



Toruń, 26.07.2018 r.

**Pan Paweł Piotrowicz – Dyrektor Wydziału
Komunikacji Społecznej i Informacji UMT**

Dotyczy: Stanowisko rady okręgu 11 „Chełmińskie” na temat konsultowanych koncepcji budowy trzeciego odcinka Trasy Średnicowej „Północnej” – od ulicy Szosa Chełmińska do Szosy Okrężnej przedstawionych na spotkaniu w dn. 03/07/2018 w siedzibie MZD w Toruniu oraz w dniu 04/07/2018 na spotkaniu konsultacyjnym z mieszkańcami.

Analizowany, trzeci odcinek Trasy Średnicowej zasadniczo różni się od wybudowanych wcześniej. Występuje tutaj gęsta zabudowa jednorodzinna, wielorodzinna oraz bezpośrednie sąsiedztwo szkół przy ul. Grunwaldzkiej, a także kościoła parafialnego Świętego Józefa znajdującego się przy skrzyżowaniu planowanego przebiegu trasy Średnicowej Północnej z ulicą Świętego Józefa. Takie zagospodarowanie terenu nie występuje na pozostałych odcinkach TŚ. Powinno to wymusić indywidualne podejście do zadania projektowego Natężenia przedstawione przez projektantów nie odpowiadają zaproponowanym przekrojom ulic. Obecny fragment TŚ w większości jest jednojezdniowy i nie ma tam żadnych utrudnień w ruchu (układ 2x2 występuje na dc. od Sz. Chełmińskiej do Grudziądzkiej ok. 1,3 km i od Batorego do Chrobrego – ok. 0.5 km). Na pozostałych odcinkach o łącznej długości ca 2,5 km ma układ 1x2 i na fragmencie 2+1. To właśnie skrzyżowania są newralgicznymi punktami na układzie komunikacyjnym miasta, zapewniającymi – lub nie – przepustowość oraz bezpieczeństwo użytkowników ruchu.

Postulujemy ponowne przeanalizowanie oraz przedstawienie do konsultacji koncepcji zgodnej z warunkami technicznymi i zapewnionym bezpiecznym użytkowaniem (kierowców, pieszych i rowerzystów); m.in. poprzez:



1. wprowadzenie układu jednojezdniowego na odcinku od Św. Józefa do Szosy Chełmińskiej;
2. wprowadzenie jednopasowego ronda na skrzyżowaniu ulic Św. Józefa i Trasy Średnicowej, które zapewni przepustowość na poziomie równym co najmniej układowi projektowanemu, zapewni płynność ruchu, ograniczy prędkość przejazdu przez skrzyżowanie znacznie podnosząc bezpieczeństwo wszystkich użytkowników; Ponadto rozwiązanie takie wpisze się w układ skrzyżowań w ciągu Św. Józefa (zaprojektowane rondo przy Żwirki i Wigury oraz skrzyżowanie wymuszające ograniczenie prędkości na Placu ks. Frelichowskiego);
3. likwidację sygnalizacji świetlnej na dwóch skrzyżowaniach;
4. w celu przyspieszenia procedowania administracyjnego – przekształcenie trasy do klasy Z (zbiorczej) – w konsekwencji brak konieczności odstępstw od warunków technicznych;
5. skomunikowanie ul. Wybickiego oraz Grunwaldzkiej na zasadzie zwykłego skrzyżowania czterowłotowego;
6. wprowadzenie zielonego parkingu na potrzeby mieszkańców, szkół oraz kościoła przy ul. Borowiackiej;
7. korektę przebiegu dróg rowerowych, zgodnych z trendami projektowymi (na wprost przy skrzyżowaniu, a nie z tak zaproponowanymi odgięciami);
8. pełne skomunikowanie wjazdu i wyjazdu ze szpitala, również dla odwiedzających;

Powyższe postulaty zostały uwzględnione w załączonej koncepcji alternatywnego rozwiązania dla trzeciego odcinka Trasy Średnicowej Północnej promowanej przez RO „Chełmińskie”.

Przedstawione propozycje wynikają przede wszystkim z analizy istniejącego układu komunikacyjnego miasta w tym rejonie:

1. Istnieje obecnie alternatywna droga, w układzie dwujezdniowym: Szosa Chełmińska – Bema – Broniewskiego, która ma olbrzymi zapas przepustowości w stosunku do istniejących i prognozowanych natężeń;
2. Istniejąca TŚ jest w większości jednojezdniowa.

Jk



KOSZTY

Szacujemy, że układ jednojezdniowy TŚ bez sygnalizacji świetlnych na newralgicznym odcinku (Św. Józefa – Szosa Okrężna) będzie o około połowę tańszy niż przedstawiony przez projektantów układ dwujezdniowy z sygnalizacjami.

Zaoszczędzone w ten sposób środki miasto mogłoby spożytkować na wcześniejszą realizację obwodnicy Torunia, która jest miastu bardzo potrzebna i zgodnie ze słowami Pani Dyrektor MPU jest również ujęta w strategicznych planach miasta.

Wypracowane powyżej stanowisko rady okręgu jest konsekwencją dogłębnej analizy przedstawionej koncepcji oraz zebrania uwag od mieszkańców oraz interesariuszy, których opinię miasto powinno było wziąć pod uwagę wiele miesięcy temu.

Rada Okręgu „Chełmińskie” od wielu miesięcy domagała się konsultacji pisząc, że jako mieszkańcy chcemy mieć wpływ na najbliższe otoczenie, że chcemy realnego udziału w konsultacjach dla nas i mieszkańców, tak aby wypracowana koncepcja była spójną wizją władz miasta i mieszkańców, którzy to miasto tworzą. Planowany termin konsultacji był przez władze Torunia wielokrotnie przekładany (pierwszy oficjalny termin otrzymany od władz to koniec roku 2017).

Po przeanalizowaniu powyższego prosimy o zorganizowanie kolejnego spotkania konsultacyjnego WE WRZEŚNIU, gdzie znacznie więcej mieszkańców będzie mogło wziąć udział w dyskusji nad tak ważną dla miasta i osiedla inwestycją.

Opinia Rady Okręgu „Chełmińskie” bazuje na uwagach zgłoszonych/ złożonych podczas dwóch spotkań z projektantami oraz władzami miasta (3 oraz 4 lipca 2018). W tym miejscu prosimy o pisemne odniesienie się do poniższych uwag.

1. Jednym z głównych założeń projektowych było wkomponowanie nowej drogi w istniejący i zaplanowany układ drogowy. W naszej opinii proponowane rozwiązanie nie bierze pod uwagę istniejącego oraz przyszłego układu dróg w okolicy.



2. Obawiamy się, iż budowa Trasy Średnicowej Północnej w proponowanym kształcie spowoduje paraliż ulicy Świętego Józefa na odcinku od ul. Osiedlowej do projektowanej Trasy Średnicowej. Zgodnie z zatwierdzonymi, czekającymi na realizację projektami, przebudowana ulica Świętego Józefa ma charakter drogi zbiorczej, zbierającej ruch z położonych przy niej budynków wielomieszkańczych (Św. Józefa 72 A, Św. Józefa 72, planowane połączenie z ulicą Świętego Józefa wieżowca Św. Józefa 60-68) oraz osiedla działek świętego Józefa (kilkaset domów). W wyniku planowanej przebudowy ulicy Świętego Józefa oraz rozbudowy ulicy Długiej, na odcinku pół kilometra przed planowanym skrzyżowaniem z TS pojawią się kolejne dwa skrzyżowania, poprzez które ulica Długa oraz Kaszubska będą połączone z ulicą Św. Józefa, jako drogi podporządkowane. Proponowane rozwiązanie skrzyżowania ulic Świętego Józefa oraz Trasy Średnicowej Północnej zahamuje płynność ruchu na w/w ulicach, co doprowadzi do paraliżu ruchu w północno-zachodniej części miasta.
3. Podczas spotkania konsultacyjnego 04/07/2018 przedstawiciele władz miasta stwierdzili, że dojazd do WSzZ od trasy Średnicowej Północnej przeznaczony będzie głównie dla pojazdów uprzywilejowanych, natomiast cały ruch pieszy oraz samochodów osobowych ma się odbywać poprzez ulicę Świętego Józefa. Na tym samym spotkaniu docelowy charakter tej drogi określono jako lokalny (!). Co więcej, klóci się to w sposób zasadniczy z wyrażanymi dotychczas planami skomunikowania szpitala (liczna korespondencja i wypowiedzi przedstawicieli władz miasta podkreślające, że główną drogą dojazdu do szpitala będzie Trasa Średnicowa Północna).

PREZYDENT MIASTA TORUNIA
adres do doręczeń:
87-100 Toruń, ul. Grudziądzka 126 b

Toruń, dnia 2 listopada 2017 r.

WaiB.6733.11.33.45 .2017 AN KZ
WaiB-117/V/2017

**DECYZJA O USTALENIU
LOKALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO**



2.5. warunki obsługi w zakresie infrastruktury technicznej i komunikacji:

- a) zaopatrzenie w media i odprowadzenie ścieków przewidzieć z wykorzystaniem istniejących instalacji i przyłączy; zwiększenie zapotrzebowania w zakresie dostaw energii, wody, ciepła, gazu, odbioru ścieków i wód opadowych oraz przebudowa lub budowa nowych przyłączy na warunkach gestorów sieci,
- b) gospodarowanie odpadami: czasowe gromadzenie odpadów komunalnych i medycznych w pojemnikach, z uwzględnieniem możliwości ich segregacji,
- c) obsługa komunikacyjna: poprzez układ dróg wewnętrznych Wojewódzkiego Szpitala Zespolonego im. L. Rydygiera w Toruniu projektowanym zjazdem z przyszłej Trasy Średnicowej (obecnie ul. Grunwaldzka) oraz przebudowywanym zjazdem z ul. Św. Józefa.
- d) ilość miejsc postojowych: według wskaźnika: min 3 miejsca postojowe na 10 łóżek;

Wymóg taki wynika z obowiązującej DULICP wydanej przez PMT w dniu 2.11.2017 r. Punkt 2.5. w/w decyzji opisuje obsługę komunikacyjną WSZ.

4. Przedstawione rozwiązanie nie spełnia szeregu wymogów Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.0.124) dla klasy GP, ani nawet G :

M.in.: - odległość między skrzyżowaniami;

- podłączenie drogi klasy D (ul. Kaszubskiej);

- chodniki i ścieżki rowerowe w zbyt bliskiej odległości od jezdni;

- brak dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających w lewo na wlotach skrzyżowań drogi GP;

- brak dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających w prawo na wlotach skrzyżowań drogi GP (dwujezdniowych);

- pasy włączania nie mają minimalnych parametrów (długość),

5. Skrzyżowanie z drogą dojazdową- klasy D- jest znacznie większe niż z ul. Józefa, na której jest kilkadziesiąt razy większy ruch.
6. Na odcinku od Szosy Okrężnej do Św. Józefa jest układ jednojezdniowy, który ma wystracającą przepustowość, a dalej w kierunku wschodnim, gdzie część pojazdów skręci w Św. Józefa jest dwujezdniowy !! ?
7. Na odcinku od ul. Kaszubskiej do św. Józefa lewy pas jezdni północnej bez ostrzeżenia z pasa do jazdy na wprost robi się lewoskrętem. Niedopuszczalne i bardzo niebezpieczne rozwiązanie.

Ju



8. Trasa Średnicowa od strony zachodniej przed skrzyżowaniem z Św. Józefa posiada pas do jazdy prosto i w prawo, za skrzyżowaniem na 2 pasy. Kolejna niezgodna z przepisami i niebezpieczna sytuacja.
9. Od skrzyżowania WSzZ pas włączania nie ma min. parametrów przy włączaniu się do ruchu.
10. Wzdłuż ulicy Wybickiego i TŚ są łącznie 3 chodniki, czy jest to zasadne? Czy na ul. Wybickiego nie może obowiązywać np. strefa zamieszkania . z elementami uspokojenia ruchu.
11. Trasa Średnicowa/ Św. Józefa od strony wschodniej 1 pas przed skrzyżowaniem zamienia się w 2 pasy za skrzyżowaniem.
12. Ul. Grunwaldzka - czy na analogicznie jak propozycja dla ul. Wybickiego - nie może być pieszojezdnią?
13. Projektowane połączenie GP z D oraz drogą wewnętrzną 46.04-KDx1 (do hospicjum). Czy to jest zjazd publiczny czy skrzyżowanie?
14. Wyjazd z hospicjum w prawo. Pas wyłączania zbyt krótki oraz na wysokości zatoki autobusowej. Rozwiązanie niedopuszczalne z uwagi na BRD.
15. „Kładka dla pieszych wg odrębnego opracowania”. Czy to jest również ciąg rowerowy? Na kiedy jest planowana jej realizacja?
16. Ciągi rowerowe nie mają przebiegu „na wprost” przez skrzyżowanie z ul. Kaszubską- strona południowa – są b. mocno odginane.
17. Dla ul. Kaszubskiej- strona południowa wyznaczono pas do skrętu w lewo na 2-3 pojazdy. Nie zmienia to przepustowości skrzyżowania, a znacznie zwiększa koszty.
18. Rondo przy ul. Szosa Okrężna - czy ma zapewnioną przejezdność dla ciągników siodłowych?
19. Chcemy aby punktem wyjścia dla projektu było to, jak przeprowadzić tę trasę najmniej inwazyjnie dla mieszkańców i zieleni w Okręgu. Postulujemy wprowadzenie możliwie dużo terenów zielonych – dostępnych dla mieszkańców.
20. Drogi powinny być planowane w taki sposób, aby "wykroić" tereny zielone, które mogą być w jakiś sposób użyteczne dla mieszkańców (boiska, skwerki, place zabaw itd) i przy tym założeniu Miasto powinno planować przebieg tras i umiejscowienie parkingów. Tereny zielone nie powinny być planowane tylko jako swoiste "przerywniki" pomiędzy



drogami i parkingami, nie spełniające żadnej użytecznej funkcji dla mieszkańców (przykład: trasa średnicowa i "pas zieleni" na środku, nieużyteczny i niedostępny dla mieszkańców).

21. Mieszkańcy powinni dostać do zaopiniowania zaanonsowany podczas spotkania konsultacyjnego projekt zieleni, uzupełniający projekt ulicy.
22. Przy projektowaniu sieci podziemnej pod inwestycję należy wziąć pod uwagę przyszłe nasadzenia. Dotychczasowa praktyka Miasta polegająca na prowadzeniu sieci pod trawnikami wzdłuż drogi uniemożliwia wszelkie nasadzenia drzew, z uwagi na przepisy prawa budowlanego oraz wewnętrzne wytyczne niektórych instytucji (np. Wodociągi). Taka praktyka jest niedopuszczalna z uwagi na interesy pieszych i rowerzystów, którzy nie mogą korzystać z zacienionych chodników, z uwagi na brak drzew. To zdecydowanie utrudnia poruszanie się po mieście w inny sposób niż samochodem.
23. Projektowanie prostych odcinków drogowych jest niekorzystne z uwagi na krajobraz miejski. Wpływa on na odbiór przestrzeni przez jednostkę jako **nudnej, monotonnej i nieprzyjaznej**. Przemieszczanie się pieszo lub rowerem wzdłuż śródmiejskich "autostrad" jest zajęciem wysoce frustrującym. Z tego względu również, poza oczywistym argumentem, jakim jest zwiększenie bezpieczeństwa, prosimy o rozważenie zaprojektowania trasy po łuku. Przełoży się to również na możliwość lepszego zagospodarowania terenów zielonych wzdłuż drogi.

Z poważaniem,

Justyna Kardasz

Justyna Kardasz
Przewodnicząca RO „Chełmińskie”

Rada Okręgu nr 11 – Chełmińskie
Jednostka Pomocnicza Rady Miasta Torunia



Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Do wiadomości:

1. Pan Michał Zaleski – Prezydent Miasta Torunia
2. Pan Zbigniew Fiderewicz – Z-ca Prezydenta Miasta Torunia
3. Pan Marcin Kowallek – Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej UMT
4. Pan Rafał Wiewiórski – Dyrektor Miejskiego Zarząd Dróg
5. Pan Ireneusz Makowski – Z-ca Dyrektora Miejskiego Zarząd Dróg
6. Pan Marcin Czyżniewski – Przewodniczący Rady Miasta Torunia