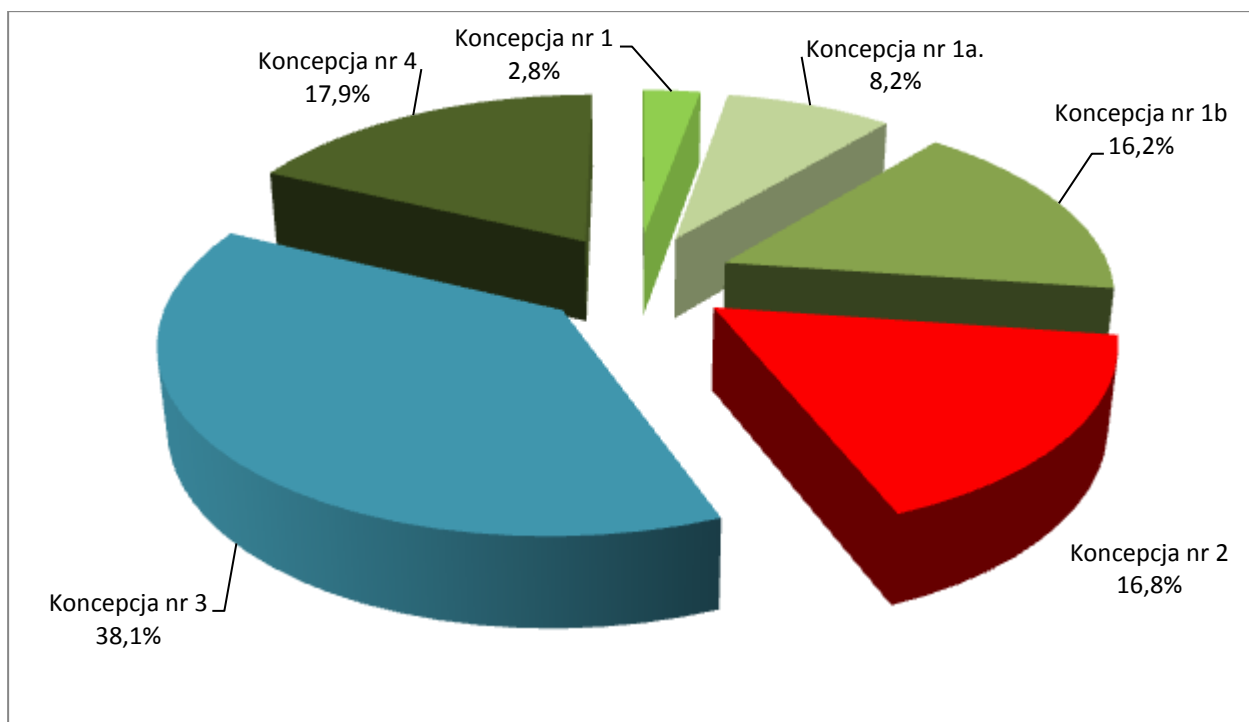
1. Wyniki głosowania wśród mieszkańców:

Ankieta internetowa składała się z dwóch części. W pierwszej zapytano mieszkańców o wskazanie jednej preferowanej koncepcji.

Za budową tunelu dla samochodów opowiedziało się ok. 38% głosujących. Zbliżone pod kątem proponowanych rozwiązań propozycje: 1a, 1b oraz 4 - uzyskały łącznie 42,3% głosów. Za budową tunelu dla pieszych opowiedziało się 16,8% głosujących.

Kompleksowe zestawienie głosów oddanych w pierwszej części ankiety przedstawia tabela.

Koncepcje przebudowy	Liczba	%
Koncepcja nr 1 – Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu.	10	2,8%
Koncepcja nr 1a – Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT.	29	8,2%
Koncepcja nr 1b – Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. Istotna przebudowa układu drogowego. Jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu. "Wydłużone rondo". Chodniki i trasy rowerowe bez zmian.	57	16,2%
Koncepcja nr 2 – Tunel dla pieszych. Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. "Wydłużone rondo". Likwidacja sygnalizacji świetlnej na Placu Rapackiego.	59	16,8%
Koncepcja nr 3 – Tunel dla samochodów, tramwaj na powierzchni. Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. Likwidacja sygnalizacji świetlnej na placu oraz na skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza.	134	38,1%
Koncepcja nr 4 – Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, PAT aż do Alei Solidarności, drugie przejście dla pieszych na wysokości ul. Mickiewicza.	63	17,9%
łącznie	352	100,0%
Koncepcje nr 1a, 1b oraz 4 (podobny charakter rozwiązania) – łącznie	96	42,3%

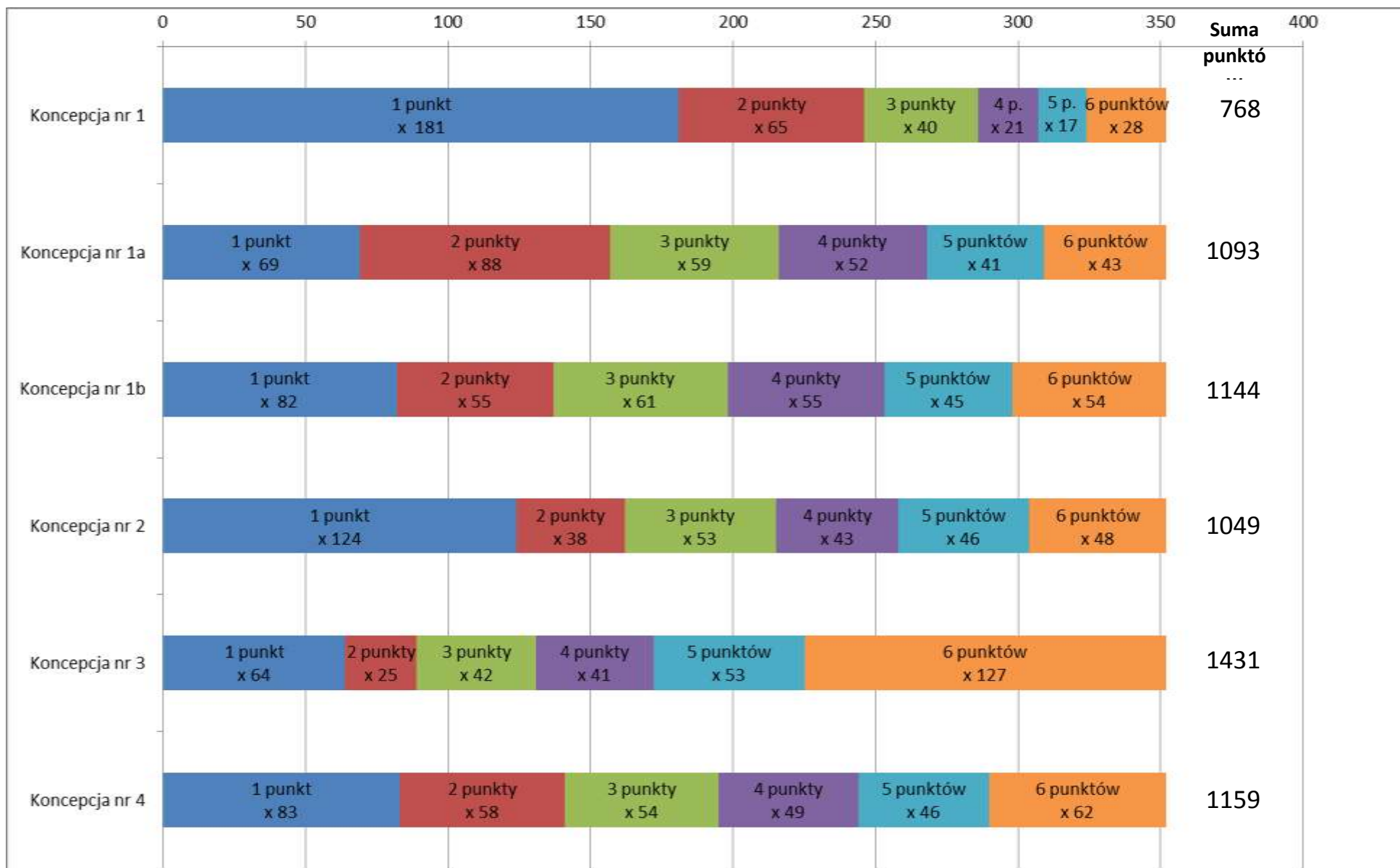


W drugiej części ankiety poproszono mieszkańców o przyznanie poszczególnym koncepcjom oceny punktowej - od 1 do 6 punktów. Najwięcej punktów uzyskała propozycja budowy tunelu dla samochodów (21,5% wszystkich punktów). Zbliżoną liczbę punktów uzyskały następujące kolejne koncepcje: niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, PAT aż do Alei Solidarności, drugie przejście dla pieszych na wysokości ul. Mickiewicza (17,4%); remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. Istotna przebudowa układu drogowego. Jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu. "Wydłużone rondo". Chodniki i trasy rowerowe bez zmian. (17,2%); niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT (16,5%); Tunel dla pieszych. Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. "Wydłużone rondo". Likwidacja sygnalizacji świetlnej na Placu Rapackiego. (15,8%). Najmniej punktów uzyskała propozycja zakładająca niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu - 11,6% punktów.

Kompleksowe zestawienie punktów przyznanych przez internautów poszczególnym koncepcjom przedstawiają tabela oraz wykres.



Konceptje przebudowy	1 pkt	2 pkt	3 pkt	4 pkt	5 pkt	6 pkt	RAZEM	
							Suma	%
Konceptja nr 1 - Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu.	181	65	40	21	17	28	768	11,6%
Konceptja nr 1a - Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT.	69	88	59	52	41	43	1093	16,5%
Konceptja nr 1b - Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. Istotna przebudowa układu drogowego. Jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu. "Wydłużone rondo". Chodniki i trasy rowerowe bez zmian.	82	55	61	55	45	54	1144	17,2%
Konceptja nr 2 - Tunel dla pieszych. Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. "Wydłużone rondo". Likwidacja sygnalizacji świetlnej na Placu Rapackiego.	124	38	53	43	46	48	1049	15,8%
Konceptja nr 3 - Tunel dla samochodów, tramwaj na powierzchni. Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. Likwidacja sygnalizacji świetlnej na placu oraz na skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza.	64	25	42	41	53	127	1431	21,5%
Konceptja nr 4 - Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, PAT aż do Alei Solidarności, drugie przejście dla pieszych na wysokości ul. Mickiewicza.	83	58	54	49	46	62	1159	17,4%





Koncepcja nr 3 (tunel dla samochodów) najczęściej uzyskiwała maksymalną liczbę punktów w ocenie uczestników konsultacji (127 osób przyznało tej propozycji po 6 punktów). Zbliżona liczba uczestników konsultacji wskazało tę propozycję jako najbardziej pożądaną propozycję przebudowy (134 osoby). Warto zauważyć, że propozycja ta była często skazywana przez uczestników w opozycji do budowy tunelu dla pieszych. Jednocześnie, uczestnicy spotkania, dyżuru, spaceru badawczego oraz autorzy uwag przesyłanych do Wydziału Komunikacji Społecznej i Informacji, często zwracali uwagę na to, że budowa tunelu dla samochodów jest opcją najbardziej preferowaną, jednakże z uwagi na koszt oraz długi czas realizacji takiej inwestycji w kluczowym dla ruchu drogowego miejscu, należy rozważyć inne opcje.

Uczestnicy konsultacji, którzy wskazali w ankiecie opcję budowy tunelu dla samochodów jako najbardziej preferowaną koncepcję przebudowy, przyznawali poszczególnym koncepcjom następujące liczby punktów:

Koncepcje przebudowy	Liczba	%
Koncepcja nr 1 - Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu.	248	9,8%
Koncepcja nr 1a - Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT.	355	14,0%
Koncepcja nr 1b - Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. Istotna przebudowa układu drogowego. Jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu. "Wydłużone rondo". Chodniki i trasy rowerowe bez zmian.	391	15,4%
Koncepcja nr 2 - Tunel dla pieszych. Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. "Wydłużone rondo". Likwidacja sygnalizacji świetlnej na Placu Rapackiego.	383	15,1%
Koncepcja nr 3 - Tunel dla samochodów, tramwaj na powierzchni. Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. Likwidacja sygnalizacji świetlnej na placu oraz na skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza.	768	30,3%
Koncepcja nr 4 - Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, PAT aż do Alei Solidarności, drugie przejście dla pieszych na wysokości ul. Mickiewicza.	386	15,3%



Uwagi zgłoszone podczas spotkania konsultacyjnego, spaceru badawczego, dyżuru oraz przekazane do Wydziału Komunikacji Społecznej i Informacji w trakcie procesu konsultacji

Uwagi odnoszące się do poszczególnych koncepcji:

Lp	Numer koncepcji/ Zgłaszający	Aktualne brzmienie koncepcji	Proponowana zmiana w koncepcji	Uzasadnienie	Odpowiedź
1	Koncepcja nr 1a, 2, 3/ Uczestnik	MINUS: Wyjazd z ul. Chopina tylko w prawo (na most).	Wykreślenie z listy minusów.	Brak lewoskrętu z Chopina nie jest minusem, ponieważ ta relacja bezproblemowo jest do obsłużenia poprzez Ślimak Getyński, a brak lewoskrętu powoduje mniejsze blokowanie ruchu na most i z mostu. Czy są dostępne badania natężenia ruchu dla tej relacji? Z moich obserwacji wynika, że ruch na tej relacji jest niewielki (zdecydowana większość osób skręca z Chopina w prawo). Biorąc pod uwagę powyższe można nawet uznać, że jest to plus, nie minus.	MZD: Brak lewoskrętu z ul. Chopina należy uznać za minus, ze względu na wyłączenie jednej z istotnych relacji obsługującej Przedmieście Bydgoskie z kierunkiem centrum. W chwili obecnej prawdą jest, że większość kierowców z ul. Chopina skręca w prawo. Sytuacja taka spowodowana jest poprzez istnienie jednej przeprawy mostowej. W chwili oddania do użytku nowego mostu duża część natężenia ruchu zostanie przeniesiona na nową przeprawę.
2	Koncepcja nr 1, 1a, 4/ Uczestnik	MINUS: Brak poprawy przepustowości	Wykreślenie z listy minusów.	Nie jest możliwa poprawa przepustowości trasy, gdyż przepustowość całości kształtuje jej	MZD: Minus: „brak poprawy przepustowości komunikacyjnej” zostanie



		komunikacji samochodowej		<p>wąskie gardło – most. Poszerzenie mostu do układu 2x2 (1x4) jest nierealne i kłóci się również z ideą miejskiego mostu (i trasy dla tego mostu), dlatego nie należy na siłę szukać poprawy przepustowości odcinka doprowadzającego ruch na most. Czego zatem możemy oczekiwać dla poprawy ruchu samochodowego? Otóż poprawy płynności ruchu. Poprawę płynności ruchu może zapewnić tunel drogowy, dzięki któremu samochody zmierzające na most „pomijają” aż dwa miejsca ograniczające płynność ruchu, tj. Plac Artylerii i i Plac Rapackiego. Tunel powinien posiadać po jednym pasie w każdym kierunku (tak jak most) więc przepustowość pozostaje na tym samym poziomie. Płynność ruchu i wygoda kierowców rośnie, natomiast przepustowość w takim wariantcie znakomicie jest zwiększona dla pozostałych uczestników ruchu na poziomie 0 (autobusy, tramwaje, piesi i rowerzyści).</p>	usunięty.
--	--	--------------------------	--	--	-----------



				Przepustowość komunikacji samochodowej ma poprawiać nowy most, dlatego w tym przypadku należy skupić się na poprawie sytuacji innych uczestników ruchu oraz poza ruchowe aspekty tej przebudowy z racji bliskiego sąsiedztwa Starówki.	
3	Koncepcja nr 1b/ Uczestnik	MINUS: Możliwe pogorszenie przepustowości dla samochodów i autobusów komunikacji miejskiej	Zmiana myślenia na temat przepustowości dla samochodów w tym miejscu i zmiany w projekcie tak aby usprawnienia obejmowały całą komunikację miejską a nie tylko tramwaje.	Jeśli o chodzi o przepustowość dla aut to uzasadnienie podobnie jak wyżej, przy czym w poprzednim punkcie sprawa jest jasna – oczekiwanie poprawy przepustowości to mrzonka. Zaś w sprawie ewentualnego pogorszenia przepustowości trzeba spojrzeć na sprawę trochę szerzej. Otóż ewentualne pogorszenie przepustowości dla komunikacji samochodowej przy jednoczesnej poprawie przepustowości i innych aspektów pozostałych środków lokomocji, jest tak naprawdę zaletą, a nie wadą. Jeśli chodzi o podróże krótkodystansowe typu Podgórz – Centrum to zgodnie z polityką transportową nie można promować	MZD: Wariant 1b wprowadza duże zmiany w układzie komunikacyjnym. Rezygnuje się z dwóch jezdni a wprowadza układ jednojezdniowy z dwoma pasami ruchu. Sytuacja takowa powoduje, że w razie kolizji, wypadku bądź dużego natężenia ruchu komunikacyjny może zostać utrudniony. Wariant natomiast wyraźnie poprawia sytuację pieszych. Uwagi dotyczące organizacji ruchu komunikacji miejskiej zostaną przekazane do Wydziału Gospodarki Komunalnej w Toruniu.



				<p>takich podróży do odbywania komunikacją indywidualną samochodową, natomiast podróże na dłuższym dystansie należy promować po nowym moście, nawet jeśli miałyby to wydłużyć trasę.</p> <p>Jeśli chodzi o komunikację miejską autobusową, to być może należy zmienić sposób myślenia o usprawnieniach w komunikacji miejskiej. Komunikację miejską należy traktować jako całość. Usprawnień należy szukać nie tylko w kontekście linii tramwajowych ale również autobusowych. Nie może być tak, że tylko tramwaje omijają korki. Autobusy również potrzebują uniezależnienia od korków w postaci bus-pasów lub PAT.</p> <p>Co do konkretnych rozwiązań dla autobusów w tym wariantcie: koncepcja ta niekoniecznie musi oznaczać pogorszenie dla komunikacji autobusowej. Poza zaprojektowanym PAT powinno się projektować PAT w Wałach gen. Sikorskiego od węzła w Alei</p>	
--	--	--	--	--	--



				Solidarności aż do Placu Artylerii w celu uniezależnienia ruchu nie tylko tramwajów, ale też autobusów od ruchu samochodów. Natomiast bliżej mostu, gdzie autobusy włączałyby się do ruchu ogólnego należy zapewnić im priorytet za pomocą sygnalizacji.	
4	Koncepcja nr 2/ Uczestnik	PLUS: Poprawa warunków podróżowania komunikacją miejską ORAZ ogólnie o proponowanym tunelu pieszo-rowerowym	(częściowa) NIEPRAWDA!	Częścią podróży komunikacją miejską jest dojście na przystanek. W wariancie z tunelem dla pieszych dojście na przystanek jest utrudnione przez schody. Należy mieć na uwadze, że jakiegokolwiek windy czy podnośniki nie zastępują w pełni przejścia w poziomie 0 lub pochylni, ponieważ jak wynika np. z doświadczeń warszawskich, windy często się psują, przez co występuje okresowy brak dostępu dla niepełnosprawnych (nie wspominając o kosztach utrzymania i napraw, a nawet wykorzystaniu wind jako publicznych toalet...). Ponieważ schody są przeszkodą nie tylko dla niepełnosprawnych na wózkach (których trzeba brać	MZD: Miejski Zarząd Dróg w Toruniu zlecił opracowanie kilku koncepcji dotyczących planu zagospodarowania Placu Rapackiego. Każdy z wariantów został poddany szczegółowej analizie. Plusy i minusy zostały wypisane jako element pomocniczy. Niewątpliwie PAT ułatwi element przesiadkowy. Warto podkreślić, że w minusach także wskazujemy zagrożenia dotyczące przejścia podziemnego. Tyczy się to bezpieczeństwa oraz samej idei wchodzenia w tunel podziemny. Jest to jednak jedno z rozwiązań powszechnie stosowanych i możliwych do realizacji dlatego zostało włączone w proces konsultacji.



				<p>koniecznie pod uwagę, ale nie ma ich aż tak dużo), ale również dla osób starszych czy rodziców z wózkami, to takie rozwiązanie może oznaczać nie tylko utrudnienie dla tych osób, ale nawet zbyt małą przepustowość podnośnika/windy w godzinach szczytu!</p> <p>Koncepcja zakłada również tunel pod ul Chopina co za przeproszeniem zahacza o absurd. Przejście przez ul. Chopina nie stanowi żadnego problemu. Ul. Chopina jest podrzędnym wjazdem na most i musi być ograniczony sygnalizacją świetlną, a co za tym idzie przejście przez tę ulicę w poziomie 0 nie stanowi problemu i zagrożenia bezpieczeństwa (nawet teraz przy braku sygnalizacji dla przejścia dla pieszych).</p> <p>Rozwidlenie tunelu pod ul. Chopina powoduje poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu – kolizja ruchu rowerowego i pieszego (brak widoczności pomiędzy głównym tunelem a bocznym! Skrzyżowania</p>	
--	--	--	--	--	--



				ruchu rowerowego z innymi uczestnikami ruchu muszą mieć zachowany tzw. trójkąt widoczności.)	
5	Koncepcja nr 2/ Uczestnik	Proponowana druga jezdnia ul. Chopina	Zaniechanie budowy drugiej jezdni ul Chopina	Niepotrzebne koszty przy braku większych korzyści. Zbyt duża ingerencja w obecny układ dróg i zieleń w rezerwie pod drugą jezdnie. Jakie są przewidywane natężenia ruchu na tej relacji? Czy przewidywania natężenia ruchu uzasadniają 2 pasy ul. Chopina w kierunku zach.? Czy układ dróg na zach. od tego miejsca jest w stanie przejąć ruch z wysoko przepustowej (2-pasowej) ul. Chopina? Czy potrzebne jest w ogóle udroźnienie tej relacji? Czy zgodne jest to z polityką transportową miasta i z ochroną wpisanego do rejestru zabytków Bydgoskiego Przedmieścia? Co z miejscami parkingowymi na istniejącej drugiej jezdni ul. Chopina? To rozwiązanie budzi więcej pytań niż potencjalnych korzyści. Wyrażam sprzeciw wobec tego rozwiązania.	MZD: Dziękuję za Pana opinie. Poszczególne warianty są koncepcyjne. Bez wątplenia ul. Chopina należy rozważyć w pierwszej kolejności jako układ jednojezdniowy.



6	Koncepcja nr 3/ Uczestnik	MINUS: Komunikacja tramwajowa i autobusowa na powierzchni - konieczność zapewnienia bezpieczeństwa dla pieszych i podróżnych, zaburza czytelność i różnorodność układu komunikacyjnego	Wykreślenie z listy minusów.	Minus wyznaczony na siłę! W innych wariantach nie przedstawia się pozostawienia komunikacji zbiorowej na powierzchni jako minus. Przecież to jest plus, ponieważ zapewnia to właściwą dostępność do komunikacji miejskiej! W innej miejskiej inwestycji, budowie węzła przesiadkowego w Alei Solidarności, ograniczenie ruchu samochodów i integracja obu środków transportu miejskiego w postaci PAT (oczywiście na powierzchni) nie jest minusem, a celem przebudowy. Czemu tutaj traktuje się tę sytuację inaczej? Zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich jest wymagane dla każdego wariantu, a ten tak naprawdę nie wyróżnia się niczym szczególnym. Przeniesienie ruchu samochodów pod ziemię i pozostawienie tylko komunikacji zbiorowej na powierzchni zwiększa bezpieczeństwo pieszych. Komunikacja zbiorowa i tak w tym	MZD: Głównym celem budowy tunelu podziemnego dla samochodów jest otwarcie przestrzeni dla osób pieszych i rowerzystów. Komunikacja miejska poruszająca się po powierzchni powoduje konieczność zachowania układu drogowego i torowego na powierzchni. Zachodzi konieczność zapewnienia bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnie i tory. Układ niewątpliwie jest mniej czytelny dla kierowców. Słowo „zaburza” zostanie usunięte.
---	---------------------------	---	------------------------------	--	--

				<p>rejonie porusza się z niewielką prędkością z uwagi na konieczność zatrzymania się na przystanku. Uwaga kompletnie nieuprawniona.</p> <p>„zaburza czytelność układu komunikacyjnego” - komu zaburza czytelność? Ruch indywidualny samochodowy jest oddzielony od pozostałych funkcji tego miejsca, czytelność układu rośnie! Układ na powierzchni staje się węzłem przesiadkowym i pozostaje ciągiem komunikacyjnym Bydgoskie-Starówka dla ruchu pieszo-rowerowego, odtąd mniej zakłóconego przez funkcje przeniesioną na poziom -1 – czytelność układu rośnie!</p> <p>„zaburza ... różnorodność układu komunikacyjnego” - co to znaczy i dlaczego jest to rzekomo minus tej koncepcji? Właściwie to różnorodność, ponieważ oddzielenie ruchu samochodów od innych uczestników ruchu poprzez budowę tunelu dla aut jest przecież mało spotykane w naszych warunkach.</p>	
--	--	--	--	--	--

				Faktycznie jest to najdroższy wariant, ale nie szukajmy innych argumentów „na nie” na siłę!	
7	Koncepcja nr 4/ Uczestnik	MINUS: Koncepcja nie przewiduje poprowadzenia linii tramwajowej do dworca PKP	Wykreślenie z listy minusów.	Koncepcja nie przewiduje, ale też nie uniemożliwia tego rozwiązania! Autor skupił się na innych aspektach przebudowy, ale wrysowanie w tą koncepcję tramwaju do Dworca Głównego jest jak najbardziej możliwe. Otóż koncepcje Pana Czyżniewskiego błędnie zakładają lokalizację toru tramwajowego z boku mostu jako jedyne możliwe rozwiązanie. Otóż tor tramwajowy mógłby znajdować się również pośrodku mostu albo nawet mogłyby być to dwa tory na moście (ruch komunikacji miejskiej należy udrażniać na dojazdach do mostu, natomiast na samym moście może obywać się na zasadach ogólnych płynnie dzięki przeniesieniu części ruchu na nowy most i innym działaniom zmniejszającym ruch w tym miejscu jak zamknięcie lub ograniczenie ruchu na Bulwarze Filadelfijskim czy zmniejszenie	<p>MZD: W trakcie konsultacji społecznych przedstawionych zostało kilka koncepcji zagospodarowania przedmiotowego terenu. Zarówno plusy jak i minusy służą jako element pomocniczy i dotyczą ściśle określonego wariantu ruchowego. Oczywiście, że możliwe jest poprowadzenie toru tramwajowego między dwoma jezdniami. Warto jednak zwrócić uwagę, że zarówno poprowadzenie toru między jezdniami jak i lokalizacja przedstawiona w wariacie powoduje kolizje z jezdniami.</p> <p>Pan Maciej Neumann: Koncepcja nie stwarza technicznych przeszkód w poprowadzeniu tramwaju przez most. Wręcz przeciwnie – wydzielony w stronę mostu buspas przewidziany jest właśnie jako PAT. Tramwaj wiódłby środkiem mostu, pomiędzy pasami drogowymi. Nie zostało to wyraźnie zaznaczone, że względu na krótkie terminy wyznaczone przez UM na opracowanie koncepcji.</p>



				dopływu aut Aleją Jana Pawła II jak np. w wariantcie 1b)	Tramwaj w osi mostu, a nie przy jego krawędzi likwiduje niepotrzebne kolizje ze Ślimakiem Getyńskim i ul. Kopernika. Na placu AK umożliwi w przyszłości poprowadzenie torów przez wiadukt na całe lewobrzeże – a jest to jedyne miejsce gdzie można to uczynić (wobec braku miejsca na torowisko na nowym moście).
8	Koncepcja nr 1a, 2, 3/ Uczestnik		Należy zapewnić dwukierunkowy ruch rowerowy po obu stronach Alei Jana Pawła II do mostu	Zakładany pas rowerowy w wariantcie 1a oraz 2 jest nie do przyjęcia, gdyż istnieje potrzeba dwukierunkowego ruchu rowerów po obu stronach przeprawy mostowej, a więc także dojazdach do mostu! W wariantcie 3 brakuje fragmentu drogi rowerowej po zach. stronie Alei Jana Pawła II.	MZD: Docelowa organizacja ruchu będzie poddana szczegółowej analizie. Dotyczy to także ruchu rowerów po moście.
9	Koncepcja nr 4/ Jojosław Torzyński (Torr), Forum Polskich Wieżowców	Układ 2x2	Układ 2x1 na wysokości PAT, zwężenie każdej z jezdni do jednego (zewnętrznego) pasa (dwie odseparowane jezdnie jednopasowe)	Brak ingerencji w plac Rapackiego, brak drzew do wycięcia, szeroki PAT, większe bezpieczeństwo pieszych	MZD: Pana propozycja była już poddawana analizie. Zwężenia na wysokości PAT powodować mogą znaczne pogorszenie bezpieczeństwa uczestników ruchu zarówno podróżujących komunikacją miejską jak i indywidualnie. Zaproponowany został wariant 1b z jedną jezdnią oraz PAT. Pan Maciej Neumann: Dwie jezdnie w



					<p> kierunku północnym wydają się niezbędne, ze względu na wprowadzenie w Aleję JP2 ruchu z ul. Kopernika oraz ze Ślimaka Getyńskiego - zwłaszcza w obliczu rozpatrywanych likwidacji lewoskrętu z Chopina oraz zamknięcia Bulwaru. W kierunku południowym możliwa jest jedna jezdnia, co lekko ułatwi wyjazd z Chopina na most. W takim wariantcie wytniemy drzewa tylko po jednej stronie, a przy przesunięciu osi nowego układu na zachód – można ocalić większe i liczniejsze drzewa od strony fontanny.</p>
10	Koncepcja nr 4/ Jojosław Torzyński (Torr), Forum Polskich Wieżowców	Brak tramwaju na most, brak przywrócenia torów skrzętnych z mostu na Bydgoskie, likwidacja przystanku Chopina	Dwa tory tramwajowe na Dworzec Główny w starym śladzie przy poszerzonej jezdni mostu (przywrócenie układu na moście sprzed 1984 z szerokim 1x2 (po jednym pasie w każdą stronę o szer. 2,6 m każdy) z wtopionym w jezdnię podwójnym torowiskiem (5,3 m) po środku jezdni (w sumie o szerokości 10,5m).	Tramwaj na Dworzec Główny Płynność ruchu tramwajów (bez mijanek) Brak kolizji podwójnego torowiska biegnącego środkiem z ruchem aut wyjeżdżających z mostu, Ślimaka, Kopernika, Wałów, Majdany, Kujawskiej (przy placu AK i przy Dworcu Głównym) Potencjalna Linia N-S (JAR-Dworzec Główny/Podgórz) Przebieg środkiem umożliwia poprowadzenie tramwaju prosto z placu AK na Podgórz w przyszłości.	MZD: Dziękujemy za uwagi. Będą one przedmiotem szczegółowej analizy. W zakresie organizacji ruchu komunikacji autobusowej oraz tramwajowej zostaną one przekazane do Wydziału Gospodarki Komunalnej w Toruniu. Pan Maciej Neumann: Tramwaj w osi mostu, a nie przy jego krawędzi likwiduje niepotrzebne kolizje ze Ślimakiem Getyńskim i ul. Kopernika. Na placu AK umożliwia w przyszłości poprowadzenie torów przez wiadukt na całe lewobrzeże – a jest to jedyne miejsce gdzie można to

			<p>Przywrócenie torów skrętnych z mostu w ul. Chopina</p> <p>Zachowanie przystanku Chopina (tylko dla „starej” czwórki z mostu, reszta korzysta z PAT)</p> <p>Likwidacja części linii autobusowych jadących przez most na rzecz tramwaju i węzłów przesiadkowych po obu stronach Wisły (bilety czasowe).</p>	<p>Linia tramwaju z mostu przez ul. Chopina na Bydgoskie)/UMK/Plaza/Motoarena (odseparowane od komunikacji autobusowej najkrótsze połączenie z Dworcem PKP)</p> <p>Inne połączenia tramwajowe przez most zastępujące autobusy</p> <p>Potencjalny system przesiadkowy</p> <p>Bilety czasowe</p> <p>Możliwość zatrzymywania się na placu Rapackiego tramwajów jadących z mostu przez ul. Chopina w kierunku Bydgoskiego</p>	<p>uczynić (wobec braku miejsca na torowisko na nowym moście).</p> <p>Dwutorowa linia tramwajowa na moście – o ile możliwa – powinna być rozpatrywana jako korzystniejsza niż jednotorowa.</p> <p>Łącznik tramwajowy w relacji: most-Chopina jak najbardziej możliwy, i chyba potrzebny. Nawet jeśli obecnie nie jest planowana linia tramwajowa w takiej relacji – zbudowanie łącznika w przyszłości będzie utrudnione, a już teraz może się przydać w sytuacji awaryjnej.</p> <p>Natomiast pozostawienie przystanków na Chopina – nie. Węzeł pasażerski na Placu Rapackiego ma się znajdować w jednym miejscu i obsługiwać 100% linii komunikacji zbiorowej przejeżdżających przez plac.</p>
11	Koncepcja nr 4/ Józef Torzyński (Torr), Forum Polskich Wieżowców	Brak poprawy elastyczności i przepustowości komunikacji samochodowej	<p>Likwidacja części linii autobusowych jadących przez most na rzecz tramwaju i węzłów przesiadkowych po obu stronach Wisły (bilety czasowe)</p> <p>Likwidacja lewoskrętu z Chopina (ruch</p>	<p>Znaczna poprawa elastyczności i przepustowości komunikacji samochodowej zarówno na placu Rapackiego, placu AK i moście.</p> <p>Spadek natężenia ruchu na starym moście z obecnych 45 tys. pojazdów/dobę do 20 tys. pojazdów/dobę w roku 2015</p>	<p>MZD: Dziękujemy za uwagi. Zostaną one poddane analizie. W zakresie organizacji ruchu komunikacji autobusowej oraz tramwajowej zostaną przekazane do Wydziału Gospodarki Komunalnej w Toruniu.</p> <p>Pan Maciej Neumann: W obliczu przewidywanego spadku natężenia ruchu</p>



			<p>niewielki, w dodatku mamy dla niego dwie alternatywy: Ślimak Getyński oraz Aleja 500lecia/Słowackiego)</p> <p>Wszystkie drogi krajowe na nowym moście</p> <p>Zakaz dla Tirów na starym moście</p> <p>Rezygnacja z węzła Kluczyki (który ładuje dodatkowy ruch na stary most kosztem nowego) na rzecz jedyne go węzła z S10 w osi nowego mostu (na przedłużeniu Lipnowskiej do S10 wg SUIZP)</p>	<p>(jeżeli węzeł w osi nowego mostu już by wtedy istniał), czyli do typowego natężenia dla drogi jednojezdniowej.</p> <p>Skierowanie możliwie maksymalnego ruchu na nowy most wschodni.</p> <p>Stary most wyłącznie o charakterze lokalnym, miejskim (bez cech trasy głównej, przelotowej, krajowej i bez połączenia prosto do S10 przez węzeł Kluczyki)</p>	<p>na starym moście poprawa przepustowości nastąpi automatycznie – we wszystkich koncepcjach. Zarzucenie budowy I etapu Trasy Staromostowej (Średnicówka–Andersa) jest jednak niezbędne w celu utworzenia z mostu i Placu węzła wyłącznie lokalnego.</p>
12	Koncepcja nr 4/ Jojosław Torzyński (Torr) ,Forum Polskich Wieżowców	Brak możliwości rewitalizacji w krótkim czasie nawierzchni placu i konstrukcji mostu drogowego	Przesunięcie remontu mostu o rok aby tramwaj na Dworzec Główny wraz z remontem sfinansować z unijnym dofinansowaniem z	Zdecydowanie niższe koszty budowy PAT, tramwaju na Główny i remontu mostu	MZD: Wszelkie roboty drogowe muszą być poprzedzone wykonaniem dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z uzyskaniem stosownych uzgodnień, decyzji i pozwoleń. Także dofinansowanie z UE wymaga istnienia takowego projektu. Należy dodatkowo podkreślić, że remont



		<p>Wydłużenie czasu projektowania oraz wykonania prac (łącznie min. 24 miesiące),</p> <p>Wzrost kosztów z powodu budowy PAT</p>	<p>nowej perspektywy (2014-2020) np. jako kolejną część projektu BitCity (połączenie dworca PKP tramwajem), zamiast robić całość remontu z własnych środków, tym bardziej, że w nowej perspektywie będą wysoko premiowane ekologiczne środki transportu (możliwość dużego procentowo dofinansowania).</p>	<p>pod przyszłą linię N-S (JAR-Główny/Podgórz)</p> <p>Wygodny czas na projektowanie ze względu na czasowe przesunięcie o rok inwestycji i brak przeszkód środowiskowych, społecznych – stary ślad na Kujawskiej z nową niekolizyjną pętlą bliżej dworca PKP (bez przekraczania torem ul. Kujawskiej przy Dworcu, jak kiedyś), ciche, antywibracyjne torowisko na moście</p>	<p>mostu jest priorytetem.</p> <p>Pan Maciej Neumann: W kwestie finansowania nie wnioskuję, nie znam się. Natomiast dość oczywistym wydają się dwie rzeczy:</p> <ul style="list-style-type: none">- jeśli nie zbudujemy torów na moście teraz – to nie powstaną na nim przez następne dziesięciolecia,- w stosunku do czasu i kosztu przebudowy priorytetem powinien być fakt, iż budujemy na najbliższe dziesięciolecia. Układ nowego Palcu musi być od razu jak najlepszy, wykorzystujący najlepsze obecne technologie i myśli planistyczne, tak aby jak najdłużej posłużył bez zmian.
13	Koncepcja nr 4/ Jójosław Torzyński (Torr), Forum Polskich Wieżowców	Ingerencja w środowisko przyrodnicze konieczność wycięcia drzew	2x1 (dwie jezdnie jednopasowe) na wys. PAT	Brak ingerencji w plac Rapackiego, nie wycinamy żadnego drzewa	<p>MZD: Pana propozycja była już poddawana analizie. Zmniejszenia na wysokości PAT powodować mogą znaczne pogorszenie bezpieczeństwa uczestników ruchu zarówno podróżujących komunikacją miejską jak i indywidualnie. Zaproponowany został wariant 1b z jedną jezdnią oraz PAT.</p> <p>Pan Maciej Neumann: Dwie jezdnie w kierunku północnym wydają się niezbędne,</p>



					ze względu na wprowadzenie w Aleję JP2 ruchu z ul. Kopernika oraz ze Ślimaka Getyńskiego - zwłaszcza w obliczu rozpatrywanych likwidacji lewoskrętu z Chopina oraz zamknięcia Bulwaru. W kierunku południowym możliwa jest jedna jezdnia, co lekko ułatwi wyjazd z Chopina na most. W takim wariantcie wytniemy drzewa tylko po jednej stronie, a przy przesunięciu osi nowego układu na zachód – można ocalić większe i liczniejsze drzewa od strony fontanny.
14	Koncepcja nr 4/ Zbigniew Gackowski	Likwidacja obecnego przystanku na ul. Chopina jako zbędnego z racji budowy centralnego PATa.	Pozostawienie przystanku na ul. Chopina dla obsługi ewentualnej linii tramwajowej w relacji Bydgoska/UMK – Most/Dw. Gł.	Tramwaj taki kursowałby z pominięciem PATa. Pozostałe autobusy i tramwaje zatrzymują się na centralnym PAT-cie.	MZD: Dziękujemy, za uwagi. Warto podkreślić, że budowa PAT ma na celu umożliwić skupienie w jednym miejscu (skomunikowania) kilku platform przesiadkowych. Pan Maciej Neumann: Węzeł pasażerski na Placu Rapackiego ma się znajdować w jednym miejscu i obsługiwać 100% linii komunikacji zbiorowej przejeżdżających przez plac.
15	Koncepcja nr 4/ Zbigniew Gackowski		Dodanie do koncepcji linii tramwajowej do Dworca Głównego. Dwa tory tramwajowe	Tramwaj na Dworzec Główny w relacji Dworzec – ul. Olimpijska, jako zastąpienie linii autobusowej 22.	Pan Maciej Neumann: Koncepcja nie stwarza technicznych przeszkód w poprowadzeniu tramwaju przez most.



			na Dworzec Główny w starym śladzie przy poszerzonej jezdni mostu przywrócenie układu na moście sprzed 1984 z torowiskiem po środku.		
16	Koncepcja nr 4/ Zbigniew Gackowski		Wprowadzenie całkowitego zakazu dla pojazdów ciężarowych na moście, po oddaniu do użytku mostu wschodniego	Eliminacja TIR-ów z centrum miasta.	<p>MZD: Sukcesywnie wprowadzane są działania mające na celu ograniczenie ruchu w centrum dla pojazdów o dużej masie. Pana uwaga z pewnością będzie szczegółowo analizowana.</p> <p>Pan Maciej Neumann: Oczywiście. Łącznie z zarzuceniem budowy I etapu Trasy Staromostowej (Średnicówka–Andersa) w celu utworzenia z mostu i Placu węzła wyłącznie lokalnego.</p>
17	Koncepcja nr 4/ Zbigniew Gackowski	Dwie jezdnie po 2 pasy ruchu w każdą stronę.	Dwie jezdnie po jednym pasie w każdą stronę	Uspokojenie ruchu i poprawa bezpieczeństwa pieszych oraz brak wycinki drzew.	<p>MZD: Jednym z wariantów powodujących znaczące uspokojenie ruchu jest wariant 1b. Powoduje on także duże udogodnienia dla ruchu pieszych.</p> <p>Pan Maciej Neumann: Uspokojenie ruchu nastąpi poprzez wygięcie jezdni – PAT rozepchnie je na boki. Ponadto koncepcja przewiduje węższe (3 m.) pasy ruchu.</p>



					<p>Łącznie wymusi to na kierowcach wolniejszą jazdę.</p> <p>Dwie jezdnie w kierunku północnym wydają się niezbędne, ze względu na wprowadzenie w Aleję JP2 ruchu z ul. Kopernika oraz ze Ślimaka Getyńskiego - zwłaszcza w obliczu rozpatrywanych likwidacji lewoskrętu z Chopina oraz zamknięcia Bulwaru. W kierunku południowym możliwa jest jedna jezdnia, co lekko ułatwi wyjazd z Chopina na most. W takim wariantcie wytniemy drzewa tylko po jednej stronie, a przy przesunięciu osi nowego układu na zachód – można ocalić większe i liczniejsze drzewa od strony fontanny.</p>
18	Koncepcja nr 2/ Krzysztof Kuczborski	Tunel dla pieszych i rowerzystów	Zdecydowane odrzucenie takiej propozycji	<p>Archaiczne rozwiązanie, nie proekologiczne i nie promujące zdrowego/aktywnego sposobu przemieszczania się. Ponure tunele dla pieszych to relikty minionego ustroju.</p> <p>Plac Rapackiego jest miejscem, w którym należy promować rower i spacer pomiędzy starówką a Bydgoskim. Ruch samochodowy</p>	<p>MZD: Dziękujemy za Pana uwagi. Wariant z tunelem jest jedną z koncepcji poddanych pod konsultacje społeczne.</p> <p>Jest to wariant powszechnie stosowany. W plusach oraz minusach przedstawione zostały zalety jak i wady rozwiązania. Należy podkreślić, że mieszkańcy mają prawo znać pełen zakres rozwiązań możliwych do realizacji.</p>



				trzeba możliwie zmniejszyć lub „ukryć” przez zastosowanie tunelu dla samochodów. Może być kosztownie, ale zrobi się to raz na zawsze. Toruń jest miastem nowoczesnym. Razem damy radę to zrobić	
19	Koncepcja nr 3/ Bednarski Dariusz		Rezygnacja z tramwaju w ul. Bydgoskiej	Ul. Bydgoska byłaby deptakiem łączącym się ze starówką.	MZD: W chwili obecnej tramwaje są najszybszym, bezkolizyjnym oraz ekologicznym środkiem transportu. Powyższe argumenty powodują, że należy wspierać przedmiotowy środek komunikacji.
20	Koncepcja nr 2/ Adam Jarosz	Tunel dla pieszych, remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT, „wydłużone rondo”, likwidacja sygnalizacji świetlnej na Placu Rapackiego.	Usunięcie słabych punktów podrażających, przedłużających realizację koncepcji, generujących wysokie koszty bieżącego utrzymania, powodujące dużą ingerencję w środowisko przyrodnicze i budzących niechęć	Koncepcja ta wprowadza bardzo wiele usprawnień i daje potencjał do maksymalnego udroźnienia ruchu samochodowego, pieszego i komunikacji miejskiej niwelując ich wzajemne blokowanie się. Usprawnia ona okołomostowy układ drogowy, pozwala na lepsze i wygodniejsze wykorzystanie przystanków i funkcjonowanie węzła przesiadkowego. Z koncepcji usunąć trzeba słabe punkty, dzięki czemu obniżone zostaną koszty i skrócony	MZD: Dziękujemy za Pana opinie. Zostaną one szczegółowo przeanalizowane.



			społeczną (tunel).	czas realizacji. Stanie się ona wtedy najlepszym rozwiązaniem w relacji usprawnienie ruchu samochodów, pieszych, komunikacji/koszty, czas realizacji. Plac Rapackiego na długo jeszcze pozostanie jedną z głównych arterii komunikacyjnych i jednym z głównych węzłów przesiadkowych w mieście. Nie jest możliwe uspokojenie ruchu w tym obszarze, ze względu na lokalizację Mostu Piłsudskiego, który nawet po wybudowaniu mostu przy ul. Wschodniej pozostanie główną przeprawą przez Wisłę w Toruniu.	
21	Koncepcja nr 2/ Adam Jarosz	Rondo na placu Artylerii Polskiej	Rondo jest najlepszym rozwiązaniem odblokowującym skomplikowane dziś skrzyżowanie. Wzdłuż torów tramwajowych przez Wałach gen. Sikorskiego wspólny pas autobusowo-tramwajowy (PAT). Przejazd autobusów (nr 10, 20,27) przez środek	Usprawnienie i oddzielenie komunikacji publicznej od samochodów. Swobodny i szybki przejazd autobusów i tramwajów między węzłami przesiadkowymi Al. Jana Pawła II i Al. Solidarności.	MZD: Dziękujemy bardzo Panu za czynny udział w procesie konsultacji. Pana pomysł był analizowany podczas panelu ekspertów jak i przez pracowników MZD. Warto zwrócić uwagę na wariant 2. Koncepcja zakłada budowę ronda na Placu Artylerii Polskiej. Poszczególne warianty są koncepcyjne i wszelkie uzasadnione uwagi zostaną ponownie przeanalizowane.



			ronda wspólnie z tramwajami. Przejazd autobusów (nr 11, 36) po włączeniu się na rondo do ruchu samochodowego (tak jak zaproponowano).		
22	Koncepcja nr 2/ Adam Jarosz	Tunel dla pieszych	Brak tunelu dla pieszych	Przystanek na środku leji Jana Pawła II może funkcjonować jak zaproponowano w koncepcji bez przejścia podziemnego. Taki układ sam z siebie usprawni zarówno przesiadki jak i przejście pieszym. Osoby przyjeżdżające komunikacją miejską w ten rejon będą musiały pokonać tylko jedną jezdnię, a nie dwie jak obecnie. Dzięki udrożnieniu placu Artylerii Polskiej poprzez rondo, samochody również będą miały sprawniejszy przejazd. Rozdzielenie przejścia dla pieszych na dwa krótkie przejścia umożliwi krótsze zatrzymywanie samochodów na światłach, niż obecnie, co da dodatkowe usprawnienie dla kierowców. Wprowadzenie świateł w tej części jest i tak konieczne, by	MZD: Zaproponowana Przez Pana koncepcja była analizowana we wstępnej fazie przygotowania planów zagospodarowania Placu Rapackiego. Nie zyskała ona przychylności, ze względu na brak spełnienia warunku oddzielenia ruchu pieszych od ruchu pojazdów mechanicznych. Zaproponowany został wariant 1 uwzględniający pozostawienie przejścia na poziomie 0 oraz wariant 1b, w którym zaproponowano jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu po stronie zachodniej. W miejscu wschodniej jezdni ulokowany został PAT



				umożliwić skręt tramwajom w i z ul. Chopina, a także samochodom swobodny wjazd z ul. Chopina na most. Brak tunelu oznacza obniżenie kosztów i skrócenie czasu realizacji koncepcji, nie budzi kontrowersji, nie generuje kosztów utrzymania i nie ingeruje w środowisko.	
23	Koncepcja nr 2/ Adam Jarosz	Skręt w prawo z Al. Jana Pawła II w ul. Chopina.	Brak skrętu w prawo z Al. Jana Pawła II w ul. Chopina.	Rondo na placu Artylerii Polskiej zapewni swobodne manewrowanie w tej przestrzeni w każdym kierunku, także dojazd do ul. Chopina (poprzez ul. Mickiewicza). Jezdnia w kierunku na Bydgoskie Przedmieście zaburzy ruch w tej części i zepsuje spacerowy charakter tej ulicy oraz podniesie koszt realizacji.	MZD: Wariant nr.2 zawiera rondo na Placu Artylerii Polskiej. Rozwiązanie takie możliwe jest także w pozostałych wariantach. Pana uwagi będą poddane dodatkowej analizie.
24	Koncepcja nr 2/ Adam Jarosz	Linia tramwajowa na most Piłsudskiego	Brak linii tramwajowej na most	Linia tramwajowa na most nie wprowadzi usprawnienia ruchu. Za mostem można ją wybudować tylko do Dworca Głównego, ponieważ budowa przejazdu pod wiaduktami przy ul. Kujawskiej lub plac Armii Krajowej byłaby kosztowna, trudna i czasochłonna do realizacji. Stąd też linia przez most do Dworca	MZD: Konsultacje społeczne mają na celu m.in. uzyskanie opinii mieszkańców co do zasadności poprowadzenia linii tramwajowej na dworzec główny. Dziękujemy za Pana opinie.

				<p>Głównego nie będzie miała praktycznie żadnego znaczenia dla mieszkańców lewobrzeża. By zapewnić sprawny dojazd z Dworca Głównego do alei Jana Pawła II potrzeba budowy trzeciego pasa ruchu wzdłuż ul. Kujawskiej i organizacji ruchu:</p> <ol style="list-style-type: none">1. buspas w kierunku z dworca na most, by zapewnić swobodny przejazd autobusom,2. pas dla samochodów z dworca na most,3. pas dla samochodów i autobusów z mostu na dworzec (w tym kierunku nigdy nie ma korków). <p>Linia tramwajowa zaburzy ruch na moście i ponownie wymusi ruch w układzie po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Obecny „suwak” skraca „wąskie gardło” tylko do połowy mostu i znacząco usprawnia wjazd na most z ul. Kujawskiej i plac Armii Krajowej. Linia tramwajowa zaburzy także zjazd z mostu na aleję Jana Pawła II, przecinając jezdnię na długim odcinku. Przejazd tramwajów</p>	
--	--	--	--	--	--



				przez most na zasadzie „mijanki” również nie wprowadzi usprawnienia, a grozić będzie blokadą torowiska w razie awarii tramwaju na moście. Przy układzie przystanku i PAT na środku alei Jana Pawła II dojazd autobusem z dworca umożliwi sprawną i wygodną przesiadkę na autobusy i tramwaje w dowolnym kierunku. Linia tramwajowa przez most oznacza duże koszty i wydłużenie prac.	
25	Koncepcja nr 2/ Adam Jarosz	Linia tramwajowa na most Piłsudskiego	Zamiast linii tramwajowej PAT dla autobusów na środku Al. Jana Pawła II do wjazdu na most.	Dzięki temu rozwiązaniu autobusy na lewobrzeże będą maksymalnie uniezależnione od ruchu samochodów. W kierunku „na lewy brzeg” będą jechać w PAT i tuż przed mostem włączać się do ruchu, dzięki czemu ominą korki okołomostowe. W kierunku „na aleję Jana Pawła II” autobusy wjeżdżające na PAT tuż za mostem będą mogły znacznie sprawniej wjechać na przystanek i być maksymalnie uniezależnione od samochodów. Zniwelowane zostanie też zagrożenie blokowania jezdni, w momencie, gdy	MZD: Proszę zwrócić uwagę, że to właśnie tramwaje są najmniej kolizyjnym oraz najszybszym środkiem transportu. Sam PAT zaprojektowany musi być w sposób umożliwiający postój zarówno tramwaju jak i autobusu.



				kilka autobusów i tramwajów wjedzie na zintegrowany przystanek przy Al. Jana Pawła II jednocześnie.	
26	Koncepcja nr 3/ Piotr Rękosiewicz	Brak tunelu dwujezdniowego	Wprowadzenie dwóch jedni w obu kierunkach w tunelu	Brak tunelu dwujezdniowego w jednym kierunku spowoduje w razie awarii samochodu lub kolizji niepotrzebny korek i kłopot z dotarciem służb.	MZD: W koncepcji nr 3 zaprojektowano tunel dwupasowy po jednym pasie w każdym kierunku. Przyjęta w koncepcji szerokość każdego pasa po 5,00 m zapewnia możliwość omięcia pojazdu, który by z jakichkolwiek przyczyn utknął w tunelu. 5-cio metrowa szerokość jezdni daje możliwość omięcia stojącego pojazdu.
27	Koncepcja Nr 1a/ Krzysztof Teliżyn		Dodać lewoskręt z ul. Chopina lub prawoskręt w ul. Chopina, dodać południowe wejście na PAT, północne śluzy wjazdowo-wyjazdowe PAT przesunąć na wysokość Ślimaka Getyńskiego oraz poprowadzić torowisko przez most środkiem pomiędzy jezdniami.		MZD: Prawoskręt w ul. Chopina zastosowano w wariantcie 2. Nie ma możliwości przesunięcia północnych śluz w rejon Ślimaka Getyńskiego ponieważ śluzy te są zlokalizowane przed Placem Artylerii Polskiej. Ślimak Getyński leży po południowej stronie Placu Rapackiego. Problem lokalizacji torowiska w osi mostu lub na jego skraju jest kwestią otwartą.



28	Koncepcja Nr 2 / Krzysztof Teliżyn		Usunąć wydłużone rondo, północne śluzy wjazdowo-wyjazdowe, PAT przesunąć na wysokość Ślimaka Getyńskiego oraz poprowadzić torowisko przez most środkiem pomiędzy jezdniami		MZD: Wydłużone rondo jest propozycją zawartą w wariancie nr 2. Brak tego ronda zawarto w wariancie nr 1A. Nie ma możliwości przesunięcia północnych śluz w rejon Ślimaka Getyńskiego ponieważ śluzy te są zlokalizowane przed Placem Artylerii Polskiej. Ślimak Getyński leży po południowej stronie Placu Rapackiego. Problem lokalizacji torowiska w osi mostu lub na jego skraju jest kwestią otwartą.
29	Koncepcja Nr 4/ Krzysztof Teliżyn		Dodać torowisko przez most środkiem pomiędzy jezdniami i zaprojektować północne śluzy wjazdowo wyjazdowe PAT na wysokości Ślimaka Getyńskiego.		Pan Maciej Neumann: Koncepcja nie stwarza technicznych przeszkód w poprowadzeniu tramwaju przez most. Wręcz przeciwnie – wydzielony w stronę mostu buspas przewidziany jest właśnie jako PAT.
30	Koncepcja Nr 4/ Jakub Gołębiowski		- Poprowadzenie PAT przez Most Piłsudskiego. Na takim PAT być może można by dopuścić do ruchu taksówki. - Wprowadzenie drugiego przejścia dla		Pan Maciej Neumann: Drugie przejście dla pieszych jest przewidziane w koncepcji – jest jednym z jej fundamentalnych założeń. PAT na moście - pożądany ale nierealny ze względu na zbyt małą szerokość na moście.

			<p>pieszych na zintegrowany peron przesiadkowy, które jednocześnie udrożni ciąg pieszy na linii ul. Mickiewicza - Łuk Cezara</p> <p>- Przejścia powinny być szerokie a okres zielonego światła wydłużony.</p>		
31	Koncepcja 1a i 1b/ Adam Świątkiewicz (spotkanie konsult.)		Umiejscowienie linii tramwajowej środkiem mostu.	Aby tramwaj nie miał kolizji z samochodami	<p>MZD: Problem lokalizacji torowiska w osi mostu lub na jego skraju jest kwestią otwartą</p> <p>Pan Maciej Neumann: Tramwaj w osi mostu, a nie przy jego krawędzi likwiduje niepotrzebne kolizje ze Ślimakiem Getyńskim i ul. Kopernika. Na placu AK umożliwia w przyszłości poprowadzenie torów przez wiadukt na całe lewobrzeże – a jest to jedyne miejsce gdzie można to uczynić (wobec braku miejsca na torowisko na nowym moście).</p>
32	Koncepcja 1a i 4/ Adam Świątkiewicz (spotkanie konsult.)		Zwężenie do szerokości jednego pasa na wysokości PAT		<p>MZD: Zwężenie jezdni do jednego pasa na wysokości PAT jest nieuzasadnione z punktu widzenia bezpieczeństwa osób podróżujących komunikacją miejską jak i</p>



	konsult.)				<p>kierowców.</p> <p>Pan Maciej Neumann: Dwie jezdnie w kierunku północnym wydają się niezbędne, ze względu na wprowadzenie w Aleję JP2 ruchu z ul. Kopenrika oraz ze Ślimaka Getyńskiego - zwłaszcza w obliczu rozpatrywanych likwidacji lewoskrętu z Chopina oraz zamknięcia Bulwaru. W kierunku południowym możliwa jest jedna jezdnia, co lekko ułatwi wyjazd z Chopina na most. W takim wariantcie wytniemy drzewa tylko po jednej stronie, a przy przesunięciu osi nowego układu na zachód – można ocalić większe i liczniejsze drzewa od strony fontanny.</p>
33	Koncepcja 1 b/ Jerzy Czerny (spotkanie konsult.)	Poprowadzenie tramwaju przez most.	Niezbędna analiza techniczna wytrzymałości mostu.		MZD posiada analizę techniczną stanu i wytrzymałości mostu. Warto dodać, że ewentualne poprowadzenie tramwaju przez most poprzedzone zostanie kapitalnym jego remontem.
34	Koncepcja 1/ Uczestnik (spotkanie konsult.)		Wprowadzenie dwóch pasów ruchu w obu kierunkach.		MZD: Zastosowanie dwóch jezdni po dwa pasy ruchu przewidziano w wariantcie nr 1A i 2. Pan Maciej Neumann: i 4.



35	Koncepcja nr 2/ Uczestnik (spotkanie konsult.)		Pasaże handlowe w podziemnym przejściu		MZD: Pasaże handlowe w przejściu podziemnym są elementem o którym możemy szczegółowo mówić na etapie prac projektowych. W chwili obecnej należy skupić się na wyborze konkretnego wariantu ruchowego, który to pozwoli na przystąpienie do prac projektowych.
36	Koncepcja nr 1 b/ Pan Kołcz (spotkanie konsult.)	Linia tramwajowa do Dworca Głównego	Poprowadzenie tramwaju dalej, niż do Dworca Głównego.		MZD: W najbliższych nie planuje się budowy układu torowego umożliwiającego poprowadzenie tramwaju poza Dworzec Główny. Pan Maciej Neumann: Należy jednak wyprowadzić tramwaj z mostu tak, aby w przyszłości móc jak najłatwiej to uczynić. A że jedynym miejscem gdzie można to zrobić jest Plac AK, więc tory powinny być poprowadzone środkiem mostu i obecnie na Placu AK skręcać w stronę Dworca. W przyszłości będzie możliwe proste przedłużenie linii np. osi Trasy Staromostowej do Andersa.
37	Koncepcja nr 1 b/ Uczestniczka (spotkanie konsult.)	Linia tramwajowa na moście	Lepiej połączyć linią tramwajową dworzec z Podgórzem, ponieważ przez most jeździ wiele połączeń z dworcem.		MZD: Inwestycja o której Pani pisze nie jest objęta żadnymi planami.



38	Koncepcja nr 3/ Jerzy Czerny (spotkanie konsult.)		Nie można wykreślać tunelu ze względu na zbyt duży koszt. Ta sprawa jest dyskutowana już bardzo długo. Jest jeszcze czas, żeby pozyskać środki na porządne rozwiązanie problemu.		MZD: Proszę zwrócić uwagę, że koncepcja z tunelem podziemnym dla samochodów jest jednym z wariantów poddanych pod konsultacje społeczne. W każdym z opracowań jako element pomocniczy zostały dodane plusy i minusy rozwiązań. Niewątpliwie biorąc pod uwagę wariant z tunelem podziemnym należy podkreślić koszty jego budowy.
31	Koncepcja nr 1B/ Krzysztof Ryba	Rysunek skrzyżowania ulic: Jana Pawła II - Mickiewicza – Wały gen.Sikorskiego	Patrz rysunki poniżej tabeli. Przedstawiam 2 warianty, różniące się tylko pasem PAT od strony placu Teatralnego (a przez to i kosztami wprowadzenia koncepcji).	<ul style="list-style-type: none">- Wprowadzenie tej zmiany zapewni bardzo dobrą przejezdność dla środków komunikacji miejskiej.- Wyeliminuje zbyt skomplikowane wydłużone rondo (nieczytelne, dla przeciętnego kierowcy)- Wyeliminuje podwójne przecięcie się ruchu samochodowego z kierunku Podgórze (wzdłuż alei JP II) z linią tramwajową.	MZD: Koncepcja Pana zostanie poddana analizie projektanta.



OPIS zmodyfikowanego wariantu 1B (patrz pkt. 31 powyższej tabeli)

Poniższy rysunek przedstawia koncepcję skrzyżowania Jana Pawła II - Mickiewicza - Wały gen. Sikorskiego.

Wprowadza klasyczne rondo, do którego:

- 1) Od Placu Niepodległości ulica Aleje Jana Pawła II ma trzy pasy, (z czego jeden to BUS-pas). Przed samym skrzyżowaniem zostaje zawężona do dwu pasów, z czego jeden jest pasem specjalnym tylko dla autobusów. Skręt w ulicę Mickiewicza odbywa się z BUS-pasa.
- 2) Od placu teatralnego ulicą Wały gen. Sikorskiego wiodą dwa pasy, (z czego jeden to BUS-pas/PAT).
- 3) Na rondo autobusy komunikacji miejskiej mogą wjechać i zjechać wydzielonymi dla siebie pasami.



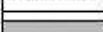


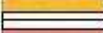


Rysunki do uwagi nr 31 (autorstwa p. Krzysztofa Ryby):



WARIANT 1C BUS-pas

SKRZYŻOWANIE ULIC: JANA PAWŁA II - MICKIEWICZA -
- WAŁY GEN. SIKORSKIEGO
WYDŁUŻONE RONDO NA SKRZYŻOWANIU

OZNACZENIA

-  Krawężnik uliczny, wystający
-  Krawężnik uliczny, betonowy, wtopiony
-  Nawierzchnia jezdni
-  Projektowane PAT ze słuzami
-  Projektowane chodniki
-  Projektowana ścieżka rowerowa
-  Projektowany przebieg linii tramwajowej
-  Istniejące drzewa do wycinki





Miasto Toruń



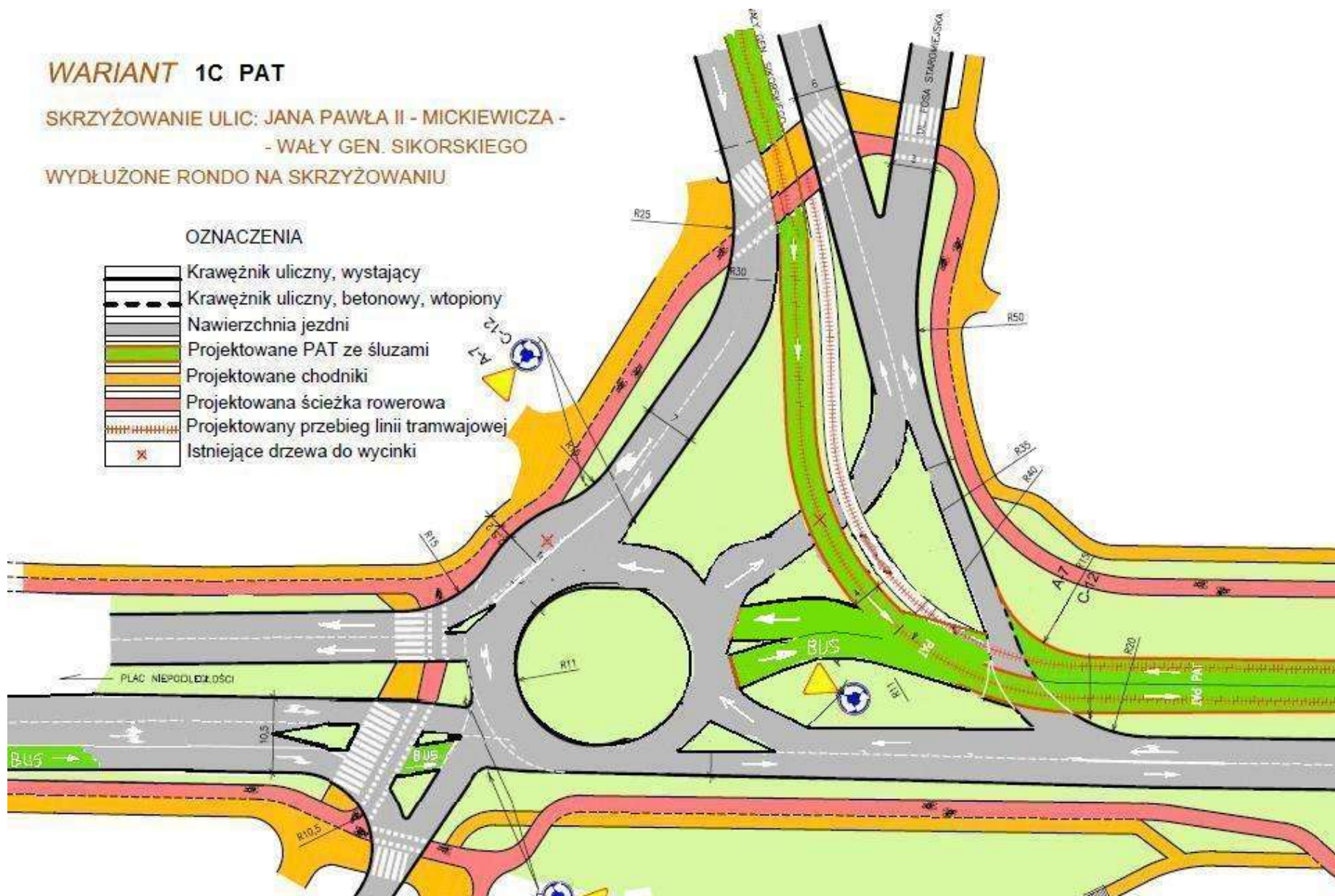
WARIANT 1C PAT

SKRZYŻOWANIE ULIC: JANA PAWŁA II - MICKIEWICZA -
- WAŁY GEN. SIKORSKIEGO

WYDŁUŻONE RONDO NA SKRZYŻOWANIU

OZNACZENIA

	Krawężnik uliczny, wystający
	Krawężnik uliczny, betonowy, wtopiony
	Nawierzchnia jezdni
	Projektowane PAT ze służami
	Projektowane chodniki
	Projektowana ścieżka rowerowa
	Projektowany przebieg linii tramwajowej
	Istniejące drzewa do wycinki





Inne propozycje:

1) Pan Ryszard Stachowiak

Wyjaśnienie: Uczestnik otwartego naboru propozycji przebudowy Pl. Rapackiego, którego koncepcja została odrzucona z uwagi na budowę przejścia nadziemnego, podczas konsultacji społecznych przedstawił zmodyfikowaną koncepcję, w której kładka dla pieszych jest na poziomie chodników. Propozycja p. Stachowiaka zostaje włączona do raportu pokonsultacyjnego, jako uwaga zgłoszona w trakcie konsultacji, jednakże nie było możliwości oddawania na nią głosów.

Ryszard Stachowiak

Plac Rapackiego - Konsultacje Społeczne - Koncepcja Przebudowy

W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi w sprawie zmian na Placu Rapackiego przedstawiam zmodyfikowaną wersję zgłoszonej wcześniej mojej propozycji.

Projekt przewiduje:

1. Przeniesieniu torowiska na zachód na obecny chodnik i prawą jezdnię Alei w kierunku mostu oraz wykonanie zintegrowanych przystanków PAT (zachowanie możliwości ewentualnego połączenia z linią Nr 4. przez most).
2. Płynne obniżeniu poziomu Alei Jana Pawła II na odcinku długości 100 m. o 4,5 m. w środkowej części tego odcinka.
3. Zwężenie obniżonej części Alei IP II o szerokość przeniesionego torowiska.
4. Wykonanie kładki dla pieszych i rowerzystów na obecnym poziomie gruntu, nad środkiem tego obniżonego odcinka.

Czas realizacji (zdaniem autora): prace projektowe 6-9 miesięcy, wykonanie 6 miesięcy

1. przełożenie 200 m torowiska i wykonanie PAT-ów
2. wykonanie wykopu i wywiezienie 2700 m³ piasku (120 wywrotek)
3. wykonanie murów oporowych 200 mb, 1000 m²

Przybliżone koszty inwestycji (zdaniem autora) to 10 mln zł.

(Dla porównania tyle kosztował parking na pl. Św. Katarzyny gdzie zakres prac był dużo większy, wywieziono tam więcej ziemi i wykonano więcej prac betonowych)

PLUSY: Wygoda, bezpieczeństwo, możliwości wykonawcze

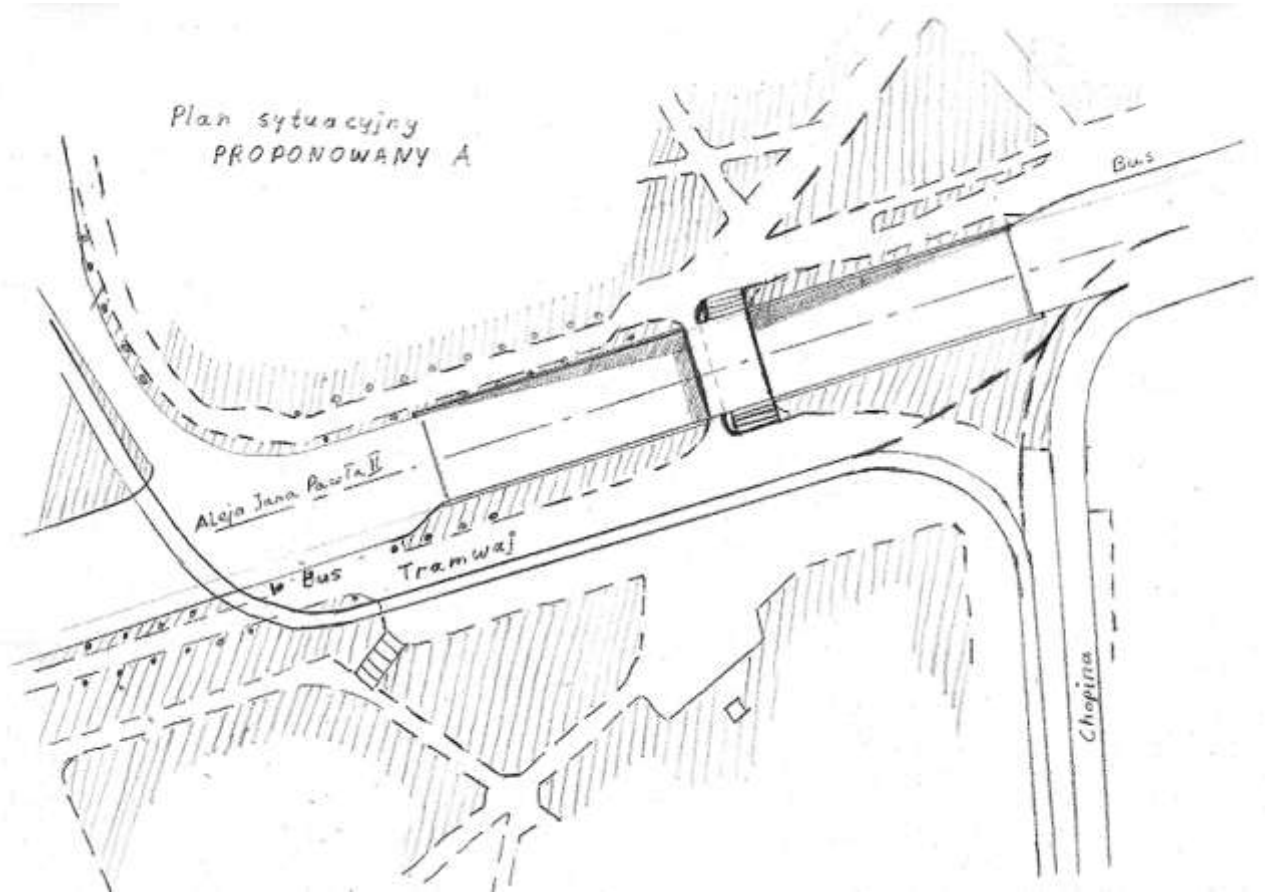
1. Wydzielenie komunikacji pieszej (i rowerowej) bezkolizyjne przejście, poprawa bezpieczeństwa.
2. Poprawa elastyczności i płynności ruchu samochodów.
3. Poprawa bezpieczeństwa i warunków korzystania z komunikacji miejskiej PAT.
4. Zmniejszenie hałasu na placu i przy fontannie Cosmopolis.
5. Zachowanie otwartej przestrzeni krajobrazowej.
6. Zachowanie obecnego ładu przyrodniczego, kulturowego – połączenie Starówki i Bydgoskiego Przedmieścia i infrastrukturalnego (przebudowa nie koliduje z przebiegiem strugi oraz mediów: wod – kan, gaz).
8. Możliwość poprowadzenia linii tramwajowej na most w miarępotrzeb.
9. Możliwość prowadzenia prac etapami bez potrzeby ograniczania ruchu.
10. Stosunkowo niskie koszty przy uzyskanych efektach takiego rozwiązania

MINUSY:

1. Wyjazd z ul. Chopina tylko w prawo na most.
2. Wycięcie 7 drzew.









2) Uczestnik konsultacji (imię i nazwisko nie zostały podane):

Chciałbym podsunąć pomysł na rozbudowę. Tyle różnych planów jest ale nie wiadomo który wybrać? Moja propozycja jest taka aby było bezpiecznie i ładnie się prezentowało to zbudować Tunel Szklany z podświetleniem LED nad ulicą aby wszyscy mogli podziwiać i tunel z samochodu i okolice z tunelu szklanego. Nie trzeba przynajmniej przebudowywać specjalnie Placu Rapackiego ani robić jakiś wykopów a Tunel nad ulicą zwiększy bezpieczeństwo kierowcom jak i pieszym nie martwiącym się czy zdążą przejść czy nie? Z myślą o niepełnosprawnych i Matek z dziećmi można by było zamontować jakąś windę albo ruchome schody? Dla mnie ta koncepcja jest bezpieczna a Szklany Tunel nad Placem Rapackiego będzie lepiej się komponował i prezentował niż puszczenie pod ziemią pieszych albo samochody. Myślę że wiele osób ze mną się zgodzi.



Uwagi ogólne zgłoszone w ramach konsultacji, nieujęte w tabeli zbiorczej:

1) Eugeniusz Martyniuk:

Projekt pana Stachowiaka jest najlepszym i chyba najtańszym rozwiązaniem. Bezkonfliktowy ciąg pieszy ze Starówki na Bydgoskiego Przedmieście jest podstawowym i najważniejszym elementem przebudowy. Bez ciągu spacerowego nad wykopem dla samochodów, przebudowa Placu jest bezsensowna. Dobrze byłoby, gdyby szerokość ciągu wynosiła min. 20 m. - oczywiście jeżeli pozwolą na to uwarunkowania techniczne.

2) Jakub Gołębiwski:

- a. Ważne aby nowy plac był przestrzenią bardzo przyjazną zgodnie z założeniami przedstawionymi w koncepcji Pawła Kołacza
- b. Warto aby wprowadzone rozwiązania wyraźnie wzmacniały atuty komunikacji alternatywnej (autobusy, tramwaje, taxi i rowery). Chodzi o to, aby część mieszkańców rzeczywiście przesiadła się na transport zbiorowy. Dlatego w moim odczuciu ważne jest, aby:
 - przesiadki były jak najpłynniejsze
 - czasy dojazdu jak najkrótsze
 - aby autobus i tramwaj jechały przez most szybciej niż samochód
 - aby podróż z Dworca na przykład na kampus UMK nie wymagała dwukrotnego kasowania biletu (bilet czasowy?)
 - być może konieczne będzie ponowne przemyślenie sieci połączeń autobusowych

3) Krzysztof Kuczborski

jako mieszkaniec Przedmieścia Bydgoskiego zdecydowanie sprzeciwiam się opcji tunelu dla pieszych. Jest to archaiczne rozwiązanie, nie proekologiczne i nie promujące zdrowego/aktywnego sposobu przemieszczania się. Ponure tunele dla pieszych to relikty minionego ustroju. Plac Rapackiego jest miejscem w którym należy promować rower i spacer pomiędzy starówką a Bydgoskim. Ruch samochodowy trzeba możliwie zmniejszyć lub ukryć przez zastosowanie tunelu dla samochodów (koncepcja 3 lub 4). Może być kosztownie ale zrobi się to raz na zawsze. Toruń jest miastem nowoczesnym.

4) Krzysztof Kawa:

Nie chciałbym się wypowiadać na temat, która z przedstawionych koncepcji powinna być realizowana. Wydaje mi się jednak, że władze miasta powinny wybrać koncepcję, która odpowiada zarówno możliwościom finansowym oraz pozwoli na dalszy rozwój miasta. W każdej koncepcji przebudowy powinno się zwrócić baczną uwagę na to, co może kryć się pod ziemią. Jest to istotne zwłaszcza w mieście o wielowiekowej tradycji. Przed ostateczną decyzją o rozpoczęciu prac projektowych zawsze powinno się przeprowadzić kompleksowe badania podziemne aby zbadać:

- co może utrudnić budowę,



- co można by przy pracach budowlanych dodatkowo odsłonić i uatrakcyjnić ofertę turystyczną miasta.

Mało kto wie, że w Toruniu Plac Rapackiego i Plac Artylerii znajdują się na terenie dawnych fortyfikacji z XVII - XIX wieku:

- rejon Placu Rapackiego - relikty BRAMY BYDGOSKIEJ
- rejon Placu Artylerii - pozostałości grodzy fortecznej w fosie, podobnej do tej, która znajduje się pod przyczółkiem mostu drogowego.
- mogą też być fragmenty stanowisk bojowych w załamaniach fosy.

W epoce georadarów takie badanie można przeprowadzić stosunkowo szybko i za niewielkie pieniądze. Nawet w pobliskim Chełmnie zdecydowano się na badanie georadarem w ubiegłym roku. Poproszono w tym celu ekipę z telewizyjnego programu "Było nie minęło". W wybranych miejscach można dokonać prace wykopaliskowe w celu dokładniejszego poznania tego co jest ukryte pod ziemią i ustalenia sposobu zagospodarowania. Ostatnio w wielu miastach Polski (np. Kraków) i Europy jest moda na odsłanianie relikwów przeszłości przy okazji prowadzonych inwestycji. Zawsze powstaje dodatkowa atrakcja turystyczna. W Toruniu jest grupa osób, które mogą oprócz mnie udzielić szczegółowych informacji, w tym Miejski Konserwator Zabytków, członkowie Towarzystwa Przyjaciół Fortyfikacji, członkowie Toruńskiego Towarzystwa Fortyfikacyjnego. Liczę, że władze miasta wezmą mój głos pod uwagę.

5) Uczestnik dyżuru konsultacyjnego:

- Nie należy w sposób znaczący ingerować w istniejący układ komunikacyjny.
- Należy wydłużyć sygnalizację świetlną na przejściu dla pieszych na Pl. Rapackiego.
- Należy zachować istniejący drzewostan.
- Po otwarciu nowego mostu natężenie ruchu na Pl. Rapackiego znacząco spadnie.

6) Uczestnik dyżuru konsultacyjnego:

- Dobrym rozwiązaniem jest podziemne przejście dla pieszych o łagodnych spadach.
- Należy się wzorować na przejściu dla pieszych przy wiadukcie przy ul. Kościuszki.
- Wybrany wariant powinien być uzasadniony nie tylko komunikacyjnie, ale również kosztowo.

7) Uczestnik spotkania konsultacyjnego:

Jedynie koncepcja pana Stachowiaka poruszała problem wyprowadzenia torów tramwajowych poza pasy jezdni - na pl. Artylerii i pl. Rapackiego. Poprowadzenie tramwaju poza jezdnią już rozwiązuje problem, bo zwiększa czas przejazdu o 1 cykl świateł. Takie rozwiązanie powinno być wprowadzone nawet do najbardziej oszczędnej formy - PAT poza jezdniami.

8) Lech Marecki (spotkanie konsultacyjne):

Musimy wziąć pod uwagę, że to jest inwestycja wieloletnia i nie można oszczędzać w takim przypadku.



9) Jerzy Czerny (spotkanie konsultacyjne):

Dlaczego nie zbudować przy Pl. Rapackiego? Połowę mostu już mamy - projekt. Możemy ten most wschodni powielić. Powinniśmy także rozważyć możliwość dobudowania drugiej jezdni na moście.



Rekomendacje przesłane przez grupy mieszkańców:

Toruń, 22 kwietnia 2013

Rekomendacja

Będąc inicjatorami oddolnych konsultacji społecznych w sprawie przebudowy Placu Rapackiego przedstawiamy w punktach jakie rozwiązania uważamy za potrzebne oraz jakiego rodzaju użyteczności oczekujemy od nowego Placu Rapackiego.

- 1. Stawiamy na koncepcję która pozwoli na równych prawach współistnieć ruchowi pieszemu, samochodowemu oraz komunikacji miejskiej.**

Mając na względzie bezpieczeństwo oraz praktyczność rozwiązań pragniemy żeby ruch samochodowy nie był dominującym czynnikiem przy podejmowaniu decyzji w sprawie Placu Rapackiego. Chcemy żeby Plac pozostał węzłem przesiadkowym jednak chcemy także żeby poprawiony został ruch pieszych przemieszczających się między Bydgoskim i Starówką. Uważamy że warto wykorzystać rozwiązania strategii zrównoważonego rozwoju.

- 2. Jesteśmy za rozwiązaniami pozwalającymi połączyć Bydgoskie ze Starówką oraz zwiększającymi ilość miejsc zielonych i służących rekreacji.**

Niech Plac Rapackiego znajdujący się między Staromiejskim a Bydgoskim stanie się miejscem rekreacji. Stworzenie miejsc zielonych oraz miejsc rekreacji będzie odpowiedzią na potrzeby mieszkańców. Ideą wartą chwili zastanowienia jest system połączeń z ważnymi punktami znajdującymi się w obrębie Placu Rapackiego – bulwar, fontanna, most. Ważne żeby mieszkańcy czuli się na Placu Rapackiego dobrze i bezpiecznie.

- 3. Biorąc pod uwagę newralgiczność punktu jakim jest Plac Rapackiego popieramy koncepcję stworzenia PAT z możliwością rozszerzenia tej koncepcji aż do Alei Solidarności.**

Koncepcja PAT jest, Naszym zdaniem, najlepszym rozwiązaniem dla Placu Rapackiego w kwestii komunikacji miejskiej. Zintegrowane przystanki pozwolą na komfortowe przesiadanie się. Warto zastanowić się nad przedłużeniem PAT aż do Alei Solidarności co zapewni autobusom i tramwajom omijanie korków oraz poprawę komfortu podróży. Ciekawą propozycją jest stworzenie tak zwanych „zielonych torów” czyli zasianie trawy na torowisku tramwajowym. Jest to estetyczne rozwiązanie zwiększające udział zieleni w przestrzeni.

- 4. Sprzeciwiamy się tworzeniu tunelów oraz przejść podziemnych.**

Bardzo ważny aspekt dla mieszkańców Naszego miasta. Tunele oraz przejścia podziemne uznajemy za nieestetyczne oraz niebezpieczne. Przejście podziemne nawet monitorowane jest miejscem gdzie wydarzyć się może wiele. Dodatkowo sprowadzenie ruchu pieszego pod ziemię to przeszkoda dla osób niepełnosprawnych oraz starszych. Oprócz aspektów czysto społecznych wadą takich rozwiązań są także koszty inwestycji.

Rekomendacje zostały wypracowane podczas Kawiarenki Obywatelskiej która odbyła się w dniu 15 kwietnia br. w Chilli Rock Bar w Toruniu. W spotkaniu brali udział przedstawiciele toruńskich organizacji pozarządowych oraz Rad Okręgów Bydgoskiego i Staromiejskiego.

Uczestnicy: Fundacja Stabilo, Pracownia Zrównoważonego Rozwoju, Ruch Młodych, Stowarzyszenie Młody Głos, Stowarzyszenie „Młodzi Demokraci”, Stowarzyszenie Inicjatywa Młodych, Stowarzyszenie „Wędka”, Rada Okręgu Bydgoskie Przedmieście, Rada Okręgu Staromiejskie



Stanowisko rad okręgów nr 1, 2 oraz 4:

Toruń, 22 kwietnia 2013 roku

Stanowisko Rad Okręgów (Podgórz – Nr 1, Stawki – Nr 2 i Czerniewice – Nr 4) w sprawie przebudowy Placu Rapackiego i transportu zbiorowego w lewobrzeżnej części Torunia

W związku z toczącą się dyskusją na temat koncepcji przebudowy Placu Rapackiego oraz planowego równocześnie remontu mostu im. J. Piłsudskiego – jesteśmy zobligowani przedstawić stanowisko w w/w sprawach ukazujące punkt widzenia mieszkańców lewobrzeżnego Torunia.

1. Uważamy, że pomysł przywrócenia ruchu tramwajowego na moście w obecnej sytuacji spowoduje znaczne utrudnienie w komunikacji mieszkańców w relacji prawobrzeże-lewobrzeże. Przeprowadzenie tramwaju wyłącznie na potrzeby skomunikowania prawej strony miasta z Dworcem Głównym wydaje się niewystarczającym powodem do ponoszenia znacznych kosztów inwestycji w najbliższym czasie. Obecny rozkład komunikacji miejskiej w stopniu wystarczającym gwarantuje w/w połączenie. Głównym celem komunikacji tramwajowej jest przewożenie znacznych ilości pasażerów, co w związku z bardzo niskim współczynnikiem urbanizacji terenów położonych na lewym brzegu Wisły będzie w najbliższym czasie nierealne.
2. Chcemy, aby dyskusja nt. wprowadzenia tramwaju na most stała się pretekstem do opracowania spójnej wizji komunikacji miejskiej w lewobrzeżnej części Torunia. Dopiero po dopasowaniu siatki połączeń do przeprowadzanych w najbliższym czasie inwestycji (ukończenie nowego mostu, remont starej przeprawy), a także uwzględnieniu dynamicznych procesów urbanizacyjnych (mających miejsce równocześnie na dużej przestrzeni lewobrzeżnych osiedli), będzie możliwe znalezienie optymalnego sposobu ich połączenia.
3. Nie czekając na prowadzone aktualnie i w przyszłości inwestycje, konieczne jest opracowanie schematu komunikacji miejskiej w okresie remontu mostu im. Piłsudskiego. Należy m.in. powrócić do koncepcji linii autobusowej łączącej jedynie lewobrzeżne osiedla (która jest niezbędna również do zapewnienia równego dostępu do organizowanego targowiska), a także do stworzenia zastępczej Szybkiej Kolei Miejskiej, która w przypadku sukcesu mogłaby zostać na trwałe wpisana w toruńską sieć połączeń komunikacyjnych.
4. Konieczne jest również rozpoczęcie dyskusji na temat organizacji ruchu na moście im. Piłsudskiego po jego przebudowie. Jej efektem powinno być znalezienie rozwiązania (popartego m.in. badaniami i symulacjami) gwarantującego maksymalne usprawnienie ruchu w ramach ograniczonych możliwości techniczno-budowlanych.

RADA OKRĘGU NR 1 PODGÓRZ

Wojciech Klabun
/-/

Przewodniczący
Rady Okręgu nr 1

RADA OKRĘGU NR 2 STAWKI

Roman Skibiński
/-/

Przewodniczący
Rady Okręgu nr 2

RADA OKRĘGUNR 4 CZERNIEWICE

Wiesław Kania
/-/

Przewodniczący
Rady Okręgu nr 4



Opinia Stowarzyszenia Rowerowy Toruń

RT 12/2013
 f. m. PPA Szw
 Do Podkomisji
 Konsultacyjnej Pl. Rapackiego

www.rowerowytorun.com.pl

URZĄD MIASTA TORUŃ
 Wydział Komunikacji Społecznej i Informatycznej
 Toruń, 23 kwietnia 2013 r.
 23.04.2013
 dz. 19.37105

0215017
 Data przyjęcia: 2013-04-22 13:44:41
 Projekt: 19.37105-2013
 Projekt: System Zarządzania
 Biuro: Biuro Organizacji - 4012
 Zaliczenie: 0

W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi odnośnie przebudowy Placu Rapackiego w Toruniu stowarzyszenie Rowerowy Toruń pragnie przedłożyć swoją opinię w tym temacie.

1. Obserwacje ruchu drogowego w obrębie Placu Rapackiego przeprowadzone w ostatnich latach przez nasze stowarzyszenie m.in. przy okazji pomiaru ruchu rowerowego pokazują, że w godzinach szczytu to nie pieszcy są przyczyną zatorów drogowych lecz zbyt duże natężenie ruchu samochodowego w odniesieniu do parametrów technicznych Al. Jana Pawła II oraz mostu im. Piłsudskiego (średnie natężenie ruchu na moście rzędu ok. 45 000 pojazdów mechanicznych na dobę). Kosztowna budowa tunelu dla pieszych może tylko w minimalnym stopniu polepszyć przepustowość ruchu pojazdów natomiast znacząco pogorszy warunki ruchu rowerowego i pieszego w obrębie placu tworząc zbyteczne i archaiczne przeszkody architektoniczne w postaci schodów. Biorąc pod uwagę charakter i lokalizację Placu Rapackiego budowa podziemnego przejścia dla pieszych i rowerzystów jest wysoce niewskazana.
2. Idea tunelu dla samochodów jest koncepcyjnie słuszna jednakowoż ze względu na wysokie koszty wykonania oraz utrzymania wydaje się propozycją mało realną.
3. Stworzenie wspólnego przystanku autobusowo-tramwajowego na północ od przejścia dla pieszych przez Al. Jana Pawła II wymaga przeprowadzenia dogłębnych analiz opartych m.in. na podstawie aktualnej i planowanej sieci połączeń komunikacji miejskiej. Parametry techniczne peronów muszą uwzględniać dużą ilość pasażerów w godzinach szczytu korzystających z przystanków w obrębie Placu Rapackiego. Istnieje prawdopodobieństwo, że perony wydzielone pomiędzy jezdniami nie pomieszczą wszystkich pasażerów komunikacji miejskiej oczekujących na tramwaj lub autobus (także komunikacji pozamiejskiej) jednak ocena tego faktu winna zostać poddana dokładnej ekspertyzie. Budowa przystanku zintegrowanego wraz z pozostawianiem przekroju jezdni 2x2 wymuszałaby konieczność wycinki drzew znajdujących się w pasie drogowym, co byłoby niekorzystne dla ogólnego wyglądu placu oraz Al. Jana Pawła II.
4. Ewentualne wytyczenie torowiska tramwajowego przez most w kierunku Dworca Głównego winno zostać poddane szczegółowej analizie uwzględniającej koszty przedsięwzięcia, a także skutki jego wdrożenia dla całego systemu komunikacji miejskiej w Toruniu. Budowa torowiska tramwajowego wraz ze zmianami w rozkładzie autobusów jeżdżących na Dworzec

www.roverowytorun.com.pl

Miasto paradoksalnie może pogorszyć bezpośrednią dostępność osiedli z dworcem kolejowym, oraz wydłużyć czas podróży komunikacją miejską poprzez konieczność korzystania z przesiadek, które w mieście wielkości Torunia winy pozostać ostatecznością.

5. Z punktu widzenia ruchu rowerowego konieczne jest zachowanie obecnego układu dróg rowerowych w obrębie Placu Rapackiego wraz z ewentualną rozbudową infrastruktury (w kierunku obszaru Staromiejskiego). Ewentualna przebudowa placu może tylko wpłynąć na polepszenie parametrów technicznych istniejącej infrastruktury dla rowerzystów.
6. W ramach remontu mostu bezwzględnie konieczne z punktu widzenia ruchu rowerowego i pieszego jest poszerzenie istniejących chodników do parametrów pozwalających na wytyczenie obustronnych chodników i dróg rowerowych. Proponujemy przyjąć minimalną łączną szerokość drogi rowerowej i chodnika 4,40 m (2 metry chodnik, 2 metry droga rowerowa, po 0,2 m obustronnej skrajni). Jest to działanie konieczne, które pozwoli zarówno pieszym i rowerzystom bezkonfliktowo współdzielić przestrzeń mostu, który ze względu na swoje położenie zawsze pełnić będzie kluczową rolę dla ruchu pieszo-rowerowego pomiędzy lewą i prawą stroną Wisły.

W związku z powyższym Stowarzyszenie Rowerowy Toruń proponuje w maksymalnym stopniu zachowanie obecnej formy placu wraz z wydłużeniem czasu zielonego dla pieszych i rowerzystów o kilka sekund, co poprawi warunki ruchu w jego obrębie dla niechronionych uczestników ruchu. Przy remoncie mostu konieczne jest poszerzenie chodników celem wytyczenia dwukierunkowej drogi rowerowej i chodnika po stronie wschodniej i zachodniej. Ewentualne zmiany polegające na wydzieleniu wspólnych przystanków autobusowo-tramwajowych czy przeprowadzeniu linii tramwajowej w kierunku dworca miasto muszą zostać poprzedzone rzetelnymi wieloaspektowymi analizami.

Most Piłsudskiego po oddaniu do użytku trasy Nowomostowej winien pełnić funkcję lokalną, prowadzić ruch samochodów do 3,5 tony wraz z komunikacją miejską oraz zapewniać odpowiednie parametry dla wciąż niedocenianego w naszym mieście i kraju ruchu pieszego oraz rowerowego. Ruch tranzytowy i powyżej 3,5 tony winien być skierowany bezwzględnie na nową trasę.

Joanna Jaroszyńska


Stowarzyszenie Rowerowy Toruń

ul. Klonowica 33/2

87 - 100 Toruń

stow@rowerowytorun.com.pl

www.roverowytorun.com.pl

www.roverowytorun.com.pl

IV Dokumentacja fotograficzna

Spotkanie konsultacyjne:



Spacer badawczy:



V Projekt plakatu oraz ulotki



Tramwaj przez most?

Zintegrowany przystanek autobusowo-tramwajowy (PAT)?

Tunel dla samochodów?

Przeście podziemne dla pieszych?

Miejsce spotkań?

Przyjdź. Poznaj. Wybierz.

Zmieniamy plac Rapackiego

Wybierz najlepszą koncepcję przebudowy placu Rapackiego

Spotkanie konsultacyjne:
4 kwietnia (czwartek), godz. 17:00
Centrum Sztuki Współczesnej, Sala „Kino Centrum”
ul. Wały Generała Sikorskiego 13

Spacer badawczy:
13 kwietnia (sobota), godz. 14:00
Spotkanie na placu Rapackiego

Dyżur konsultacyjny:
17 kwietnia (środa), godz. 16:00-18:00
Punkt Informacyjny Urzędu Miasta Torunia,
Wały gen. Sikorskiego 8

Sonda internetowa:
do 22 kwietnia 2013r. można oddawać głos na wybraną koncepcję przebudowy
pl. Rapackiego w sondzie internetowej na www.torun.pl.



**KONSULTACJE
SPOŁECZNE**
Wpływamy na Toruń

Koncepcje przyszłościowego zagospodarowania przestrzeni publicznej pl. Rapackiego i otoczenia, formularz do zgłaszania uwag oraz sonda internetowa dostępne są do 22 kwietnia 2013 r. na stronie internetowej www.konsultacje.torun.pl.



www.torun.pl

Wydział Urbanistyki i Architektury, WU&A



 **KONSULTACJE
SPOŁECZNE**
Wpływamy na Toruń

Tramwaj przez most?

Przeście podziemne dla pieszych?

Zintegrowany przystanek autobusowo-tramwajowy (PAT)?

Tunel dla samochodów?

Miejsce spotkań?

Zmieniamy plac Rapackiego

Wybierz najlepszą koncepcję przebudowy placu Rapackiego.



Wydawca: Urząd Miasta Torunia, WKSII www.torun.pl



Wybierz najlepszą koncepcję
przebudowy placu Rapackiego

Zmieniamy plac Rapackiego

Spotkanie konsultacyjne:

4 kwietnia (czwartek), godz. 17:00
Centrum Sztuki Współczesnej, Sala „Kino Centrum”
ul. Wały Generała Sikorskiego 13

Spacer badawczy:

13 kwietnia (sobota), godz. 14:00
Spotkanie na placu Rapackiego

Dyżur konsultacyjny:

17 kwietnia (środa), godz. 16:00-18:00
Punkt Informacyjny Urzędu Miasta Torunia,
Wały gen. Sikorskiego 8

Sonda internetowa:

do 22 kwietnia 2013r. można oddawać głos
na wybraną koncepcję przebudowy
pl. Rapackiego w sondzie internetowej
na www.torun.pl.

Koncepcje przyszłościowego zagospodarowania
przestrzeni publicznej pl. Rapackiego i otoczenia,
formularz do zgłaszania uwag oraz sonda
internetowa dostępne są **do 22 kwietnia 2013 r.**
na stronie internetowej www.konsultacje.torun.pl.





VII Podsumowanie

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone przez Wydział Komunikacji Społecznej i Informacji Urzędu Miasta Torunia we współpracy z Miejskim Zarządem Dróg w Toruniu w dniach od 4 do 22 kwietnia 2013 r. Proces konsultacyjny został poprzedzony etapem wstępnym, obejmującym otwarty nabór propozycji przebudowy Pl. Rapackiego, który został przeprowadzony w dniach od 12 do 21 lutego 2013 r.

W ankiecie internetowej, w której wzięło udział 352 mieszkańców, zapytano mieszkańców o wskazanie najbardziej preferowanej koncepcji oraz o przydzielenie poszczególnym koncepcjom liczbę punktów od 1 do 6.

- Z głosowania wynika, że mieszkańcy jako idealne rozwiązanie widzieliby tunel dla samochodów (**wariant nr 3**).

Kolejne miejsca zajęły koncepcje zawierające PAT:

- **Koncepcja nr 4, autorstwa p. Macieja Neumanna** - Niezbędny remont nawierzchni jezdni i mostu, PAT aż do Alei Solidarności, drugie przejście dla pieszych na wysokości ul. Mickiewicza.
- **Koncepcja nr 1 b** - Remont nawierzchni jezdni i mostu, tramwaj przez most, PAT. Istotna przebudowa układu drogowego. Jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu. "Wydłużone rondo". Chodniki i trasy rowerowe bez zmian. (17,2%),

Jednocześnie, z uwag przekazywanych przez mieszkańców podczas spotkania konsultacyjnego, spaceru badawczego, a także nadsyłanej korespondencji wynika, że mieszkańcy postrzegają budowę tunelu dla samochodów jako rozwiązanie dobre, ale zbyt kosztowne, niemożliwe obecnie do zrealizowania ze względów finansowych. Dodatkowym elementem zniechęcającym do tego rozwiązania jest długotrwały proces realizacji, wymagający długotrwałych przygotowań oraz prac drogowych w tym newralgicznym dla Torunia miejscu, co spowodowałyby znaczne utrudnienia w ruchu drogowym.

Wiele negatywnych opinii w dyskusji oraz korespondencji zebrała koncepcja przewidująca budowę pod placem Rapackiego tunelu dla pieszych. Głównym argumentem na „nie” były tu kwestie bezpieczeństwa pieszych.

W powszechnej świadomości osób biorących udział w konsultacjach był fakt, że ze względu na ograniczenia przepustowości mostu im. J. Piłsudskiego, nie da się w sposób znaczący poprawić jakości ruchu pojazdów w rejonie placu Rapackiego. W związku z tym najwięcej uwagi poświęcono kwestiom dostosowania tej przestrzeni do potrzeb ruchu pieszego oraz integracji komunikacji miejskiej autobusowej i tramwajowej.



Potwierdzają to wysokie sumy ocen, przyznanych koncepcjom przewidującym tzw. PAT, tj. koncepcji 4 oraz 1b, a także 1a. O ile więc koncepcja z tunelem uzyskała łączną ocenę 1431 punktów, to suma łącznych ocen dla zbliżonych koncepcyjnie propozycji nr 4 oraz 1a przekracza znacznie 2000 punktów. Podobnie rzecz się ma przy łącznym analizowaniu koncepcji 4 oraz 1b.

Rekomendacje:

- Należałoby zatem przyjąć, że w przypadku gdy pełna analiza kosztów i czasu realizacji wykażą, że wykonanie wariantu nr 3 (budowa tunelu dla samochodów) jest nierealne, wskazane byłoby wówczas rozważenie przebudowy Placu Rapackiego zgodnie z koncepcją nr **4+1a** lub **4+1b**. Pozwoli to uzyskać najbardziej oczekiwany efekt dostosowania przestrzeni placu do potrzeb ruchu pieszego i integracji transportu publicznego w ramach PAT.

Uwagi przesłane w trakcie konsultacji, odnoszące się do powyższych wariantów, powinny również zostać rozważone (str. 14-40 raportu). W tym kontekście należy także przeanalizować wnioski przedstawione w piśmie grupy mieszkańców i organizacji pozarządowych (str. 45) przeciwstawiających się budowie tunelu i opowiadającej się za budową rozwiązania typu PAT, a także rad okręgów lewobrzeża, poddających w wątpliwość pomysł przywracania linii tramwajowej na lewy brzeg Wisły.

- Istotnym elementem, który należy brać pod uwagę przy podejmowaniu decyzji jest także stan techniczny mostu im. J. Piłsudskiego. Prowadzone właśnie badania stanu konstrukcji pokażą jak pilna jest potrzeba wykonania prac remontowych, a więc wpłyną na wybór wariantu dla całego placu Rapackiego. Jeżeli okaże się, że nie należy odkładać prac remontowych starego mostu, być może najlepszym rozwiązaniem będzie wykonanie szybkiego remontu bieżącego i zaplanowanie poważnej przebudowy placu Rapackiego – nawet z tunelem dla samochodów – ale w perspektywie realizacyjnej 15-20 lat, czyli po zamortyzowaniu się bieżącej inwestycji.

W tym kontekście analizie powinna być także poddana propozycja pana Ryszarda Stachowiaka, która zakłada usprawnienie ruchu samochodów poprzez obniżenie poziomu Alei Jana Pawła II na odcinku długości 100 m. o 4,5 m. w środkowej części tego odcinka oraz wykonanie kładki dla pieszych i rowerzystów na obecnym poziomie gruntu, nad środkiem tego obniżonego odcinka. Propozycja ta byłaby zapewne mniej kosztowna niż budowa tunelu dla samochodów.

/-/