

POMYSŁ NA PLAC RAPACKIEGO

Spotkanie poprzedzające proces konsultacji społecznych
dotyczących przebudowy placu Rapackiego

Centrum Sztuki Współczesnej
„Znaki Czasu”

1 marca 2013 r.

Przedstawienie 9 koncepcji zgłoszonych przez
mieszkańców Torunia (po 10 minut)

Narada grupy
ekspertckiej
(ok. 40 minut)

Prezentacja koncepcji MZD

Plebiscyt publiczności

Prezentacja wyników narady ekspertów

Informacja na temat kolejnych kroków

Propozycja nr 1

Autor:

MIROSŁAW BATORSKI

Propozycja budowy tunelu dla
pieszych wraz ze zintegrowanymi
przystankami tramwajowymi i
autobusowymi

**PROPOZYCJA LINII TRAMWAJOWEJ NR . 4
ŁĄCZĄCEJ DWA DWORCE PKP z PKS**

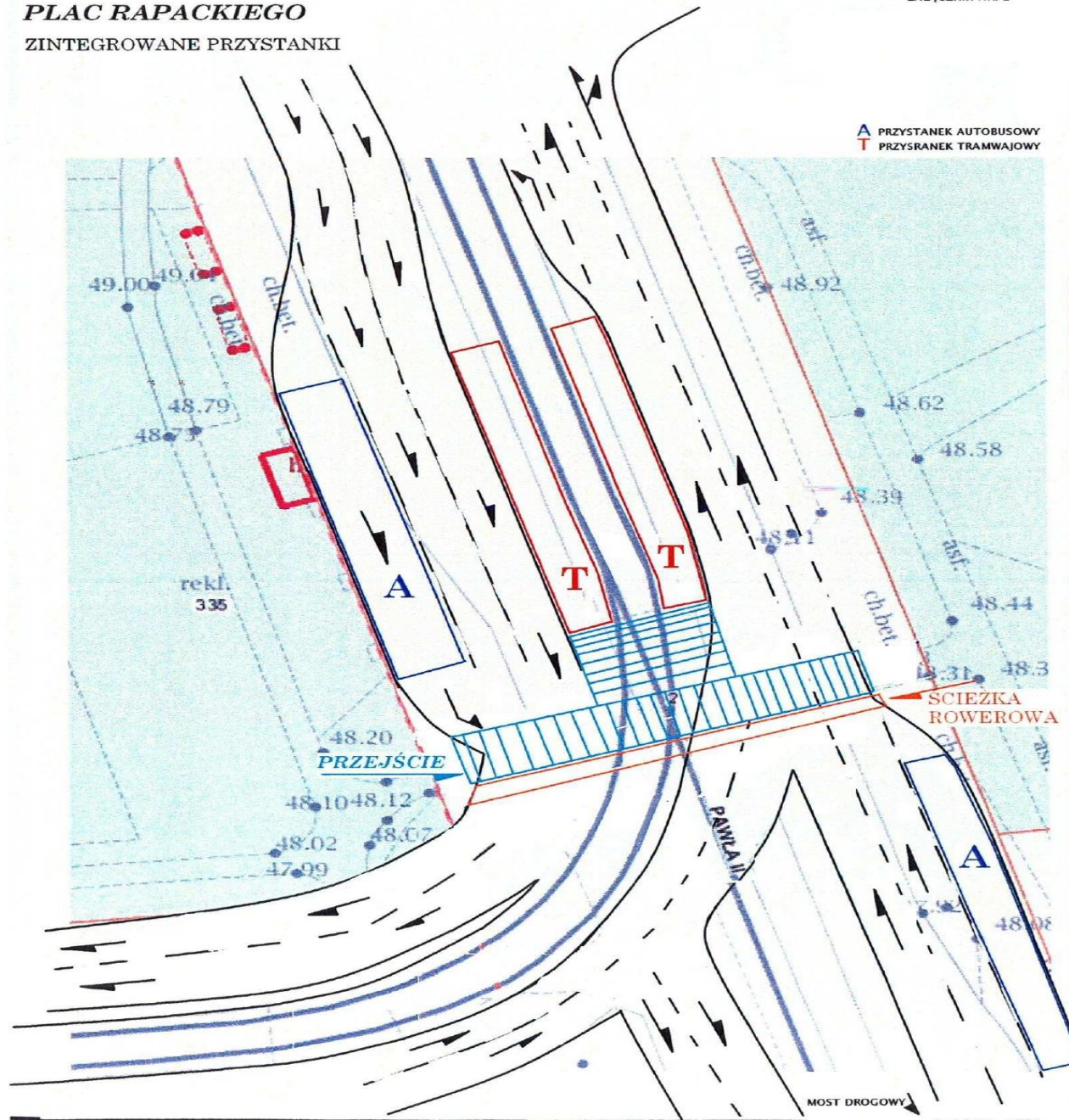
— ZAŁĄCZNIK NR.1



PLAC RAPACKIEGO

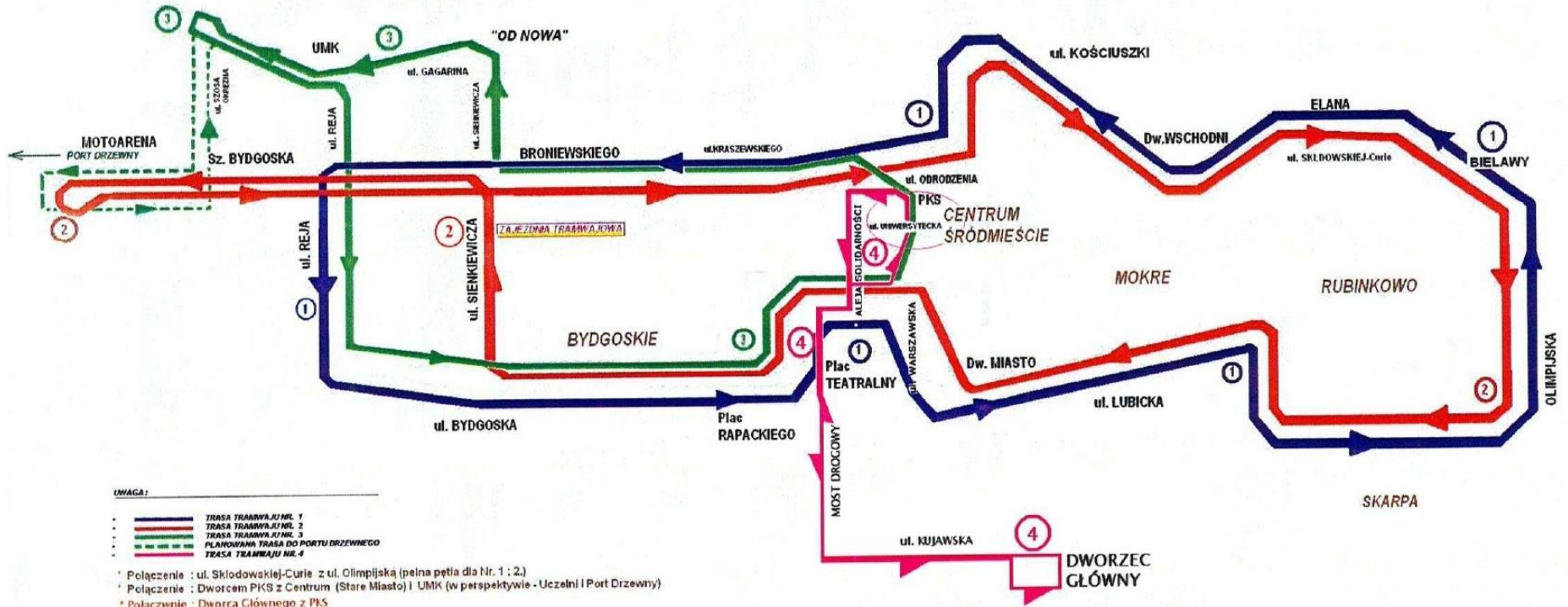
ZINTEGROWANE PRZYSTANKI

A PRZYSTANEK AUTOBUSOWY
T PRZYSTANEK TRAMWAJOWY





Propozycje tras linii tramwajowych w Toruniu



Propozycja nr 2

Autor:

ADAM JAROSZ

Adam Jarosz

**Koncepcja nowego
zagospodarowania
Placu Rapackiego i terenów
okalających**

Toruń, 1.03.2013

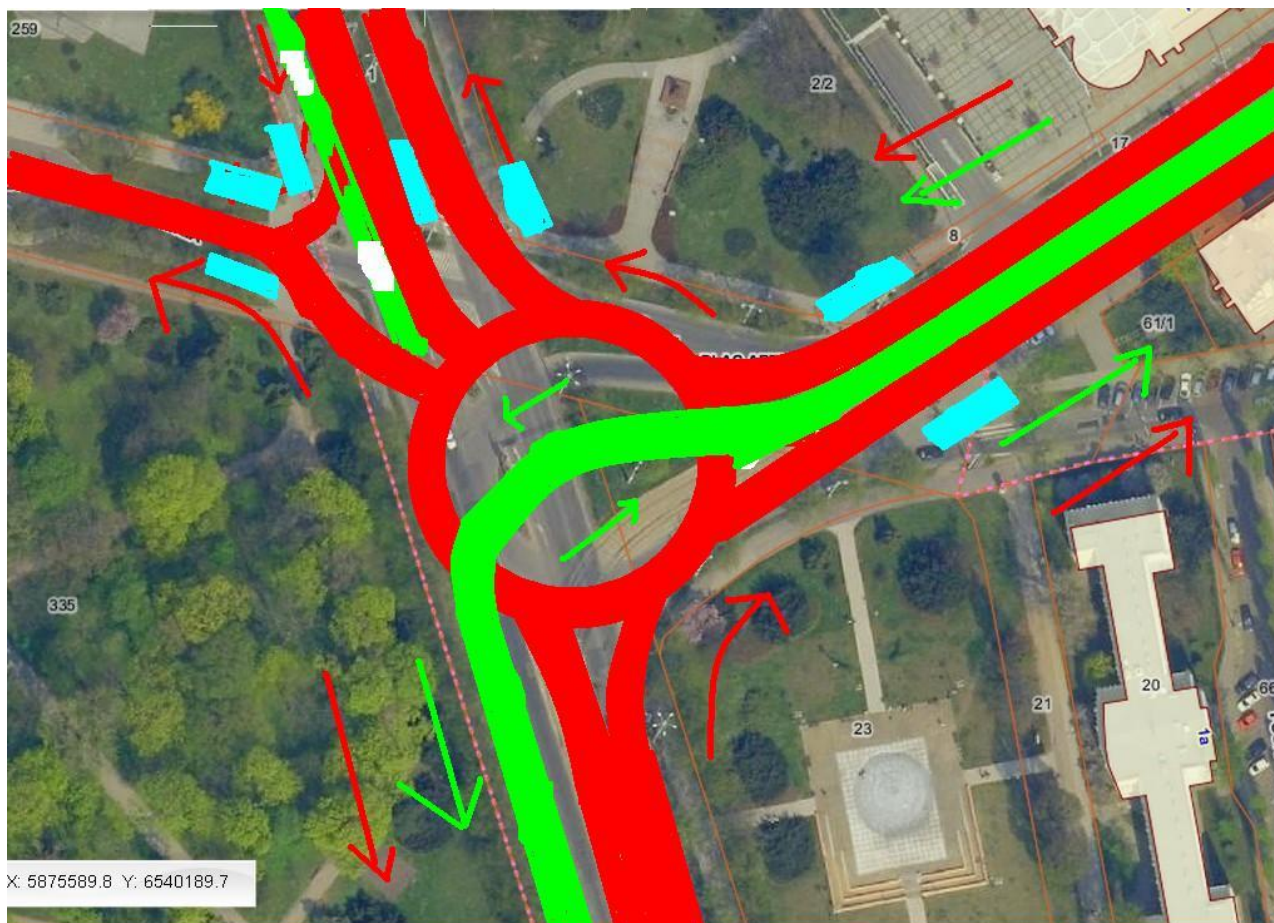
Założenia wstępne

- problemem nie Plac, ale organizacja ruchu wokół niego,
- problemem nie przejście dla pieszych, tylko dwukrotna kolizja ruchu tramwajowego z kołowym i bliskie usytuowanie dwóch, dużych skrzyżowań,
- konieczne rozdzielenie i usprawnienie ruchu kołowego, pieszego i transportu publicznego,
- możliwość wykorzystania bardzo wielu istniejących elementów,
- brak konieczności ingerowania w obszary niedawno remontowane i dokonywania kosztownych inwestycji.

Plac Artylerii Polskiej



Plac Artylerii Polskiej
układ jezdni (kolor czerwony)
przejścia dla pieszych (kolor niebieski)
linia tramwajowa+buspas (kolor zielony)



Źródło:
Geoportal Miasta Torunia,
www.torun.pl

Plac Rapackiego
układ jezdni
linia tramwajowa+buspas



Plac Rapackiego
linia tramwajowa+buspas (kolor zielony)
układ jezdni (kolor czerwony)
przystanki (kolor fioletowy)



Łączony przystanek Szczecin



Plac Rapackiego (przejście dla pieszych)



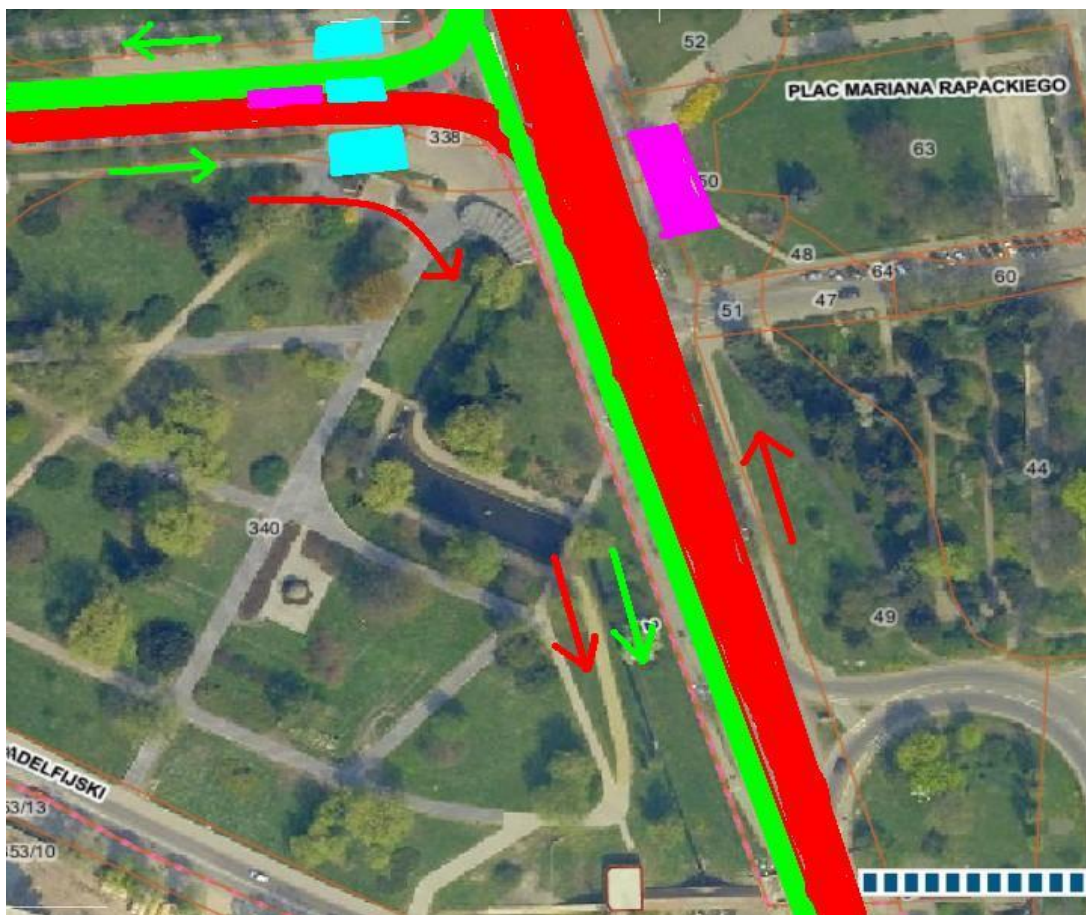
Plac Rapackiego (przejście dla pieszych kolor niebieski)



Plac Rapackiego, ul. Chopina



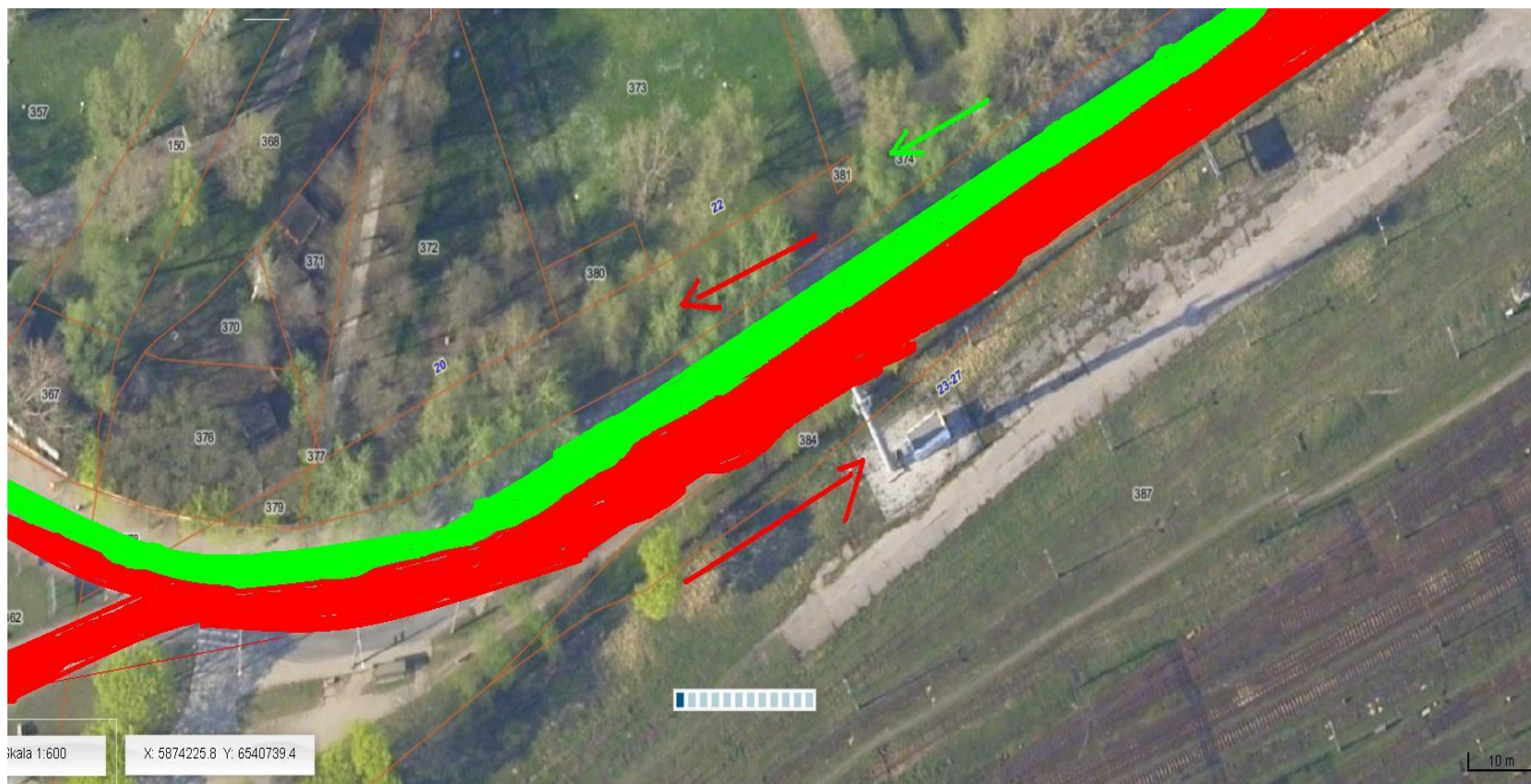
Plac Rapackiego, ul. Chopina
linia tramwajowa+buspas (kolor zielony)
układ jezdni (kolor czerwony)



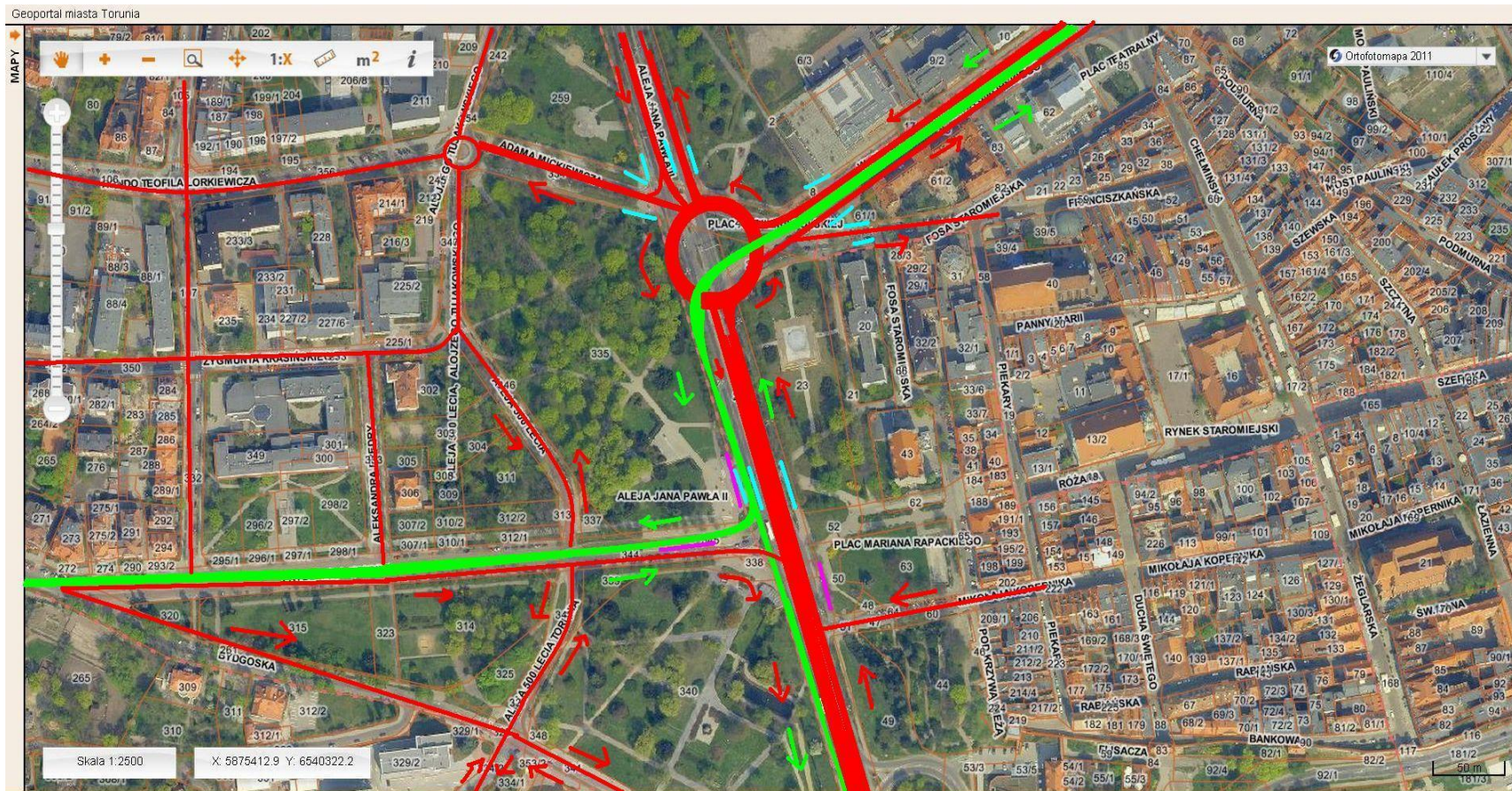
Ul. Kujawska



Ul. Kujawska
układ jezdny (kolor czerwony)
buspas (kolor zielony)



Ujęcie całościowe koncepcji



Podsumowanie

- udrożnienie ruchu na Pl. Artylerii Polskiej i Pl. Rapackiego,
- udrożnienie wjazdu na most z ul. Chopina,
- uniezależnienie transportu publicznego od kołowego,
- maksymalne skrócenie czasu zatrzymania samochodów na Pl. Rapackiego,
- maksymalne skrócenie drogi i czasu przejścia dla pieszych na Pl. Rapackiego,
- możliwość maksymalnego wykorzystania istniejącej infrastruktury
- brak konieczności wielkich, kosztownych inwestycji.

Adam Jarosz

Dziękuję za uwagę !

Propozycja nr 3

Autor:

JÓZEF KOŚCZ

Rondo dla ruchu pieszego, rowerowego i inwalidzkich wózków na Placu Rapackiego w Toruniu

propozycję można określić jako “napowietrzne rondo dla ruchu pieszo - rowerowego i wózków inwalidzkich” usytuowanego nad rozjazdem na Placu Rapackiego z zejściami (nie schody) na wszystkie ciągi pieszo - rowerowe będące jednocześnie platformą widokową we wszystkich kierunkach.

Komunikacja samochodowa i tramwajowa pozostaje jak dotychczas - oczywiście wyremontowana. Takie rozwiązanie pozwoli w przyszłości na wpuszczenie ruchu samochodowego do tunelu zaczynającego się gdzieś na wysokości TNOIK-u i bezkolizyjnych skrzyżowań z ul. Kaszewskiego, ul. Mickiewicza i ul. Chopina z wyjazdem na stary most im. J. Piłsudskiego.

Propozycja ta to dwa poziomy ruchy, a w przyszłości nawet trzy. Dodam, że rondo byłoby z otworem pośroku, odpowiednio “zazielenione”.



Rondo pieszo - rowerowe i dla wózków inwalidzkich

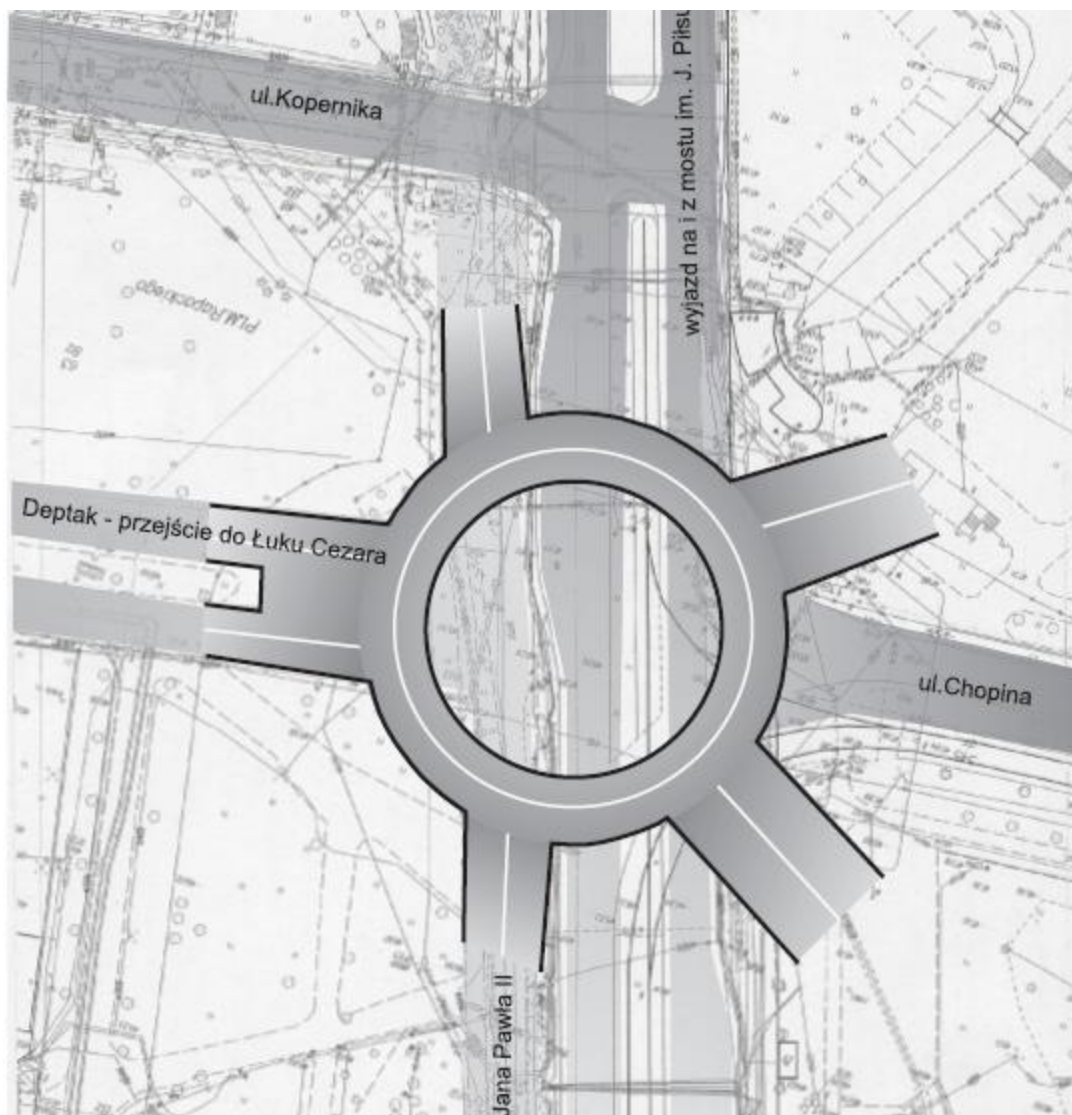


Rondo pieszo - rowerowe i dla wózków inwalidzkich



Toruń, 17.12.2012 r.

Napowietrzne rondo jako taras widokowy !



Rzeszów



W Rzeszowie jedno z najbardziej ruchliwych przejść dla pieszych w mieście przy skrzyżowaniu alei Piłsudskiego i ulicy Grunwaldzkiej, od lat prosiło się o przebudowę. W tym miejscu znajduje się dojazd do miejskiego dworca kolejowego oraz autobusowego, a także galerie handlowe, czy ścieżka prowadząca na zabytkowy rynek. Urzędnicy postanowili położyć kres tworząc się potężnym korkom, i zdecydowali o nietypowej inwestycji, jaką jest "powietrzne rondo".

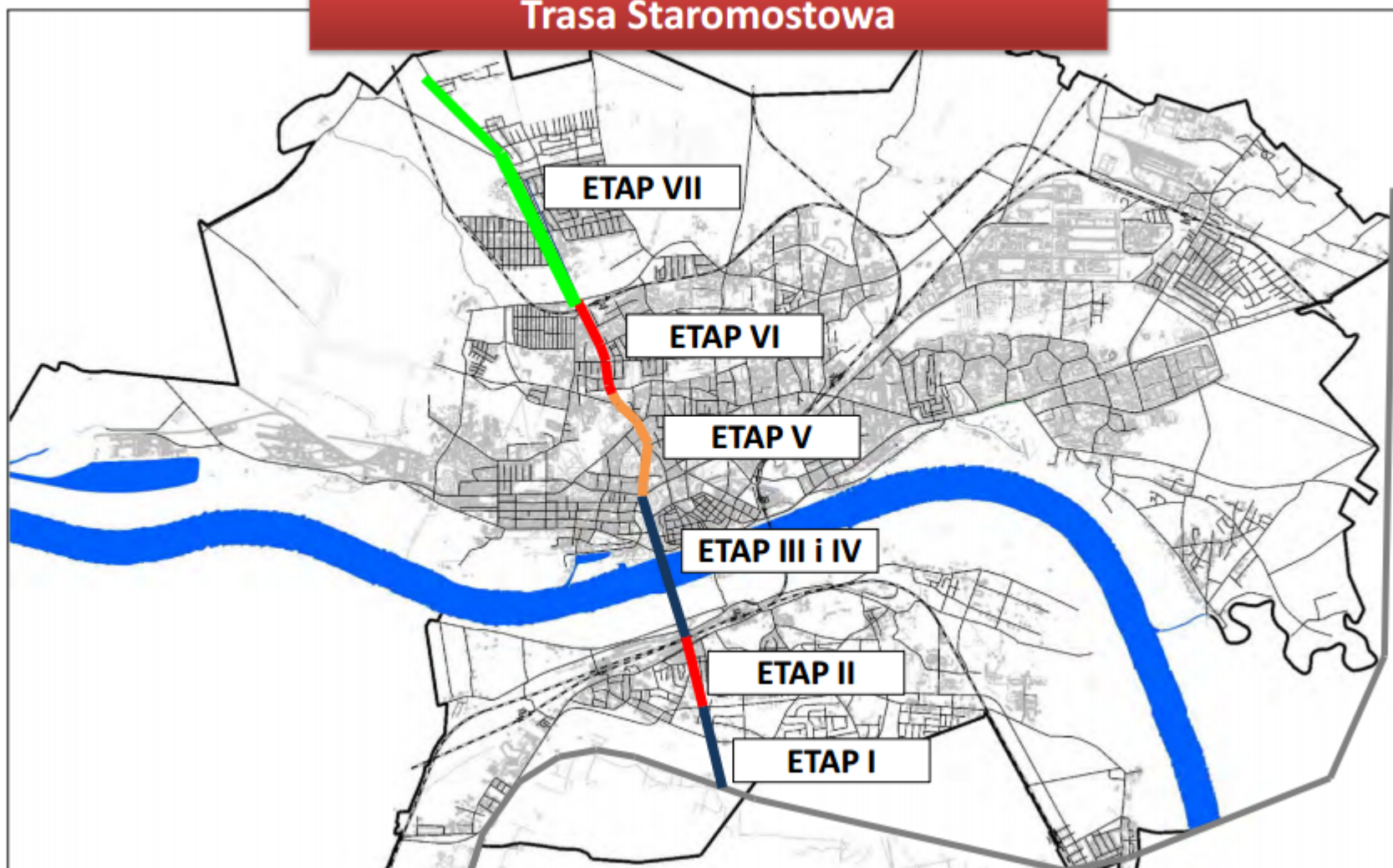
Dziękuję za uwagę

Propozycja nr 4

Autor:

PAWEŁ KOŁACZ

Trasa Staromostowa





Toruń będzie miał nowy most o dwa razy większej przepustowości, można zatem obniżyć ruch przez Most Piłsudskiego. To daje szansę na stworzenie zupełnie nowego charakteru tej przestrzeni.

Modernistyczny pawilon zamieńmy w
miejsce spotkań



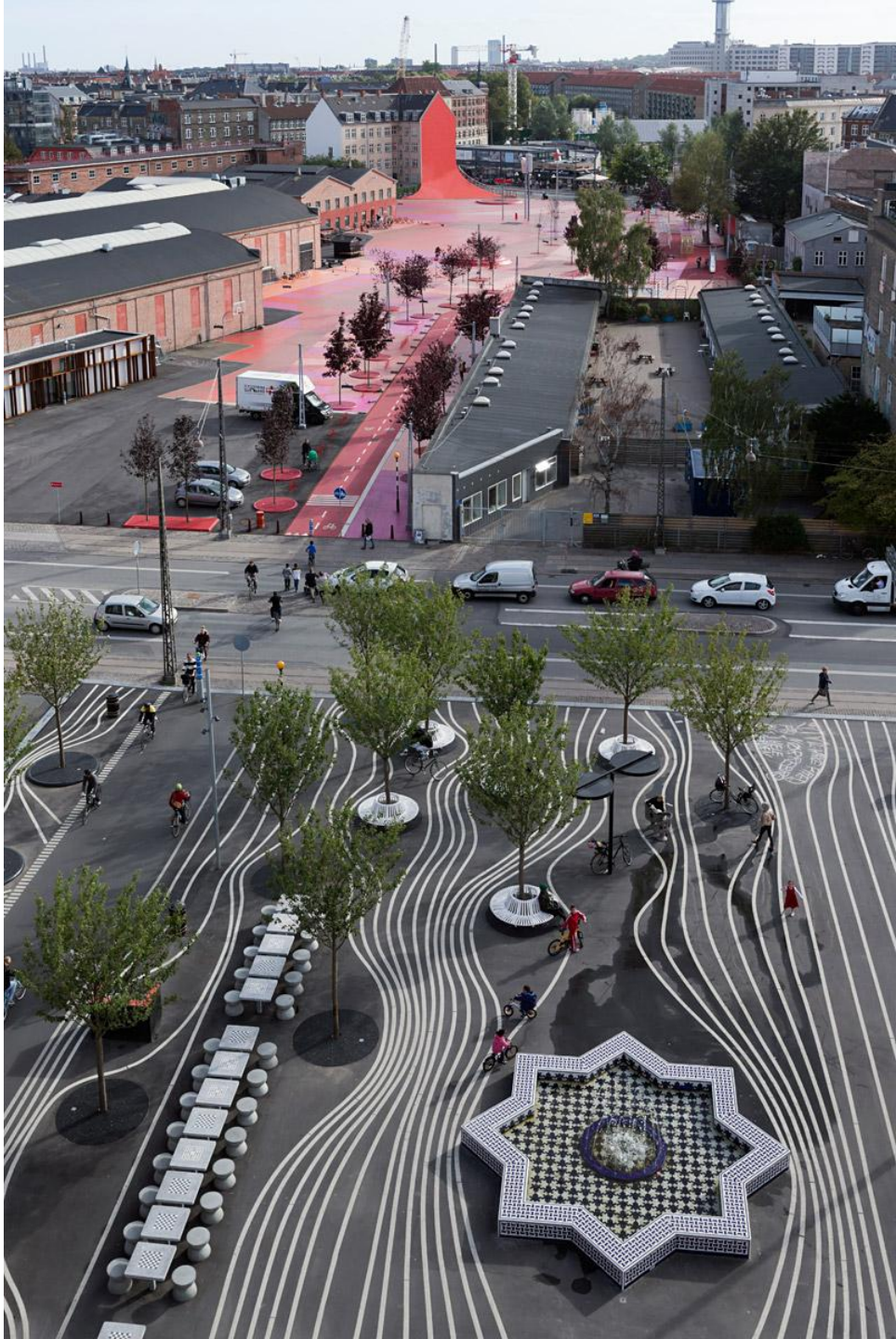


kasy biletowe w Warszawie



Berlin, Informacja Turystyczna wraz ze sklapem z pamiatkami

Inspiracje





Przebudowa placu Rapackiego powinna stworzyć z tego miejsca jedną z najbardziej przyjaznych przestrzeni publicznych w mieście.

W tym celu należy szczególnie zadbać o teren całego placu w tym zagospodarowanie terenów zielonych okalających obecne ulice.

Ponieważ proponowany tunel dla pieszych to rozwiązanie archaiczne, piesi w mieście poruszają się na poziomie "0" a tunel dla samochodów jest zbyt drogi i raczej nieosiągalny dla budżetu miasta w ciągu najbliższych lat. Proponuje aby nie wprowadzać żadnych radykalnych zmian w układzie drogowym (tunel) a jedynie zaprojektowanie ulicy tak aby plac stał się przyjaznym miejscem dla pieszych i rowerzystów oraz komunikacji publicznej a dla kierowców samochodów jedynie miejscem przejezdnym.

Założenia:

- zwężenie ulicy do jednego pasu ruchu w każdą stronę
- trzeci pas na moście przeznaczyć na buspass w stronę Podgórze, ewentualnie PAT
- znaczne poszerzenie przejścia dla pieszych i wydłużenie "zilonego światła" dla pieszych

Należy także wzmocnić funkcję przesiadkową tego miejsca. Nowe przyjazne przystanki z pełną infrastrukturą (toalety, kioski, nowe miejsca do siedzenia a także bufet czy kawiarnia. Teren od strony Starego Miasta powinien być także przygotowany na turystów, którzy pojawiają się w tym miejscu. Warto pomyśleć o pawilonie, który mieścić będzie także informacje turystyczną (ich deficyt wykazał m. in. projekt Restart). W tym miejscu chyba nie musimy się bać odważnej architektury.

Siedziba dzisiejszej Straży Miejskiej i kas biletowych to z kolei idealne miejsce dla chętnie uczęszczaną kawiarnie. Kasy z kolei mogą trafić bliżej przystanków, tam gdzie są podróżni. Tereny wokół fontanny to doskonałe miejsce na sztukę w przestrzeni oraz lodziarnie.

Po konsultacjach społecznych należy ogłosić konkurs architektoniczny na tą przestrzeń.

Koszt - nie większy niż tunel dla pieszych z pierwotnej koncepcji - ok 4 mln

autor Paweł Kołacz

Źródła

http://www.bustler.net/images/news2/superkilen_big_topotek1_superflex-01.jpg

http://sourceyour.files.wordpress.com/2013/01/001-superkilen-by-big-topotek1-and-superflex_24.jpg

<http://bi.gazeta.pl/im/3/7417/z7417153Q,Gigantyczne-kolejki-po-bilety-miesieczne.jpg>

http://ad009cdnb.archdaily.net/wp-content/uploads/2012/10/5088ce7e28ba0d752a0000e2_superkilen-topotek-1-big-architects-superflex_suk_image_by_hasse_ferroid_01-1000x625.jpg

http://www.torun.pl/sites/default/files/pictures/Dokumenty/inwestycje_2013-2022_spotk_inf_m.pdf

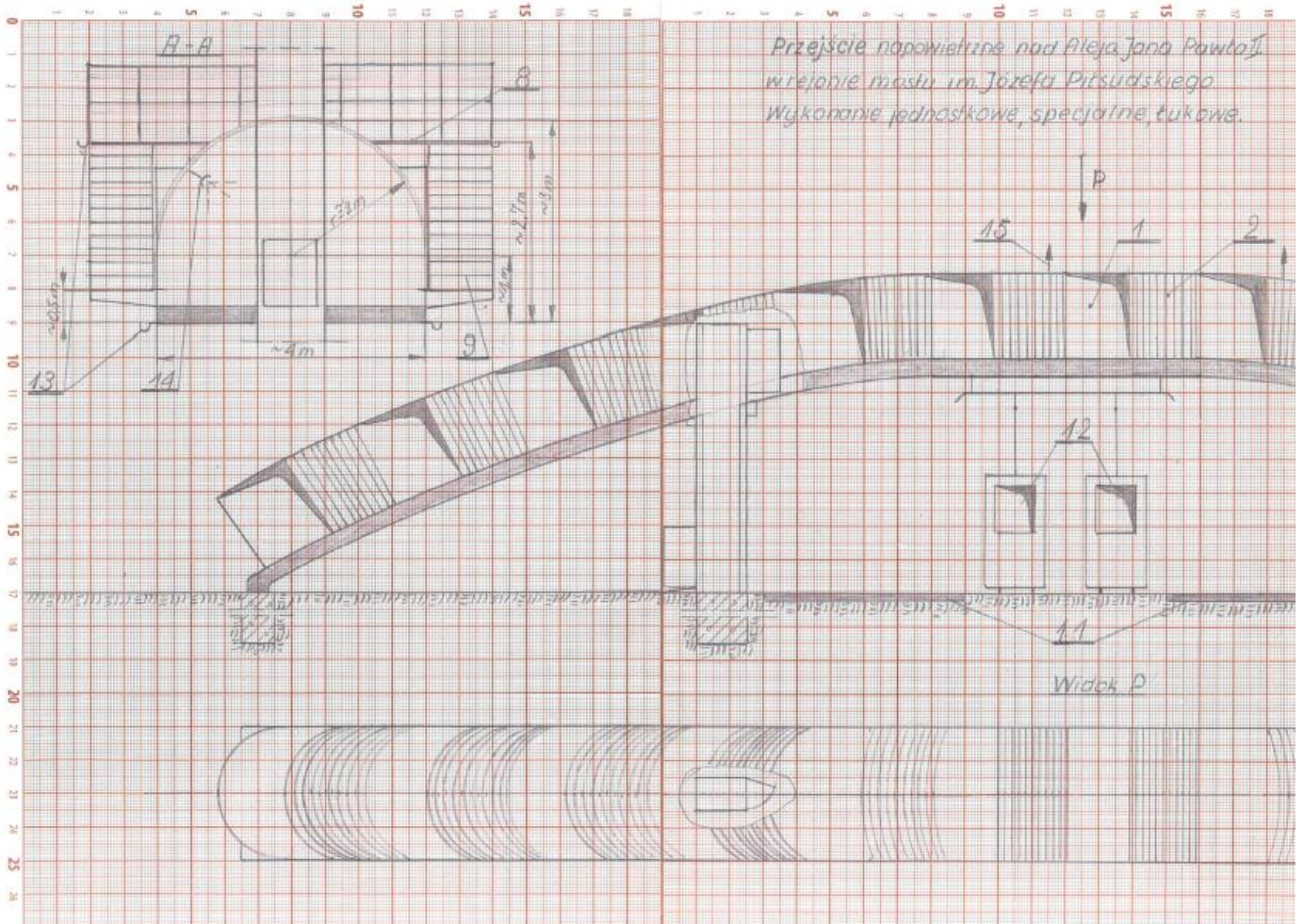
Propozycja nr 5

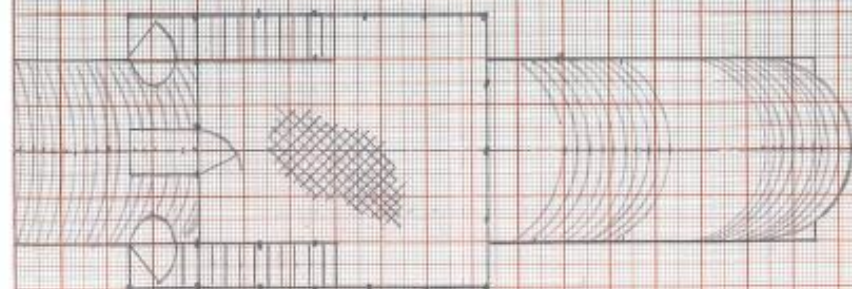
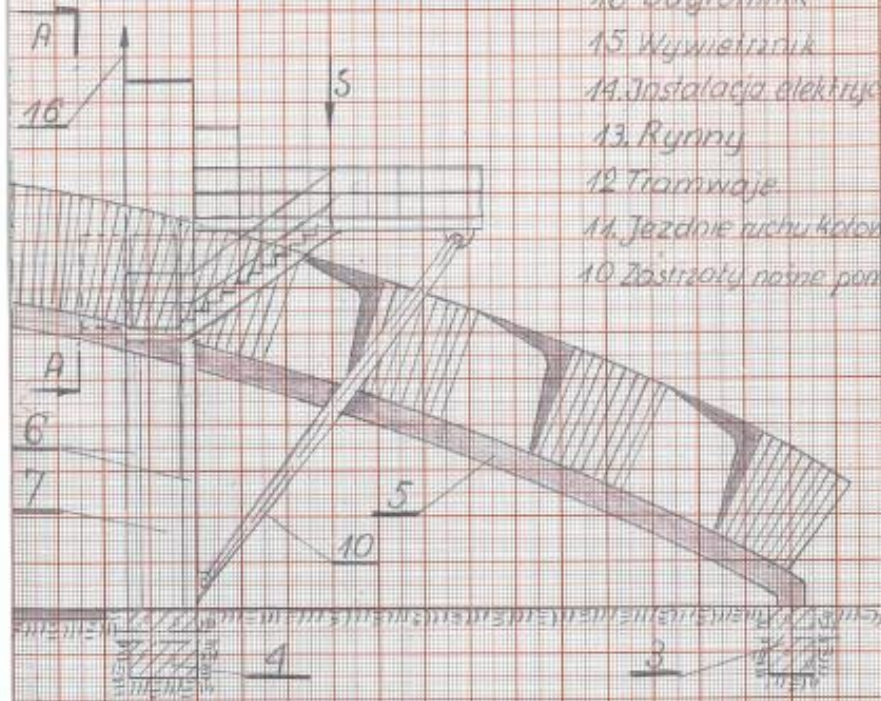
Autor:

MACIEJ KWIATKOWSKI

**Przejście Nadziemne przez
Al. Jana Pawła II w rejonie
mostu im. Józefa Piłsudskiego**

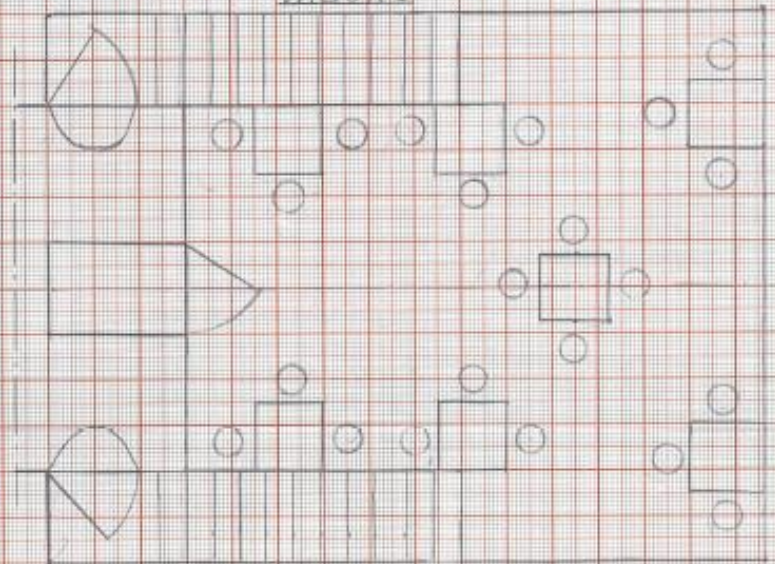
Przejście napowietrzne nad Aleją Jana Pawła,
 wjeżdżanie mostu im. Józefa Piłsudskiego
 Wykonanie jednostkowe, specjalne, brukowe.





- 16. Odgromnik
- 15. Wywietrznik
- 14. Instalacja elektryczna
- 13. Rynny
- 12. Tramwaje
- 11. Jezdnie niżu kolowego
- 10. Zastrzały nośne pomostu

- 9. Schody
- 8. Platforma pomostu
- 7. Szybwindowy z winda
- 6. Ramy wsporcze
- 5. Łukowa, trójzbieżna konstrukcja nośna
- 4. Fundamenty przyjezdniowe
- 3. Fundamenty krańcowe
- 2. Segmenty ostony z blachy trapezowej powlekaanej
- 1. Segmenty ostony - patrz ostony zejść do przejści podziemnych pod Szosą Lubicką, widok S



Rys. 11.00.00A11
 30.09.2012
 C.M. Pniakowski

Dziękuję za uwagę

Propozycja nr 6

Autor:

MACIEJ NEUMANN



YES, WE CAN!



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tunel dla samochodów

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

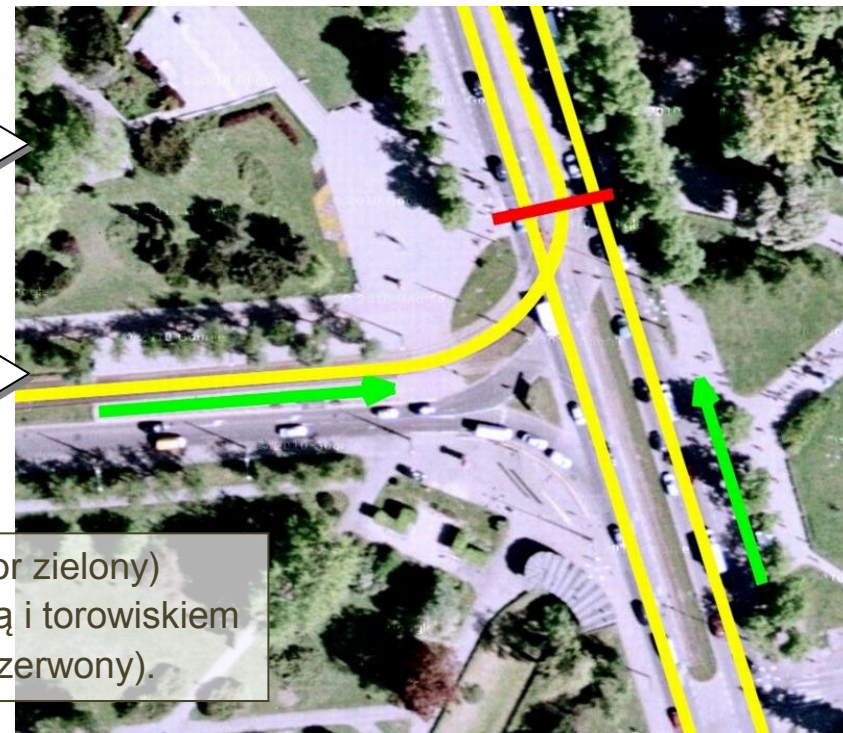
Dlatego należy od razu zastosować rozwiązanie stosowane współcześnie na Zachodzie:

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

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

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

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



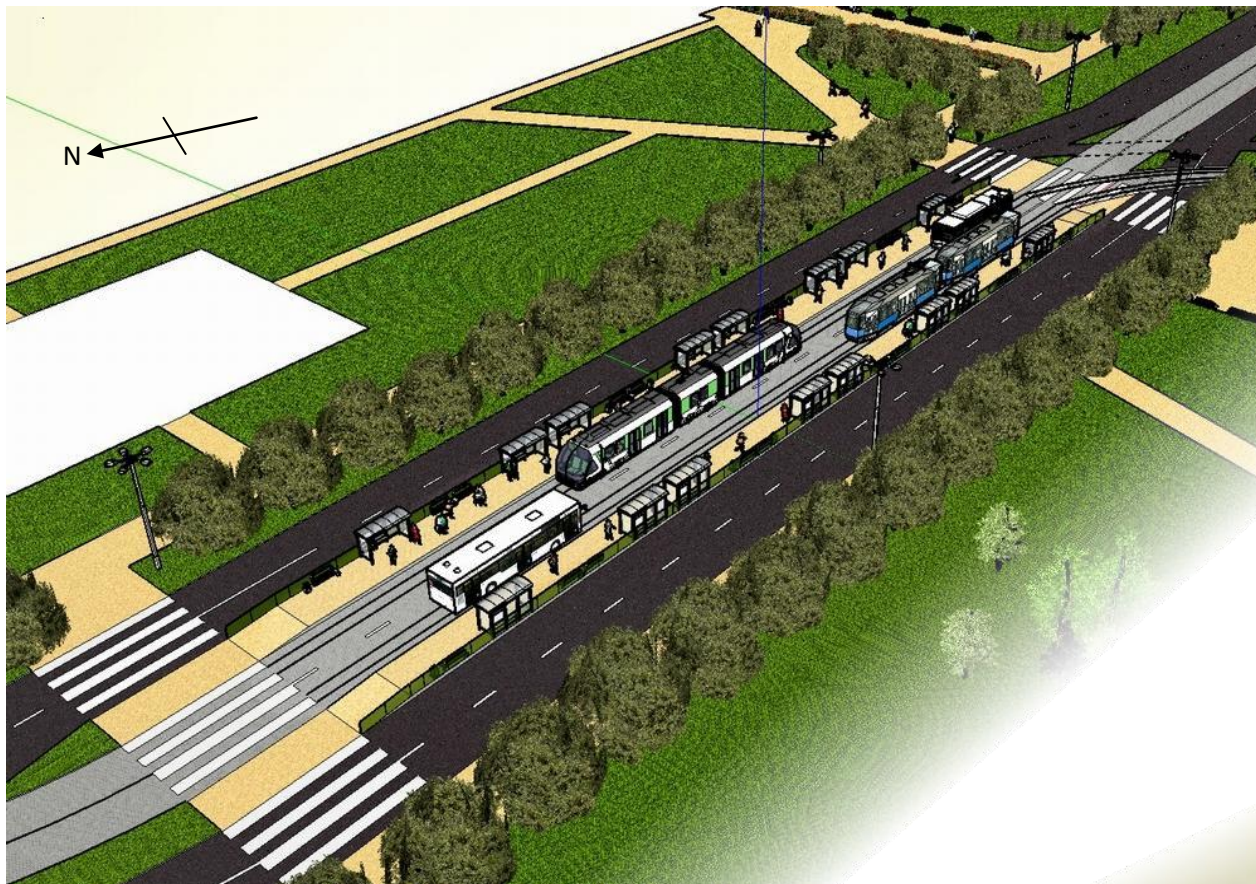
Nowy Plac Rapackiego musi ten oczywisty nonsens likwidować!

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

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

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

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



Unikanie szarości:

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

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

Nowoczesne rozwiązania:

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

Perony osłonięte byłyby na całej długości ekranami antybrzgowymi.

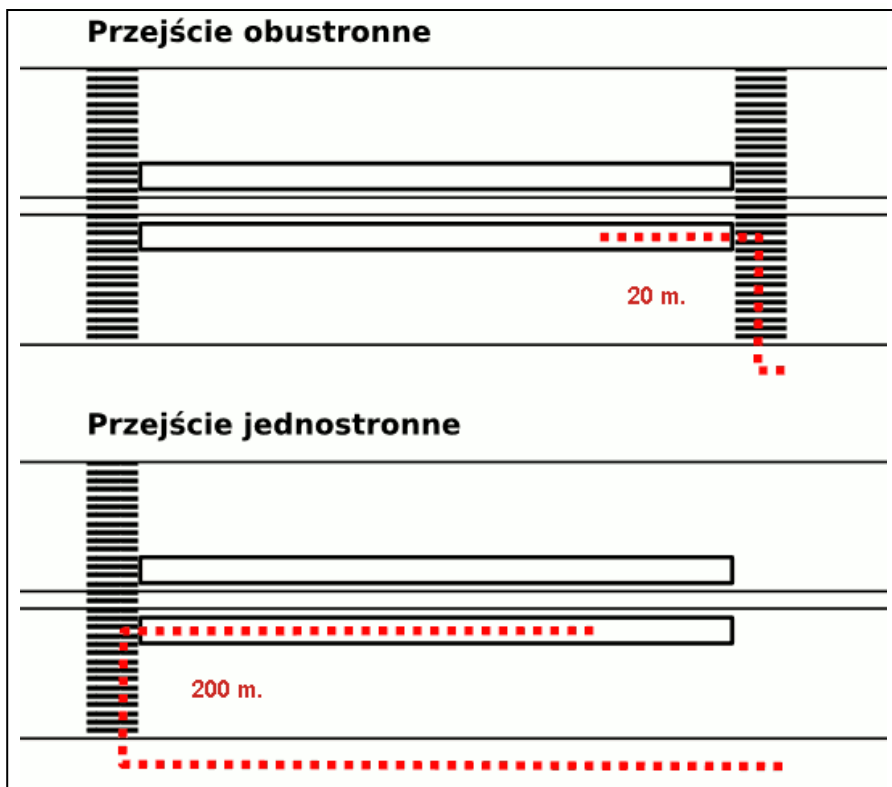
Ich wysokość dostosowana byłaby także do wysokości taboru niskopodłogowego, tj. ok. 30 cm. nad główkę szyny.



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

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

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



Ale przede wszystkim - ułatwi komunikację dla peronów przystankowych.

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

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



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



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



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

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





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



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



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



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

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

Propozycja nr 7

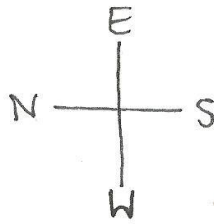
Autor:

WOJCIECH PAUL

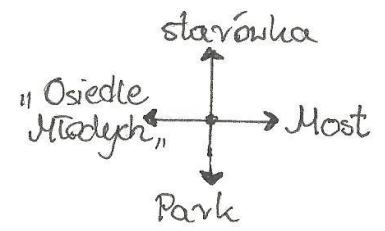
Inne oblicze Placu
Rapackiego ...

Głównym celem mojego pomysłu było otwarcie bydgoskiego przedmieścia na stare miasto co spowoduje swoiste odkrycie nowych atrakcji dla turystów (więcej zabytkowych obiektów niż na starówce, park miejski jeden z najstarszych w Polsce oraz ogród zoobotaniczny) i wygoda dla mieszkańców.

W centralnym miejscu znajdować się będzie tunel samochodowy nad którym miał by być wspólny przystanek dla autobusu i tramwaju. Od strony Placu Teatralnego aż do placu Armii krajowej biec miałyby wspólna jezdnia tramwajowo-autobusowa (od „Rapaka” byłby to sam bus pas, chyba że miasto zdecyduje się na tramwaj do dworca głównego). Aby zbytnio nie komplikować proponowałbym likwidację części jezdni ul Chopina od al. 700 lecia do pl. Rapackiego; rolę jej miałyby przejąć ul. Słowackiego. Po likwidacji jezdni dobrze by było sprostować torowisko tramwajowe dla estetyki.



wspólny pas tramibus od pl. Teatralnego
przez waty gen. Sikorskiego



Stare Miasto ↑

Bulwar

W przyszłości
możliwość budowy
lini tram. do dw.gł.

← → wspólny pas tramwajowo-autobusowy

wspólny przystanek

o sam bus pas ← →

Most

na poziomie gruntu
zejście do przystanków
lini autobusowych
(10, 11, 14...)

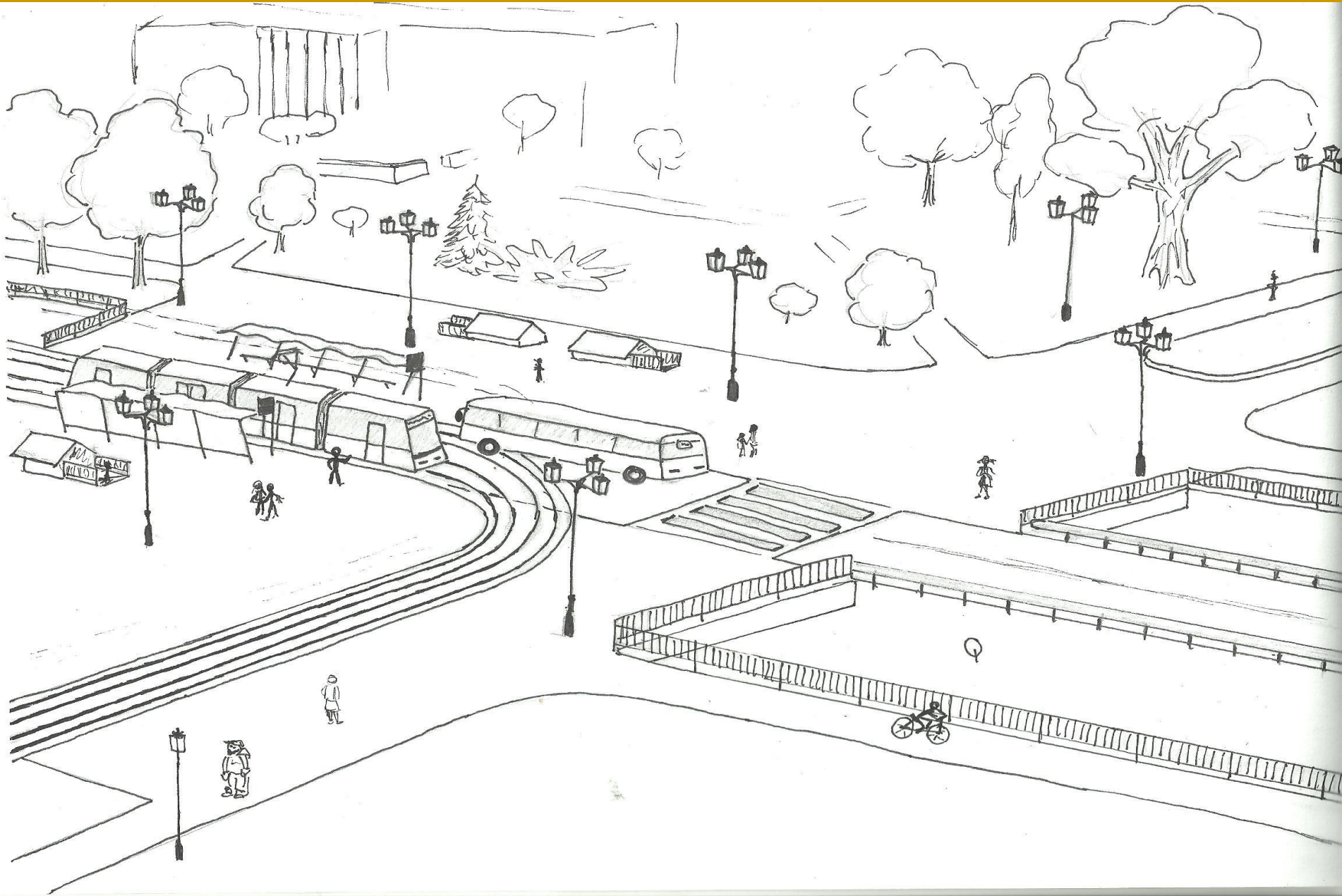
budynek MZK

likwidacja jezdni ul.
Chopina, w zamian
wolę tą przejmie ul.
Stowackiego

torowisko tramwajowe

AL. 700 lecia

Jak widać na placu znajdują się podziemne zejścia do przystanków autobusowych jadących od strony osiedla młodych; wg mnie można tego uniknąć, budując bus pas od ronda na Kraszewskiego, który następnie łączy się z tym drugim na Placu Altyleryjskim. Przystanki na powierzchni posiadały by ładne długie wiaty dla czekających na tramwaj lub autobus, istniałby również system informacji pasażerskiej. Plac miałyby oświetlać ładne stylizowane lampy, które efektywnie łączą się z oświetleniem starówki oraz po części ul. Bydgoskiej/Chopina, a całość zostanie otoczona zielenią (skwer przed „harmonijką”, Park miłości, skwer za pomnikiem J. Piłsudskiego...).



Wojtek Paul

nr telefonu kom. 513412824

Osoba reprezentująca

Witold Olejniczak

nr telefonu kom. 505188798

Propozycja nr 8

Autor:

KRZYSZTOF RYBA

Plac Rapackiego - koncepcja

Autor: Krzysztof Ryba

Kontakt: 663-144-427

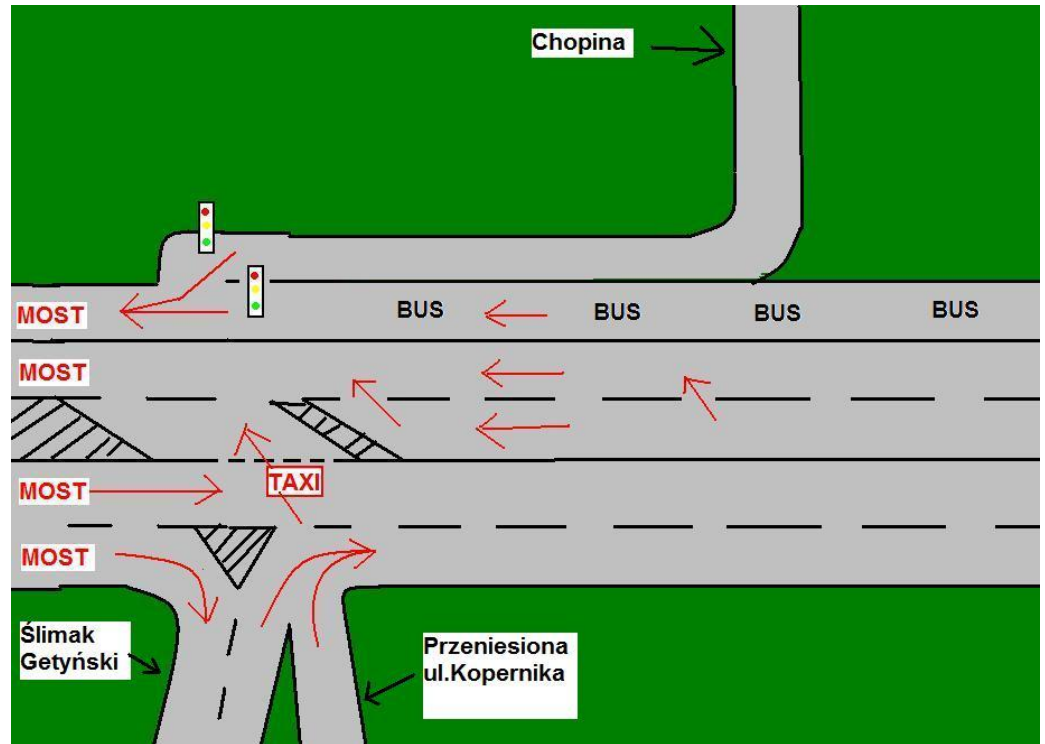
Krzysztof.d.ryba@gmail.com

Ogólna koncepcja

- Pomysł z grubsza polega na tym, że Aleję Jana Pawła II puszczamy górą (na wiadukt), a piesi będą mogli przechodzić pod nią, bez potrzeby schodzenia do podziemia.
- Cała ulica będzie „zamknięta” w tunelu obudowanym murem na wzór średniowiecznych murów miejskich.
- Na dachu tego tunelu w najwyższym punkcie będzie umiejscowiony taras widokowy (będzie winda i schody tam prowadzące). W niższych punktach można urządzić np. lokal gastronomiczny, jakieś ławeczki itp.

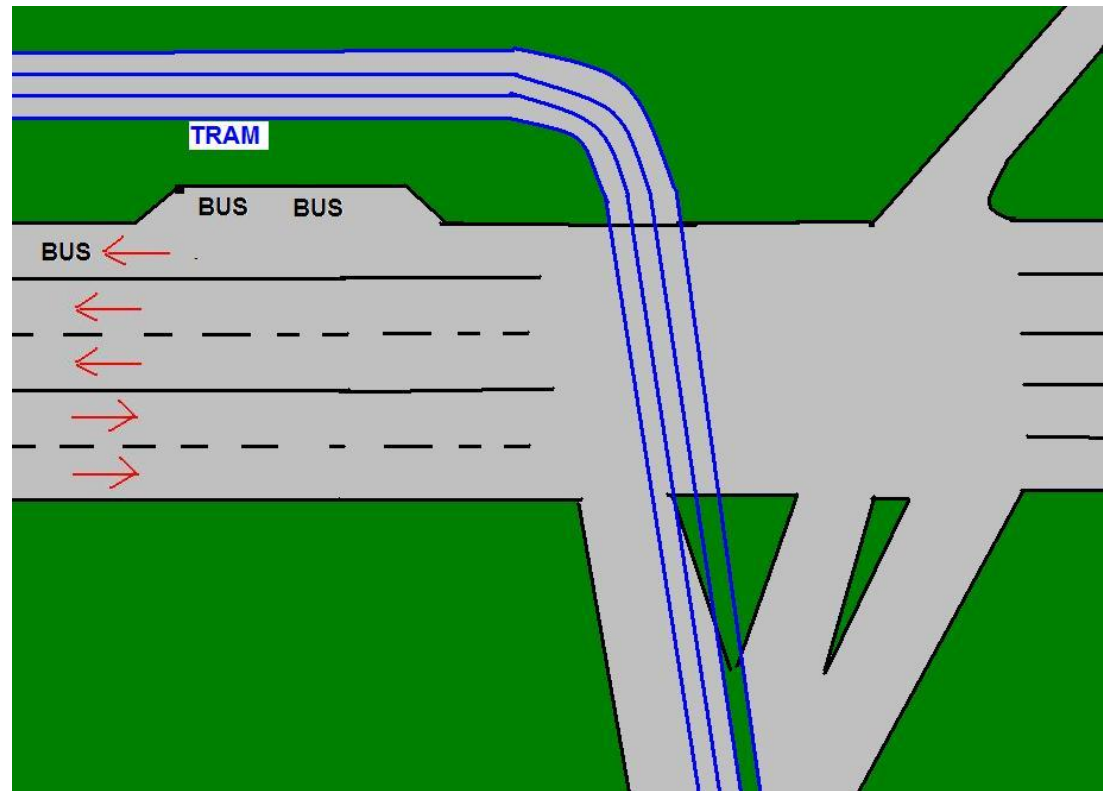
Wjazd od strony mostu (drogi)

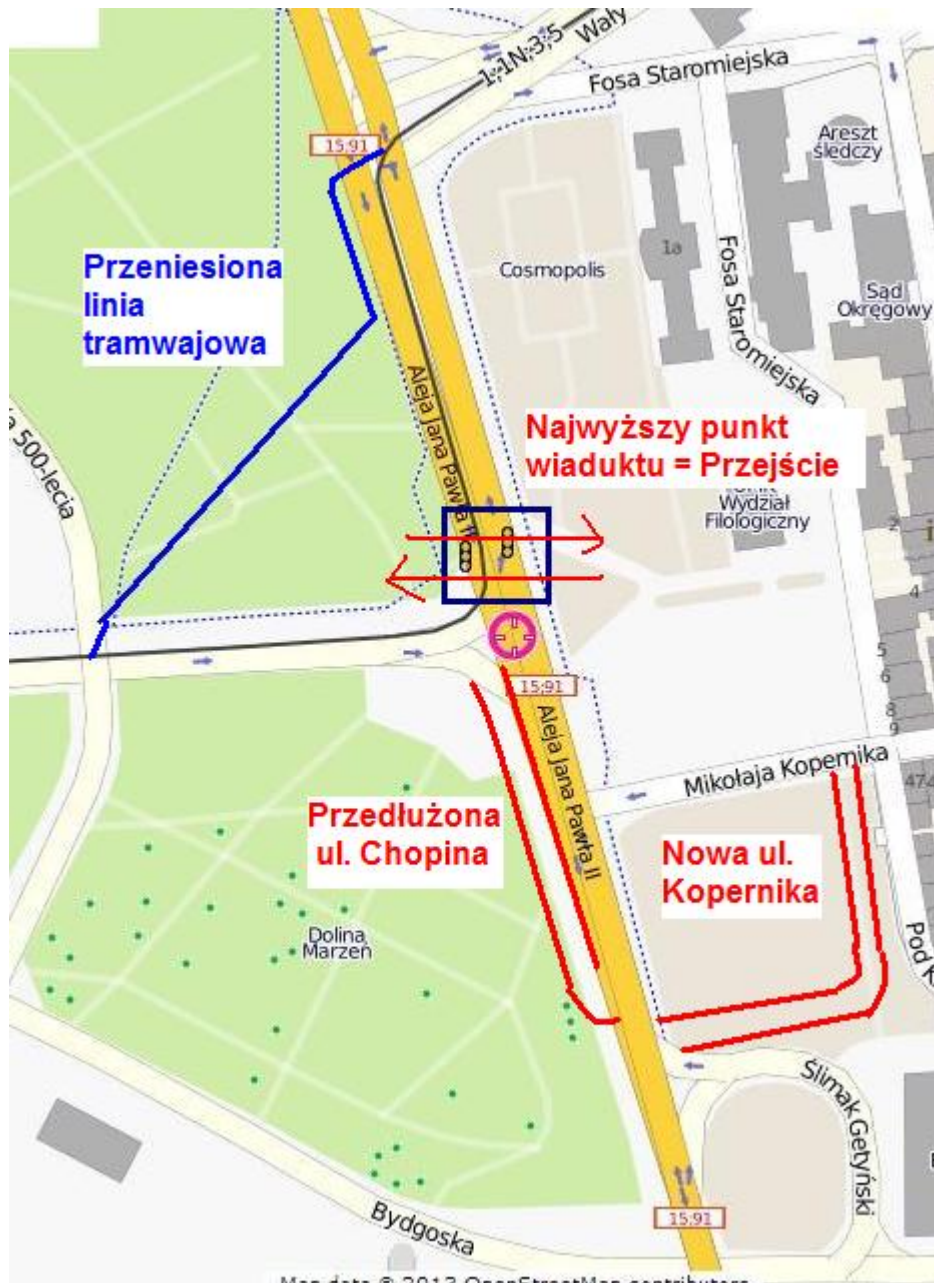
- Droga w tunelu będzie miała 5 pasów w tym jeden BUS-pas.
- Ulica Chopina będzie się włączać w punkcie w którym Aleje JPII jeszcze nie będą się wznosić do góry. Tak samo Ślimak Getyński i przeniesiona ulica Kopernika.



Plac Artylerii (modyfikacja tramwaju)

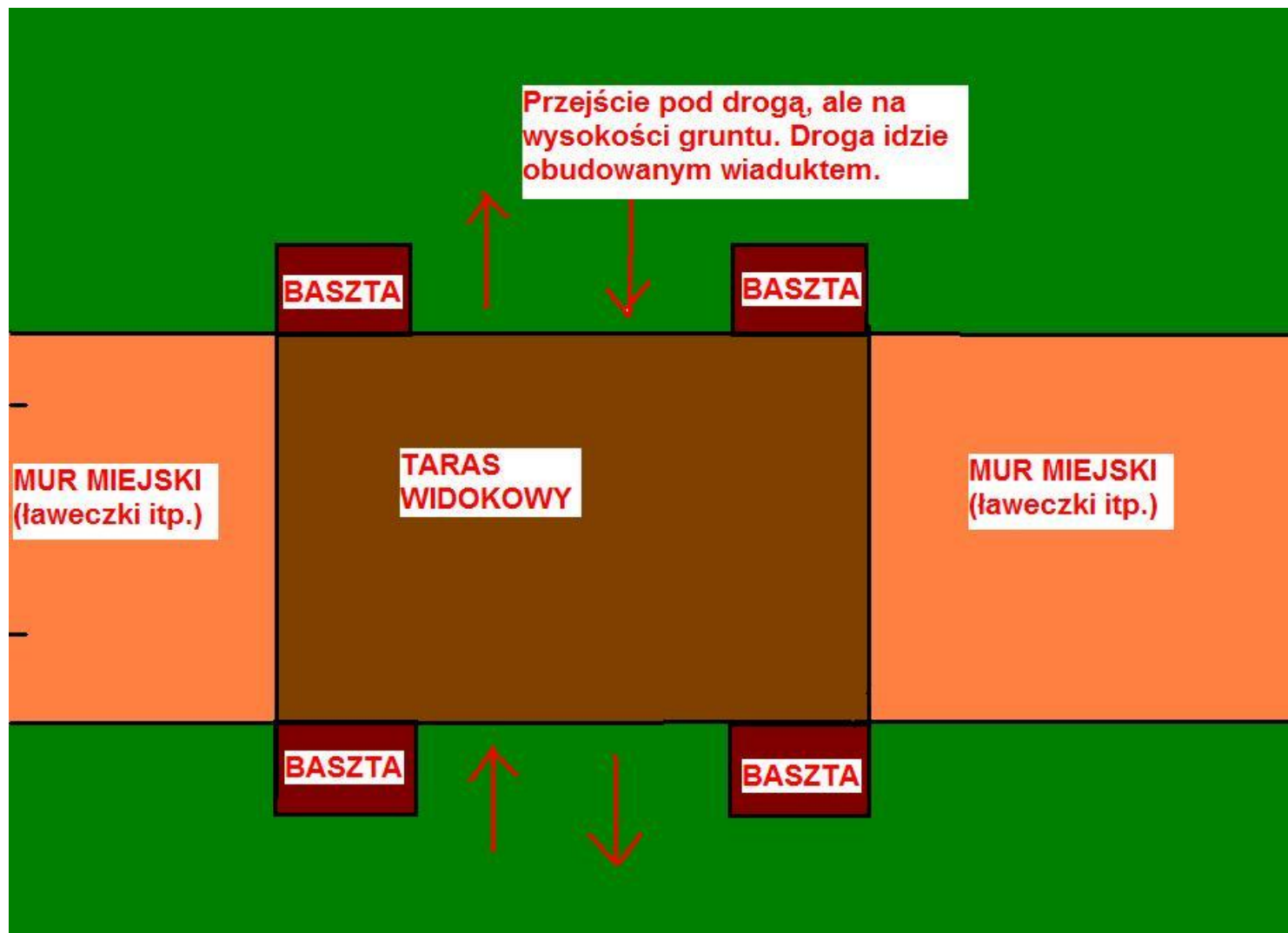
- Od Placu Artylerii w kierunku mostu 3 pasy (1-BUS-pas).
- Zatoczka Autobusowo-Tramwajowa zaraz za skrzyżowaniem.
- Potem droga zaczyna się pięć w górę.
- Linia tramwajowa puszczona wzdłuż ulicy (aktualnie jest tam park).





- Ogólny widok na zmiany w układzie dróg i linii tramwajowych.
- Linia tramwajowa przebiegająca po skosie przez park, byłaby ukryta w tunelu „przylepionym” do wzniesienia, które jest w parku. Poszerzy więc to naturalne wzniesienia.

Widok z góry na przejście byłby mniej więcej taki.



Droga, zaś patrząc z boku będzie wyglądać mniej więcej tak. Przejście powinno być na tyle wysokie, aby swobodnie karetka mogła przejechać.



Dziękuję za
uwagę.

Pytania?

Propozycja nr 9

Autor:

RYSZARD STACHOWIAK

Propozycja budowy kładki dla pieszych zakłada:

- I. Przeniesienie torowiska na zachód, równoległe do obecnego układu torów, na plac za kioskiem RUCH (z zachowaniem możliwości ewentualnego połączenia z linią nr 4 przez most)

- II. Obniżenie poziomu Alei Jana Pawła II na odcinku o długości ok. 70 m o 2-2,5 m w środkowej części tego odcinka (na północ od południowego brzegu obecnego przejścia dla pieszych)

III. Zwężenie obniżonej części Alei Jana Pawła II o szerokość przeniesionego torowiska (z zachowaniem układu po dwa pasy ruchu w każdą stronę)

IV. Przesunięcie zatoczki autobusowej na północ od obecnego jej położenia o ok. 50 metrów oraz przystanków tramwajowych (wspólny przystanek)

V. Wykonanie kładki dla pieszych i rowerzystów (z małą ilością stopni i łagodnymi podjazdami) nad środkiem tego obniżonego odcinka ulicy na wysokości ok. 1.5 m nad obecnym poziomem Alei Jana Pawła II ok. 35 metrów na północ od obecnego przejścia dla pieszych

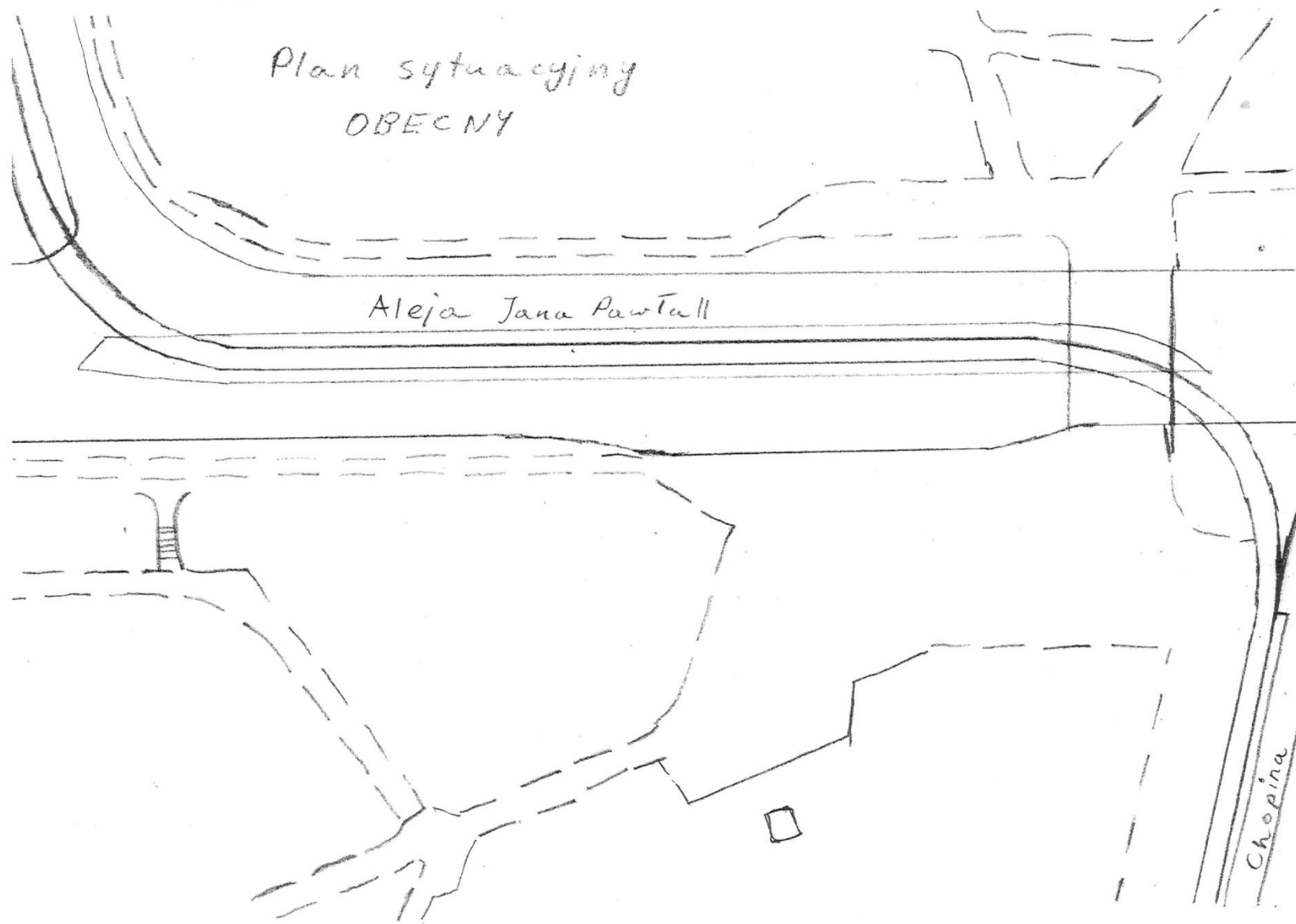
Wykonanie takiego rozwiązania pozwoli na uzyskanie ok. 3,5 – 4 metrów prześwitu pod kładką. Jest to więcej niż 3,2 metra pod wiaduktem kolejowym z drugiej strony mostu. Wysokość ta powinna pozwolić na swobodny przejazd np. autobusów z butlami gazowymi na dachu.

Po wybudowaniu nowego mostu, ruch tirów prawdopodobnie będzie tam skierowany i proponowana wysokość może okazać się optymalna.

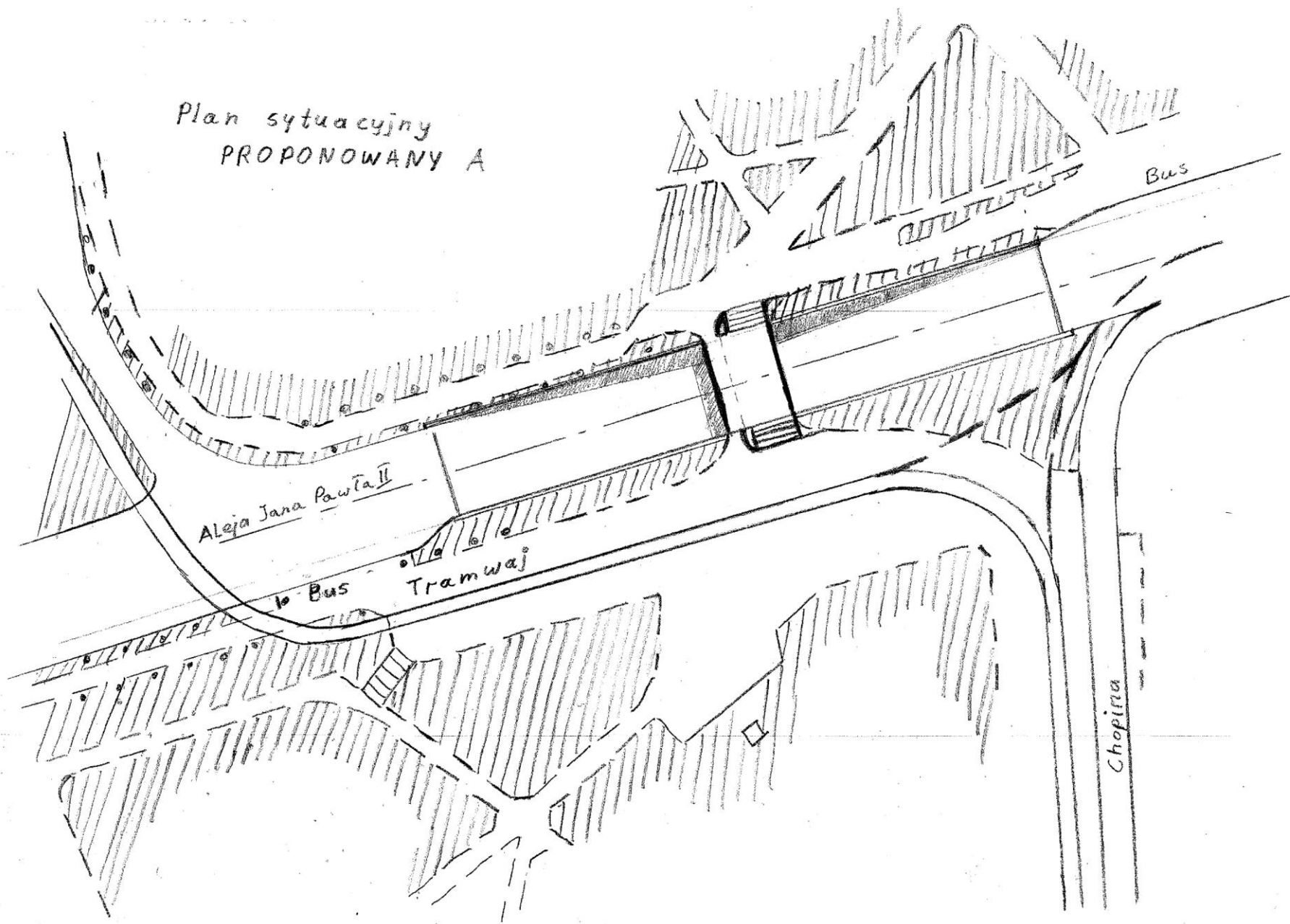
Zalety rozwiązania

- Niższy koszt niż wybudowanie tunelu dla pieszych lub samochodów
- Łatwiejsze wykonanie kładki niż budowa tunelu
- Wygodniejsze użytkowanie dla pieszych, rowerzystów, inwalidów niż głębokie podziemne przejście lub wysoko usytuowana kładka nad obecnym poziomem ulicy i trakcją tramwajową
- Możliwość wykonania przy utrzymaniu ruchu na jednej jezdni

Plan sytuacyjny
OBECNY



Plan sytuacyjny
PROPONOWANY A



Plan sytuacyjny
PROPONOWANY B

Aleja Jana Pawła II

▼ 0,0

▼ +1,5

▼ -2 + 2,5

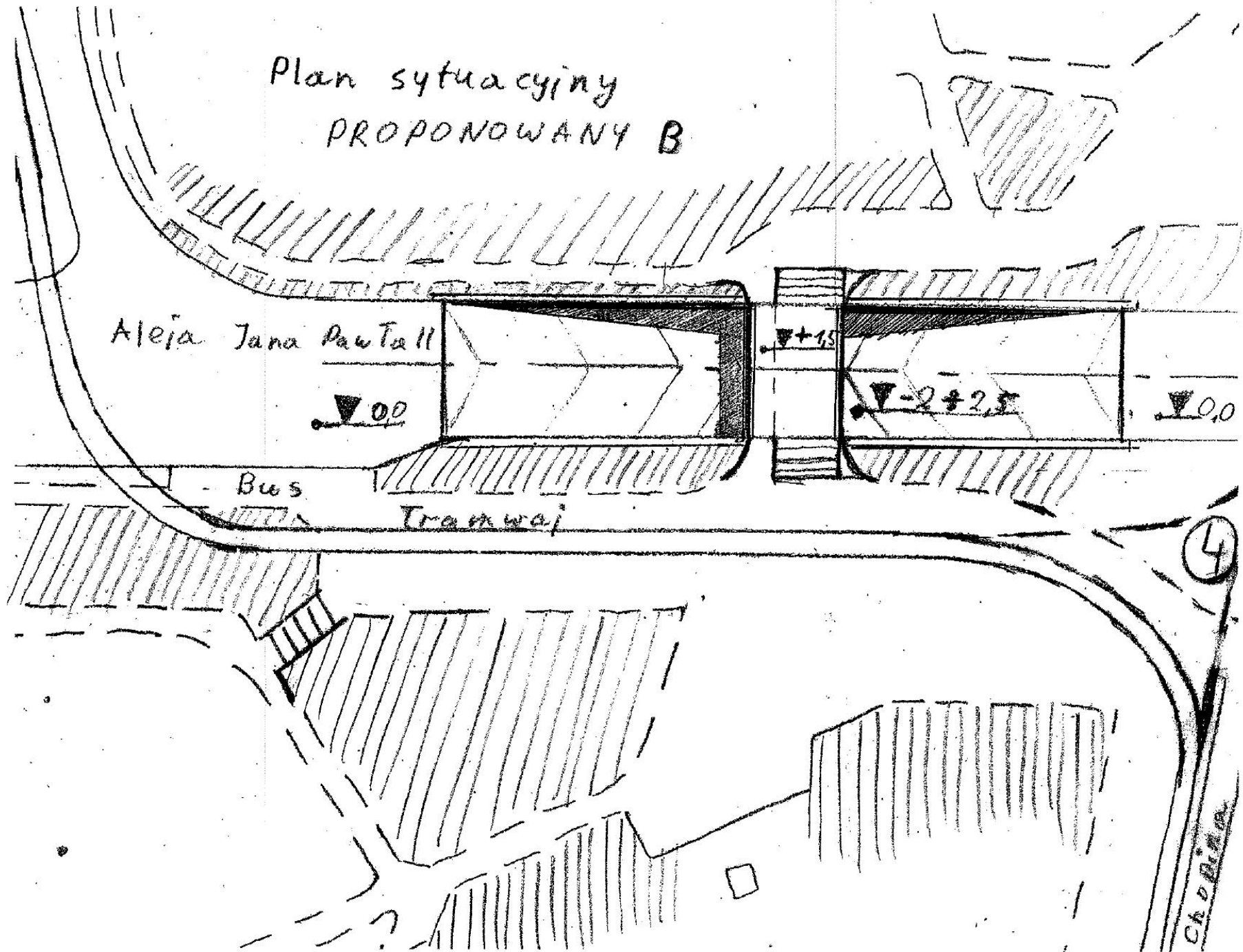
▼ 0,0

Bus

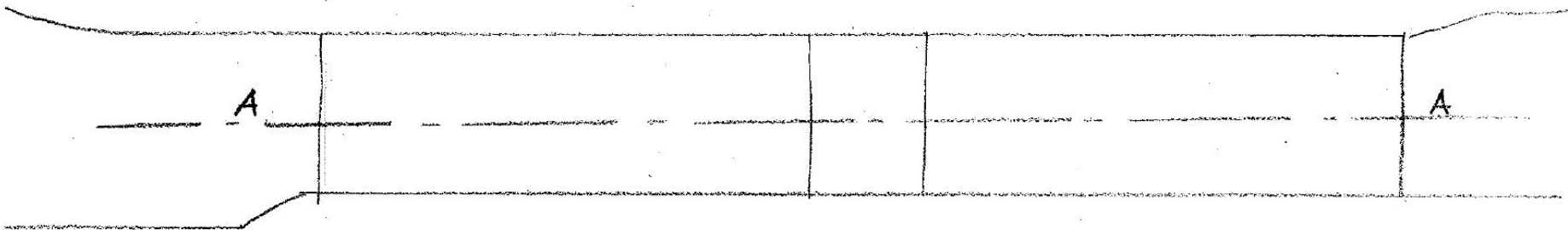
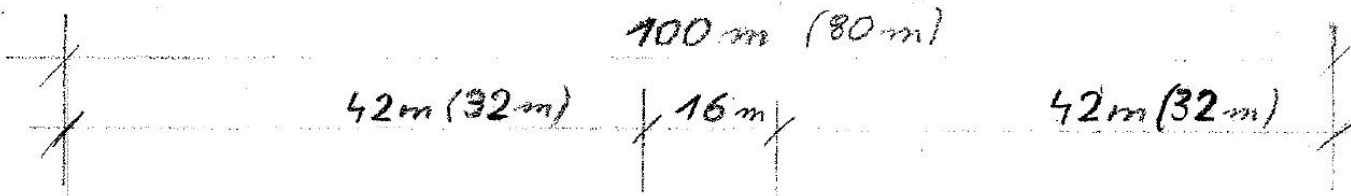
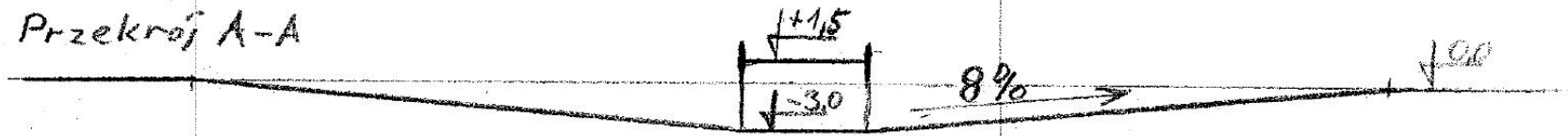
Tramwaj

4

CHODNIK

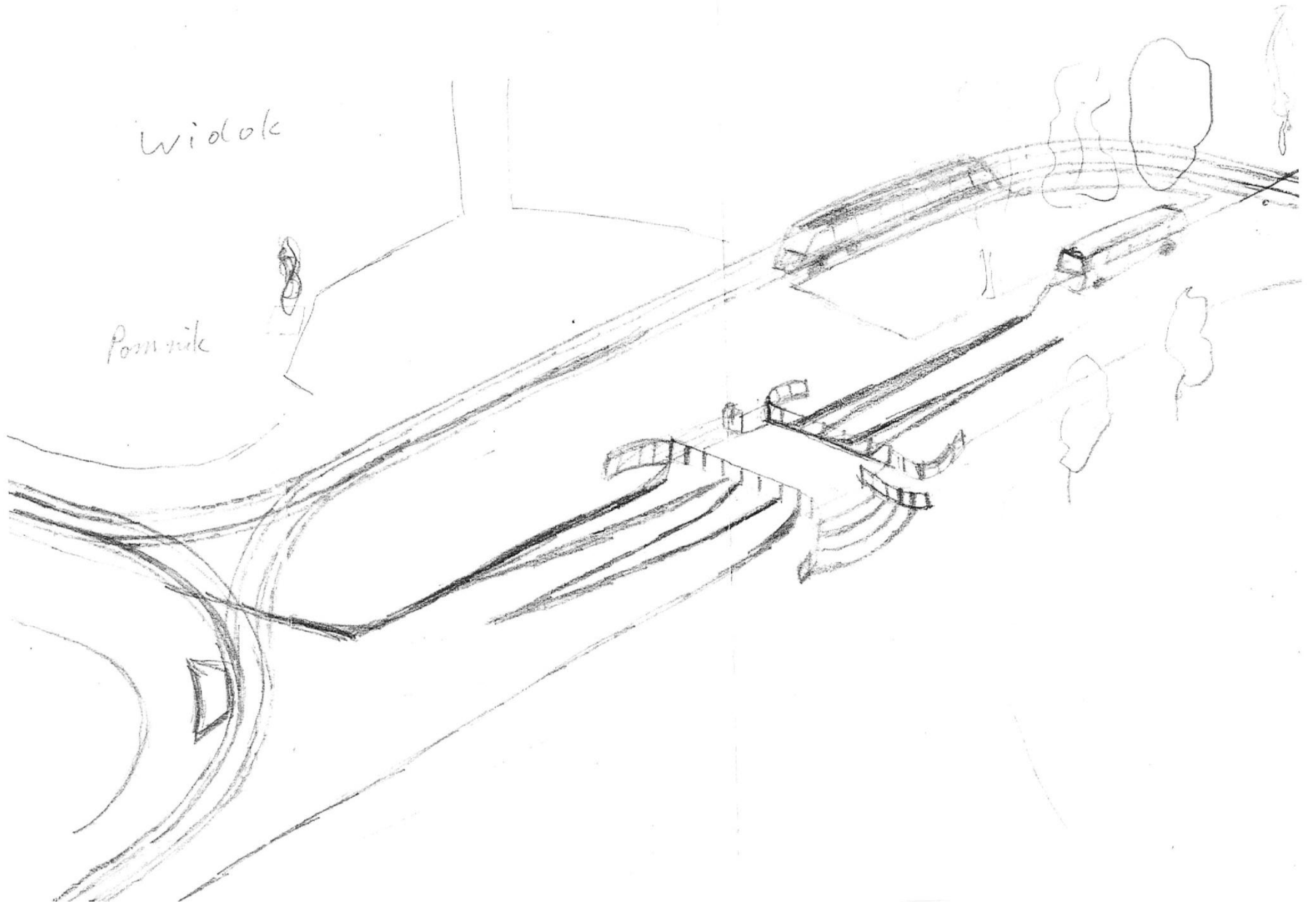


Przekrój A-A



Widole

Pomník



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Przedstawienie 9 koncepcji zgłoszonych przez mieszkańców Torunia (po 10 minut)

Narada grupy eksperckiej
(ok. 40 minut)

Prezentacja koncepcji MZD

Plebiscyt publiczności

Prezentacja wyników narady ekspertów

Informacja na temat kolejnych kroków

POMYSŁ NA PLAC RAPACKIEGO

Spotkanie poprzedzające proces konsultacji społecznych
dotyczących przebudowy placu Rapackiego

Centrum Sztuki Współczesnej
„Znaki Czasu”

1 marca 2013 r.