

Przeanalizujemy o Staromostowej. "Decyzja będzie



8 sierpnia 2024 r. na Targowisku Miejskim przy ul. Szosa Chełmińska odbyło się zorganizowane przez Gminę Miasta Toruń spotkanie informacyjno-konsultacyjne, którego celem było omówienie wariantów planowanej inwestycji drogowej na brakującym odcinku Trasy Staromostowej oraz wysłuchanie uwag mieszkańców, kupców, przedsiębiorców i użytkowników targowiska. - *Decyzja nie będzie łatwa, bo cierają się różne poglądy, ale wybierzemy w naszej ocenie najbardziej optymalny wariant i będziemy starali się wszystkie za i przeciw, które powstały przeanalizować i jak najszybciej podjąć decyzję* - zapewnił I Zastępca Prezydenta Torunia Rafał Pietruciek.

Podczas spotkania poinformowano o planach związanych z przebudową Trasy Staromostowej (drogi wojewódzkiej nr 553) za Targowiskiem Miejskim przy Szosie Chełmińskiej (od pl. Niepodległości do ul. Dekerta). Wartość zadania wyniesie ponad 18 mln zł przy dofinansowaniu z Rządowego Funduszu Polski pod Program Inwestycji Strategicznych. Wykonawcą prac będzie firma Balzola Polska sp. z o.o.

Informacje dotyczące projektu przebudowy Trasy Staromostowej

Nazwa zadania: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 553 od pl. Niepodległości do ul. Dekerta (Trasa Staromostowa)

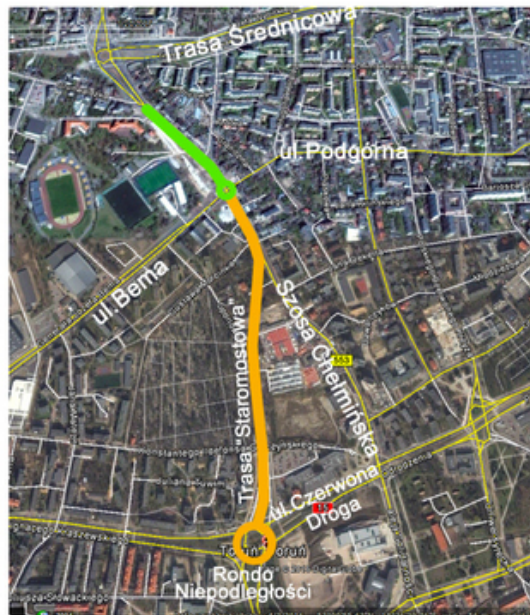
Wartość zadania: 18 179 459,50 zł

Zadanie otrzymało dofinansowanie z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych

Wykonawca prac: Balzola Polska sp. z o.o.

Podpisanie umowy: 18.04.2024 r.

Termin realizacji: listopad 2025 r.



Zaprezentowane zosta?y - wypracowane wspólnie z projektantem - dwa warianty rozwi?za? w zakresie uk?adu drogowego, terenów zielonych i miejsc parkingowych. W?adzom miasta zale?y, aby ostatecznie przyj?ty wariant uwzgl?dnia? potrzeby i oczekiwania mieszka?ców, a tak?e osób na co dzie? korzystaj?cych z tej cz??ci Torunia.

Wynikaj?cy z post?powania przetargowego wariant pierwotny Trasy Staromostwej zak?ada m.in., ?e odcinek od Osiedla M?odych prowadzi?cy do okolic skrzy?owania Szosa Che?mi?skiej z Dekerta b?dzie mia? w ka?d? stron? po dwie jezdnie. Z kolei drugi wariant uwzgl?dniaj?cy oczekiwania kupców to propozycja uspokojenia ruchu i wybudowania tylko po jednej jezdni w ka?dym z kierunków. Drugi wariant przewiduje wi?cej powierzchni zielonej, parametr betonu ma zosta? obni?ony o 16%, natomiast parametr zieleni zwi?kszy si? o 22%. W projekcie pierwotnym przewidziano ponadto 348 miejsc parkingowych, a w drugim wariantcie 319 miejsc.

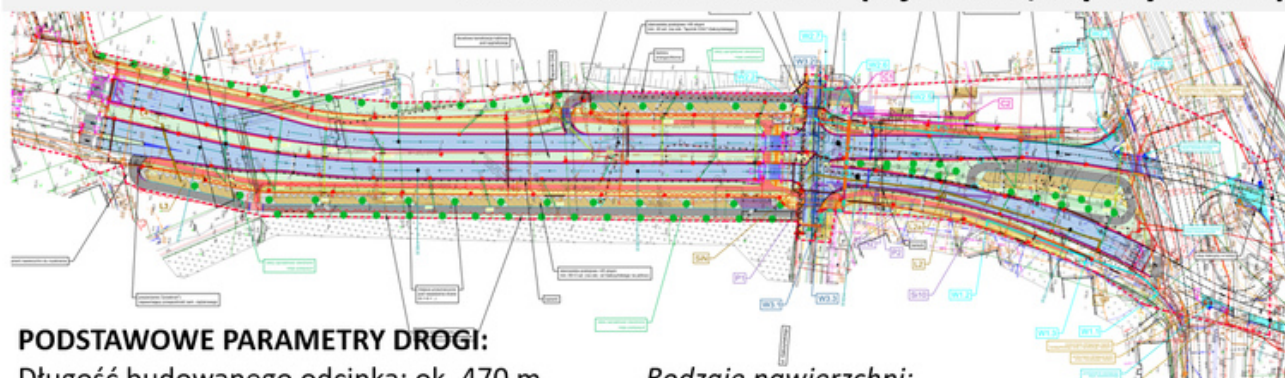
– *Prezydent Gulewski zapewni? jednoznacznie, ?e to targowisko jest, by?o i b?dzie - powiedzia? Rafa? Pietrucie?, I Zast?pca Prezydenta Miasta Torunia. - Natomiast miasto oczywi?cie musi si? rozwija?, chcemy budowa? nowe drogi, ale chcemy ?eby te drogi s?u?y?y mieszka?com i osobom odwiedzaj?cym. Na podstawie informacji i uwag uzyskanych od Pa?stwa prezydent podejmie decyzj? realizacyjn?. Je?eli targowisko ma zachowa? swoj? funkcj?, ma by? dobry dost?p klientów i samych kupców do targowiska to wydaje nam si?, ?e wariant pierwotny nie do ko?ca ten warunek spe?nia.*

- *Druga sprawa to dyskusja o tym czy nale?y budowa? w centrum miasta tranzytow? arteri?, czy trzeba budowa? tras? ruchu uspokojonego. Poza tym wydaje si?, ?e za?o?enia planistyczne, które by?y realizowane w latach 80., kiedy mówi?o si? o arteriach przecinaj?cych miasta, generalnie zdezaktualizowa?y si? w Europie i postanowili?my szuka? innych rozwi?za?, aby nie budowa? dwupasmowej autostrady, po to ?eby lepiej obs?u?y? teren przysz?ego nowego centrum i targowiska. Mówimy o nowym spojrzeniu na planowanie rozwoju miasta. Mówimy o tym, ?e w*

centrum miasta powinniśmy ruch uspokajać - dodać prezydent Pietrucie?

Szczegóły dotyczące obu projektów poniżej.

Podstawowe parametry drogi PROJEKT PIERWOTNY (2 jezdnie, 2 pasy ruchu)



PODSTAWOWE PARAMETRY DROGI:

Długość budowanego odcinka: ok. 470 m
Liczba skrzyżowań: 1
Szerokość jezdni: 7 m
Szerokość chodników: 2,3 m
Szerokość drogi dla rowerów: 2,5 m
Długość drogi dla rowerów: ok. 430 m x 2

Rodzaje nawierzchni:

- jezdnie: asfalt
- chodnik: kostka betonowa
- droga dla rowerów: asfalt
- parkingi: kostka betonowa



KONSULTACJE
SPOŁECZNE

Podstawowe parametry drogi PROJEKT ZMIENIONY - KONCEPCJA (2 jezdnie po 1 pasie ruchu)



PODSTAWOWE PARAMETRY DROGI:

Długość budowanego odcinka: 460 m
Liczba skrzyżowań: 2
Szerokość jezdni: 7-10,5 m / 4-8 m
Szerokość chodników: ok. 2 m
Szerokość drogi dla rowerów: 2,5 m
Długość drogi dla rowerów: ok. 460 m x 2

Rodzaje nawierzchni:

- jezdnie: asfalt
- chodnik: kostka betonowa
- droga dla rowerów: asfalt
- parkingi: kostka / nawierzchnia żużlowa



KONSULTACJE
SPOŁECZNE

Zieleń usuwana vs planowane nasadzenia vs beton

PROJEKT PIERWOTNY

(2 jezdnie, 2 pasy ruchu)

- wycinka: **166 drzew** i 13 skupisk krzewów o pow. 250 m kw.
- nasadzenia: 130 drzew
- **pow. zielona vs beton:**
7 593 m kw. vs 18 000 m kw.

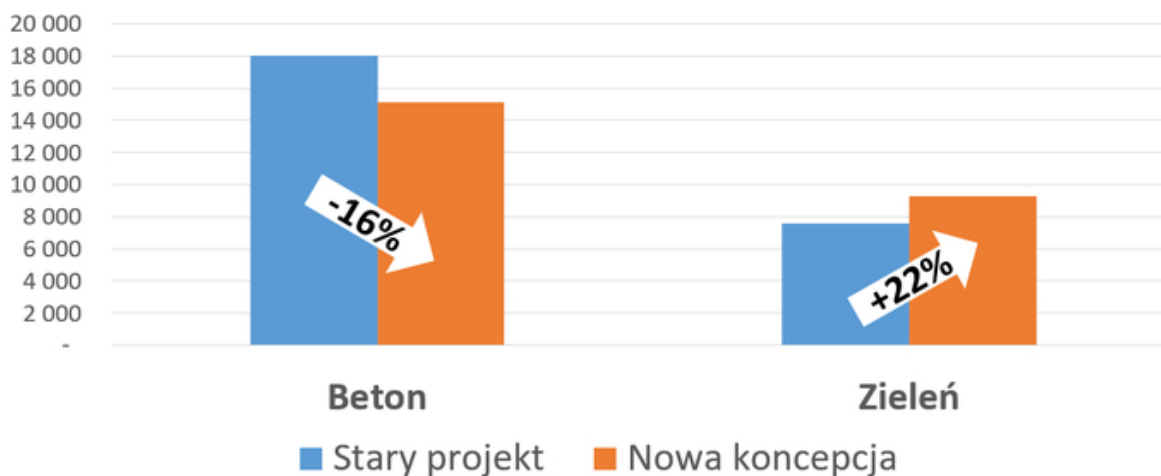
PROJEKT ZMIENIONY – KONCEPCJA

(2 jezdnie po 1 pasie ruchu)

- wycinka: **132 drzewa** i 13 skupisk krzewów o pow. 250 m kw.
- nasadzenia: ok. 150 drzew
- **pow. zielona vs beton:**
9 294 m kw. vs 15 105 m kw.

Dane dotyczące zieleni

Beton vs zieleni



Dane dotyczące miejsc parkingowych wokół targowiska

PROJEKT PIERWOTNY (2 jezdnie, 2 pasy ruchu)

Liczba planowanych miejsc: **348**

- od Szosy Chełmińskiej - 126 plus 2
- od cmentarza: **105** wzdłuż drogi
- przy IPH: **25**
- przy Cinema City: **70** + 20

PROJEKT ZMIENIONY – KONCEPCJA (2 jezdnie po 1 pasie ruchu)

Liczba planowanych miejsc: **319**

- od Szosy Chełmińskiej: 126 plus 2
- od cmentarza: **76** wzdłuż drogi
- przy IPH: **25**
- przy Cinema City: **70** + 20



W spotkaniu wzięli udział m. in. przedstawiciele wydziałów Urzędu Miasta Torunia, projektanci, radni i radni Rady Miasta Torunia oraz przedstawiciele Rad Okręgów, Miejskiego Zarządu Dróg i Spółki Urbitor.

– *Naszym celem jest zadbanie o dostęp klientów do targowiska, zachowanie sprawnego jego funkcjonowania przy lepszym zagospodarowaniu zieleni i nowym spojrzeniu na planowanie rozwoju miasta z zachowaniem obsługi komunikacyjnej sąsiednich terenów i zachowaniem lokalnego terenu tego odcinka trasy* - podkreślił dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg **Ireneusz Makowski**.

W trakcie dyskusji w czterech podgrupach przy stolikach tematycznych prowadzcy spotkanie eksperci z Pracowni Zrównoważonego Rozwoju zbierali uwagi do zaproponowanych wariantów. Zapisywano postulaty, pomysły i pytania, które posłużą za podstawę rozważań w radach miasta. Na podstawie zebranego materiału Pracownia Zrównoważonego Rozwoju przygotuje raport, który przekaże prezydentowi i specjalistom ds. planowania miasta.

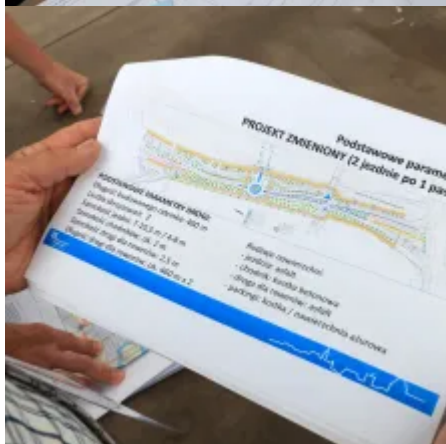
Zainteresowani mieszkańcy, przedsiębiorcy i kupcy przy stolikach poruszyli szereg tematów, w tym m.in. dotyczące zadbania o dostępność targowiska dla osób ze szczególnymi potrzebami, liczby przejść dla pieszych, liczby drzew przeznaczonych do wycinki, liczby miejsc parkingowych - postulowano, aby pierwsza godzina parkowania dla klientów targowiska była bezpłatna, apelowano o zaprojektowanie miejsc parkingowych pomiędzy wysoką zielenią, przesuwając planowany pas rowerowy bliżej jezdni, a także o zapewnienie postoju dla taksówek i montaż stojaków na rowery, zastanawiano się jak projektowane zmiany wpłyną na przepustowość mostu. Uczestnicy spotkania pytali ponadto o to, czy zmiany zostaną wpisane do planu zagospodarowania przestrzennego miasta.

W dyskusji docenione zostało uwzględnienie w projekcie bramek i wjazdów do targowiska, a także awok. Pod względem tego została poddana natomiast zasadność budowy ronda. Rozważano również przesunięcie drogi bliżej cmentarza, co zwiększyłoby liczbę miejsc parkingowych. Zdaniem części osób ruch rowerowy należy połączyć razem z ruchem samochodowym ulic i nie wydzielać osobnej

?cie?ki na rowery.

Fot. ©

Kowalski, licencja: CC BY-NC 4.0



















- [Powrót](#)
- [Udostępnij na: X](#)
- [Udostępnij na: FB](#)
- [Drukuj](#)
- [PDF](#)