

Toruń, dnia 30 marca 2017 r.

Pan
Michał Zaleski
Prezydent Miasta Torunia

Szanowny Panie Prezydencie,

według specjalistów branży jednym ze sposobów na oszczędności w procesie budowy oraz remontu sieci drogowej, mogłoby być stosowanie technologii betonowej.

Warto zaznaczyć, że drogi betonowe są tańsze o 30 proc. już na etapie budowy od asfaltowych, a po 30 latach dają 50 proc. oszczędności. Analiza przeprowadzona przez naukowców z Politechniki Wrocławskiej wykazała, że wydatki związane z utrzymaniem dróg o nawierzchniach betonowych są ponad pięciokrotnie niższe niż asfaltowych. Przyczyną jest trwałość – drogi betonowe w przeciwieństwie do asfaltowych nie wymagają tak częstych remontów.

Drogi betonowe charakteryzuje: większa trwałość (przeciętnie 2,5 – 3,5 razy większa niż stosowanych dotychczas nawierzchni asfaltowych), przy nowoczesnych rozwiązaniach gwarantowana 50 letnia żywotność (nawet przy obciążeniach rzędu 130 kN/oś), niższe „whole life costs” czyli łączne koszty budowy i utrzymania drogi w perspektywie nie kilku, ale kilkudziesięciu lat, większe bezpieczeństwo (brak zjawiska koleinowania, jasność – dobra widoczność w złych warunkach atmosferycznych), odporność na wysokie i niskie temperatury, ognioodporność, mniejsze zużycie paliwa, niski poziom hałasu, a także niższe koszty oświetlenia.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad dostrzegła korzyści płynące z tej technologii i zaplanowała w sumie ok. 810 km dróg szybkiego ruchu; w tym dróg ekspresowych oraz autostrad do realizacji w formule nawierzchni betonowych.

Technologia betonu cementowego pozwala budować tańsze i trwalsze nawierzchnie, co ma ogromne znaczenie wobec przewidywanego znacznego wzrostu obciążenia ruchem ciężkim na głównych ciągach komunikacyjnych.

Technologia betonowa coraz częściej wykorzystywana jest przy realizacjach także w naszym regionie. Jesienią 2016 r. rozpoczęła się przebudowa drogi wojewódzkiej nr 391 pomiędzy miejscowościami Piła Młyn i Buśnia w powiecie świeckim. Droga zaplanowana do przebudowy miała 851 m długości i została wykonana w technologii betonu wałowanego.

W ubiegłym roku Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy zrealizował w technologii betonowej drogę nr 272 pomiędzy wiaduktem nad autostradą A1 oraz miejscowością Piła Młyn.

Wobec powyższego zwracam się z wnioskiem do Pana Prezydenta o zlecenie stosownych analiz, które w efekcie umożliwiłyby realizację remontów oraz budowy wybranych odcinków dróg na terenie Gminy Miasta Toruń w technologii betonowej.

Z wyrazami szacunku



Paweł Gulewski

PREZYDENT MIASTA TORUNIA

KPM. 0003.326.2017

Toruń, 18 kwietnia 2017r.

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA

758
wpłynęło data 19. 04. 2017

Pan

Paweł Gulewski

Radny Rady Miasta Torunia

W odpowiedzi na wniosek, złożony w dniu 31.03.2017r., w sprawie stosowania technologii betonowej w procesie budowy oraz remontu sieci drogowej na terenie miasta Torunia, informuję, że Miejski Zarząd Dróg, na etapie przygotowania zadań analizuje możliwości stosowania różnorodnych materiałów w realizacji inwestycji gminnych. Podstawowe argumenty, wskazywane w aktualnych opiniach ekspertów, wydawnictwach branżowych, itp., uzasadniające wykonanie nawierzchni drogowych z betonu oraz asfaltu obrazuje załączone zestawienie, sporządzone przez ww. jednostkę (zał. 1). Biorąc pod uwagę powyższe, w sytuacji stwierdzenia występowania ewentualnego uzasadnienia dla rozważenia wielu opcji rodzaju nawierzchni i wystąpienia przesłanek uzasadniających przeprowadzenie analizy porównawczej kosztów wykonania przygotowywanej inwestycji drogowej w różnych technologiach, zlecane jest jej sporządzenie. Niniejsze potwierdza, przygotowany Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. z Gdańska dla Trasy Wschodniej (zał. 2), szacunkowy kosztorys w wariantach cenowych: dla jezdni asfaltowej za jeden m² konstrukcji - ok. 215 zł, dla jezdni betonowej za jeden m² konstrukcji – ok. od 228 do 250 zł.

Prezydent Miasta Torunia

Michał Zaleski

**Zestawienie podstawowych uwarunkowań realizacji nawierzchni dróg
w technologii betonowej i asfaltowej**

Betonowe	Asfaltowe
<p><u>Plusy,</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wymagają użycia mniej skomplikowanego sprzętu, co obniża koszty budowy, - tańszy surowiec, - bardziej odporne i trwałe, także na substancje chemiczne (oprócz soli kamiennej). 	<p><u>Plusy,</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - w procesie realizacji dostępne lepsze zaplecze techniczne w zakresie przygotowania sprzętowego, kadrowego i doświadczenia, - technologie wykonania są bardziej przyjazne środowisku, wymagają mniejszych nakładów energetycznych, przy realizacji emitowana jest ilość gazów cieplarnianych i zużycie wody, - dają większe możliwości zastosowania różnorodności nawierzchni, co pozwala na możliwość zwiększania ochrony przed hałasem.
<p><u>Względy zastosowania:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - obniżenie kosztów wykonania i eksploatacji uzyskiwane jest przy realizacji autostrad i dróg ekspresowych, - wyższe koszty remontów – konieczność rozebrania całej nawierzchni i wybudowania nowej. <p><u>Uwagi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - możliwość wykonywania tylko odcinków poza zabudową – ze względu na mniejsze przeszkody organizacyjne i techniczne (w tym zapewnienie wymaganego, dłuższego czasu wiązania i oddania do użytkowania po całkowitym zakończeniu budowy), większa wydajność realizacyjna w szczególności w przypadku „dróg pozamiejskich” realizowanych w nowych śladach, - z uwagi na dłuższy czas twardnienia nawierzchni narażenie na przypadkowe deformacje przez ludzi i zwierzęta oraz większe problemy organizacyjne i techniczne w przypadku uzupełnień nawierzchni, - wysokie koszty napraw uzbrojenia powodowane wyłączeniem jezdni z ruchu na dłuższy okres. 	<p><u>Względy zastosowania:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - na drogach lokalnych konieczność uwzględniania wielu czynników: <ol style="list-style-type: none"> a) etapowania robót z uwagi na tymczasową organizację ruchu, b) możliwość zapewniania w trakcie budowy dojazdów do nieruchomości itp., c) każdorazowa konieczność regulacji urządzeń obcych w nawierzchniach (studnie, zawory), d) bardziej złożone układy geometryczne skrzyżowań. <p><u>Uwagi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - krótki, kilkugodzinny czas wiązania; - mniejsze ryzyko przypadkowych deformacji podczas etapu twardnienia; - łatwiejsze dokonywanie uzupełnień, także w efekcie konieczności ingerencji w nawierzchnię z uwagi na budowę czy naprawy podziemnej infrastruktury technicznej, przy możliwym ruchu pojazdów.
<p>Podsumowanie:</p> <p>W opinii Miejskiego Zarządu Dróg zastosowanie nawierzchni betonowych zasadne jest na drogach, na których występuje znaczne obciążenie ruchem drogowym, w tym ciężarowym (autostrady, drogi ekspresowe). Natomiast na drogach lokalnych lepszym rozwiązaniem są nawierzchnie asfaltowe, w szczególności ze względu na lokalizację miejskiej infrastruktury technicznej, czas oddania do użytkowania oraz komfort jazdy, w tym możliwości wpływu na zmniejszenie poziomu hałasu.</p>	

DYREKTOR

Rafał Wiepiórski

Porównanie kosztów nawierzchni dla Trasy Wschodniej
(kosztorys oszacowany przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. Gdańsk)

JEZDZIA ASFALTOWA	gr.	gr.	cena jed. m² konstrukcji	cena za 500metrów jezdni o szer. 7m
profilowanie i dogęszczenie dna wykopów	-	1,12	215,66	754 810,00
podb. zasadnicza: mieszanka kruszywa C90/3 niezwiązanego	20	42,42		
oczyszczenie i skropienie podbudowy	-	1,47		
podb. zasadnicza: beton asfaltowy AC	12	76,21		
oczyszczenie i skropienie podbudowy warstwa wiążąca: beton asfaltowy AC	-	1,47		
warstwa wiążąca: beton asfaltowy AC	8	58,16		
oczyszczenie i skropienie w-wy wiązącej	-	1,06		
warstwa ścierna: BBTM 8	4	33,75		
JEZDZIA BETONOWA W1 - ZBROJENIE				
pogłębienie wykopów	14	10,23	227,82	797 370,00
profilowanie i dogęszczenie dna wykopów	-	1,12		
podb. zasadnicza: mieszanka kruszywa C90/3 niezwiązanego	30	62,02		
warstwa ścierna: C35/45	28	154,45		
JEZDZIA BETONOWA W2 - DYBLE I KOTWY				
pogłębienie wykopów	14	10,23	249,96	874 860,00
profilowanie i dogęszczenie dna wykopów	-	1,12		
podb. zasadnicza: mieszanka kruszywa C90/3 niezwiązanego	30	62,02		
warstwa ścierna: C35/45	28	176,59		

DYREKTOR

Rafał Wiewiórski

Toruń, 30 marca 2017 r.

Pan

Michał Zaleski

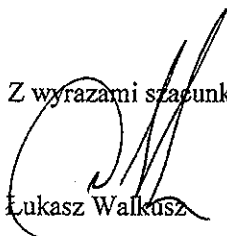
Prezydent Miasta Torunia

Szanowny Panie Prezydencie,


W związku z napływającymi od mieszkańców wspólnoty mieszkaniowej przy ulicy Sobieskiego skargami dotyczącymi hałasu, który emitują pociągi towarowe przejeżdżające po torowisku usytuowanym wzdłuż ulicy Sobieskiego, pragnę zająć stanowisko w tej sprawie.

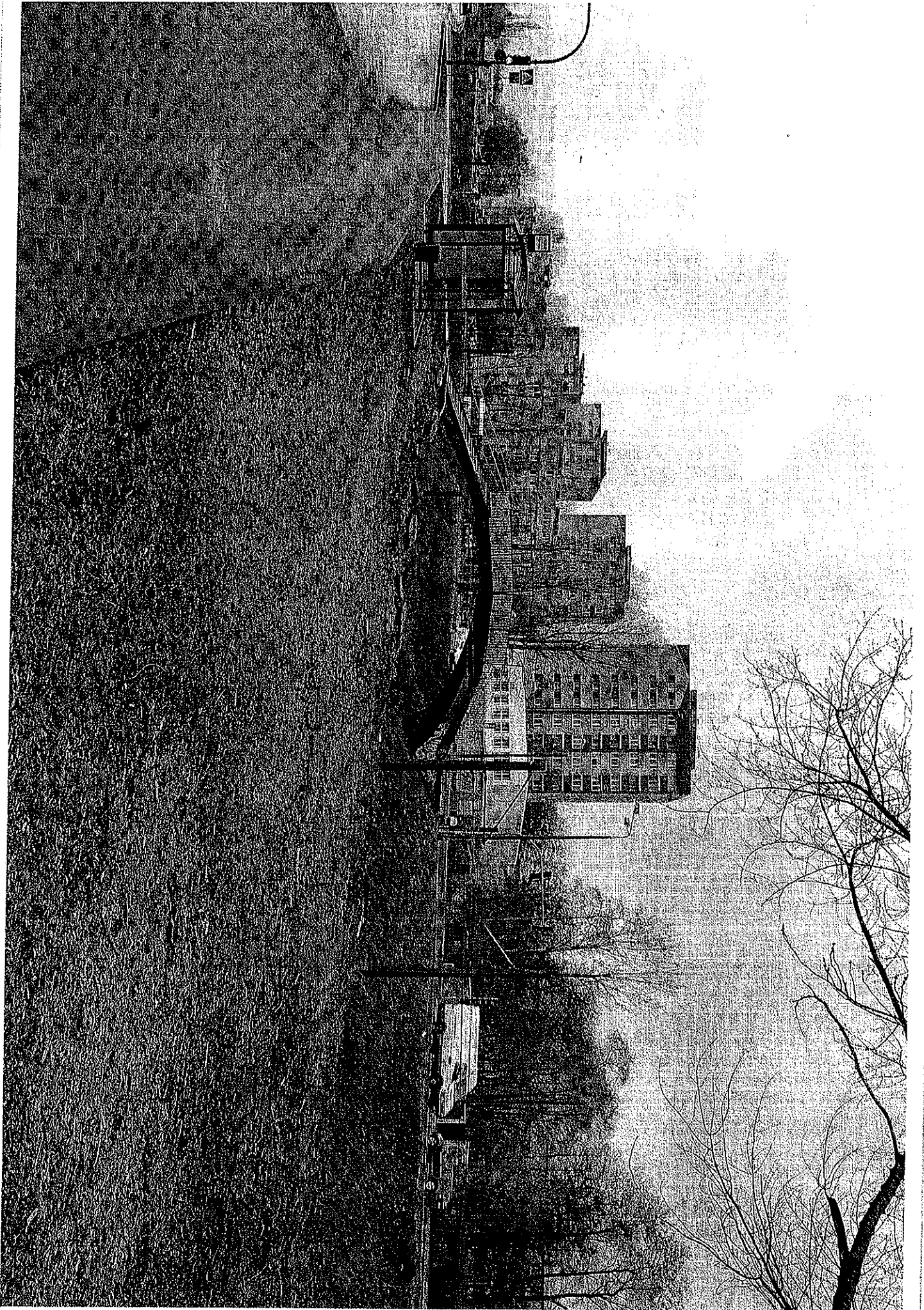
Na uciążliwość kursujących pociągów wpływ mają dwa czynniki: zintensyfikowanie kursowania pociągów towarowych w godzinach nocnych, co zakłóca ciszę nocną mieszkańców bloków oraz całkowite wycięcie drzewostanu wzdłuż torowiska. Wspomniany drzewostan stanowił dotychczas naturalną barierę dźwiękową. Z uwagi na powyższe czynniki, proszę o przedstawienie działań, które mogłyby zostać podjęte lub będą podjęte w celu rozwiązania problemu hałasu.

Z wyrazami szacunku,



Łukasz Walkusz


01405115
Data wpływu: 2017-03-30
Numer PR: 22585-2017
Przyjęt: Aleksandra Ogrodowska
Kancelaria - UMT
Załączników: 0



Toruń, 30 marca 2017 r.

Pan

Michał Zaleski

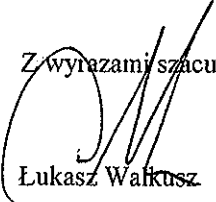
Prezydent Miasta Torunia

Szanowny Panie Prezydencie,

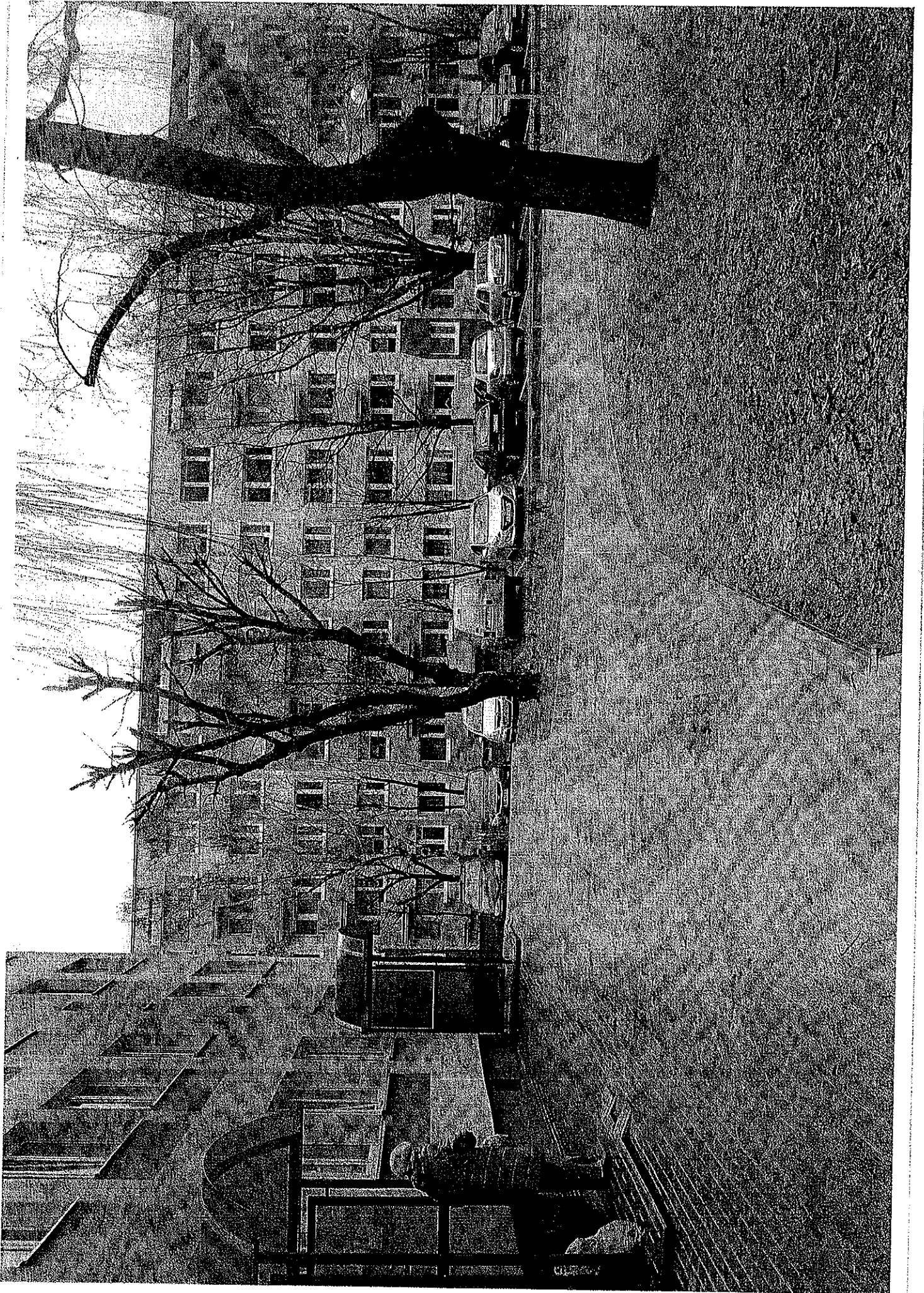
W imieniu mieszkańców bloków Łyskowskiego 25 i 27, zwracam się z uprzejmą prośbą o ustanowienie ograniczenia wjazdu na chodnik pomiędzy ww. blokami.

Mając na uwadze bezpieczeństwo dzieci, które korzystają z placu zabaw usytuowanego między blokami lub poruszają się chodnikami wzdłuż bloków, proszę o zainstalowanie składanej blokady parkingowej na obu chodnikach wzdłuż bloków. Rozwiązanie to wydaje się być najbardziej optymalnym w obecnej sytuacji.

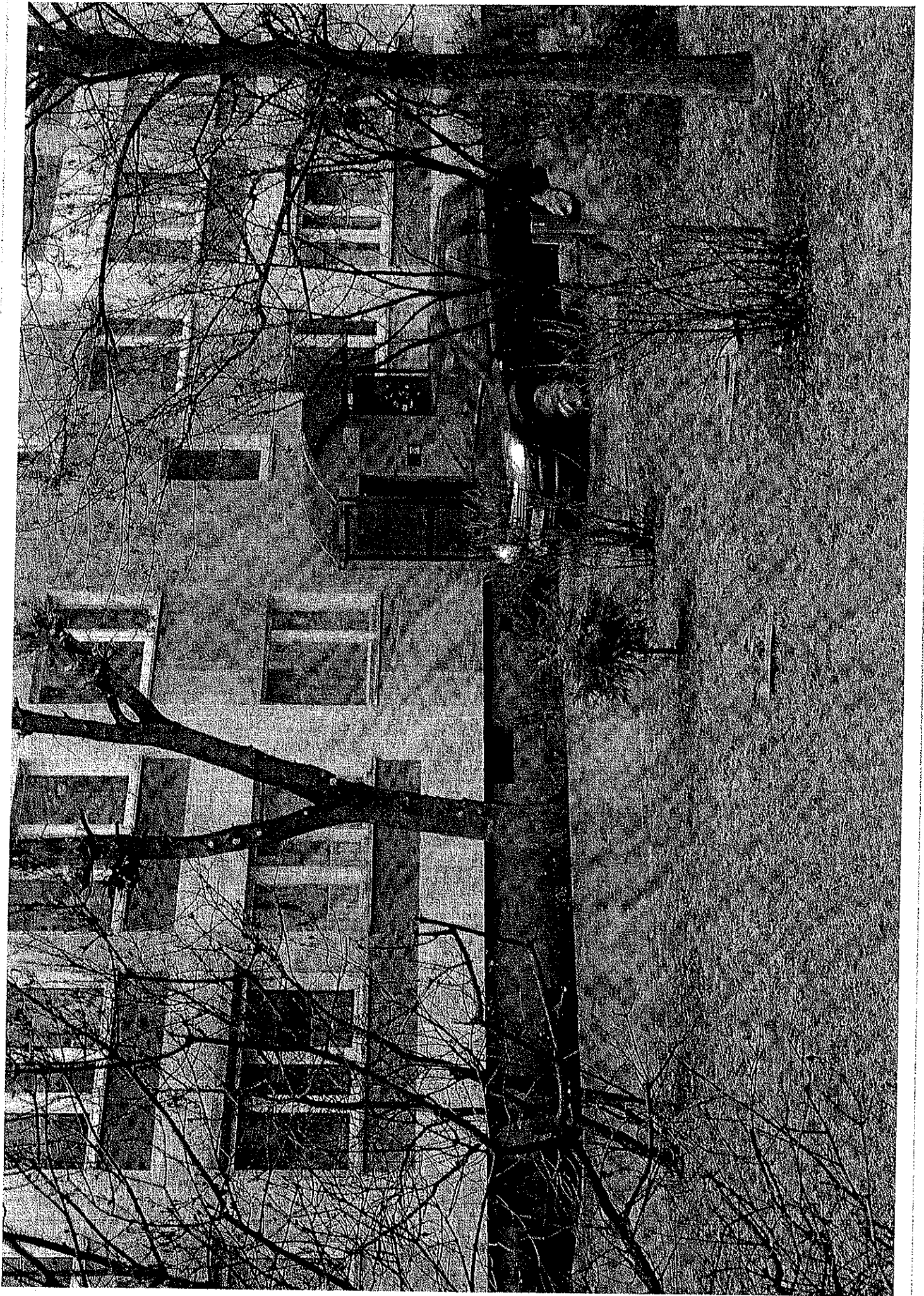
Z wyrazami szacunku,


Lukasz Walfusz


01405113
Data wpływu: 2017-03-30
Numer: 22580/2017
Pracownik: Aleksandra Gerasimowa
Kancelaria - UM
Załącznik: 0







Toruń, 30 marca 2017 r.

Pan

Michał Zaleski

Prezydent Miasta Torunia

Szanowny Panie Prezydencie,

W imieniu mieszkańców ulicy Przelot, zwracam się z prośbą o podjęcie działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa kierowców i pieszych na całej długości ulicy.

Mieszkańcy wnioskuje o instalację dodatkowych progów zwalniających, które ograniczą proceder przekraczania przez kierowców dopuszczalnej prędkości na odcinku, na którym nie ma pobocza. Na chwilę obecną progi zwalniające zainstalowane są jedynie na początku i na końcu ulicy. Wśród postulatów mieszkańców znajduje się również rozwiązanie problemu ograniczenia widoczności kierowców przez samochody zaparkowane wzdłuż posesji o numerach od 9 do 13. Na słabą widoczność wpływ ma również fakt, że ww. auta parkowane są na początku charakterystycznego łuku ul. Przelot. Mając na uwadze bezpieczeństwo kierowców i pieszych, proszę o doraźne zamontowanie drogowego lustra kontrolnego.

Z wyrazami szacunku,



Łukasz Wałkusz



01405114

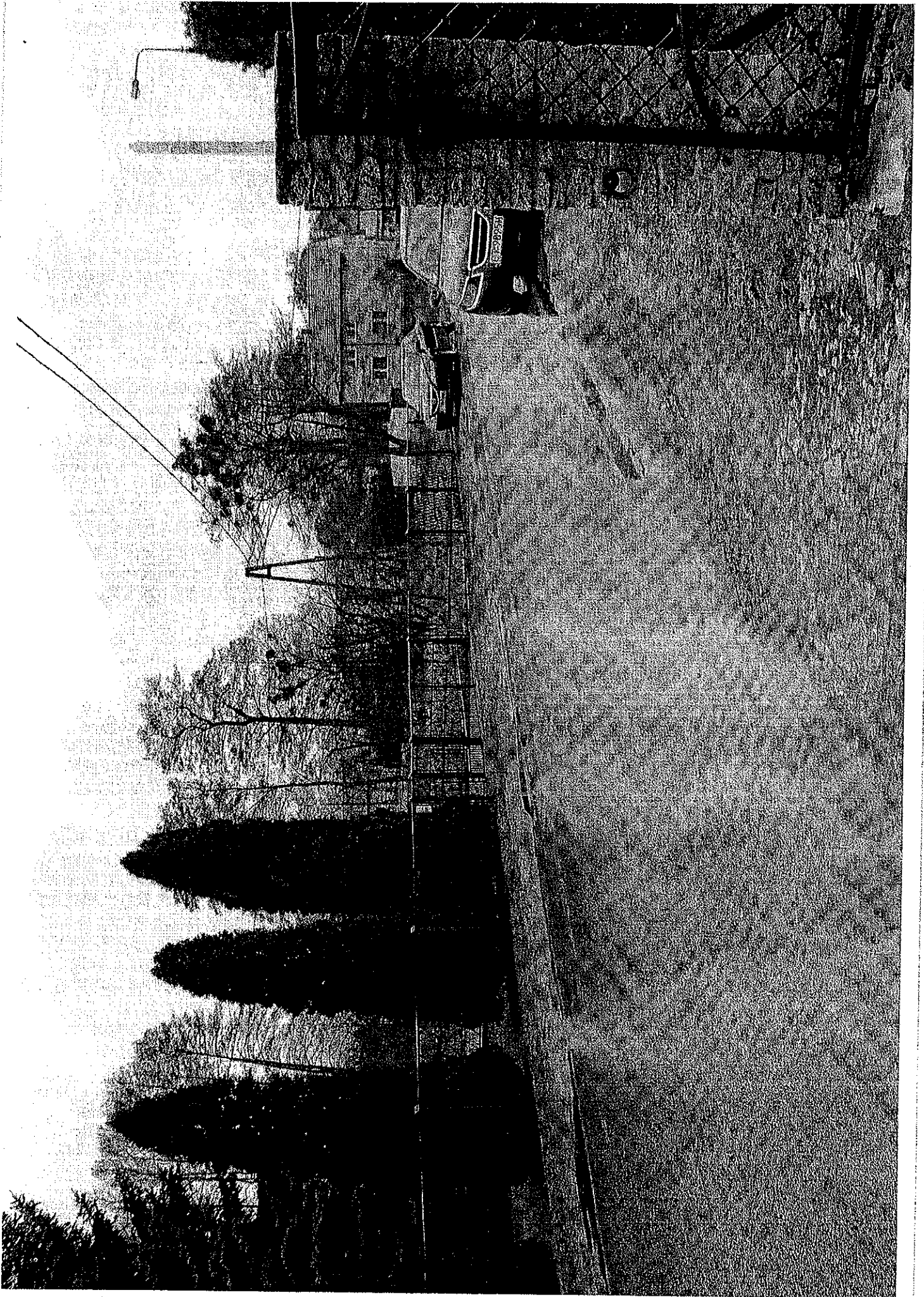
Data wpływu: 2017-03-30

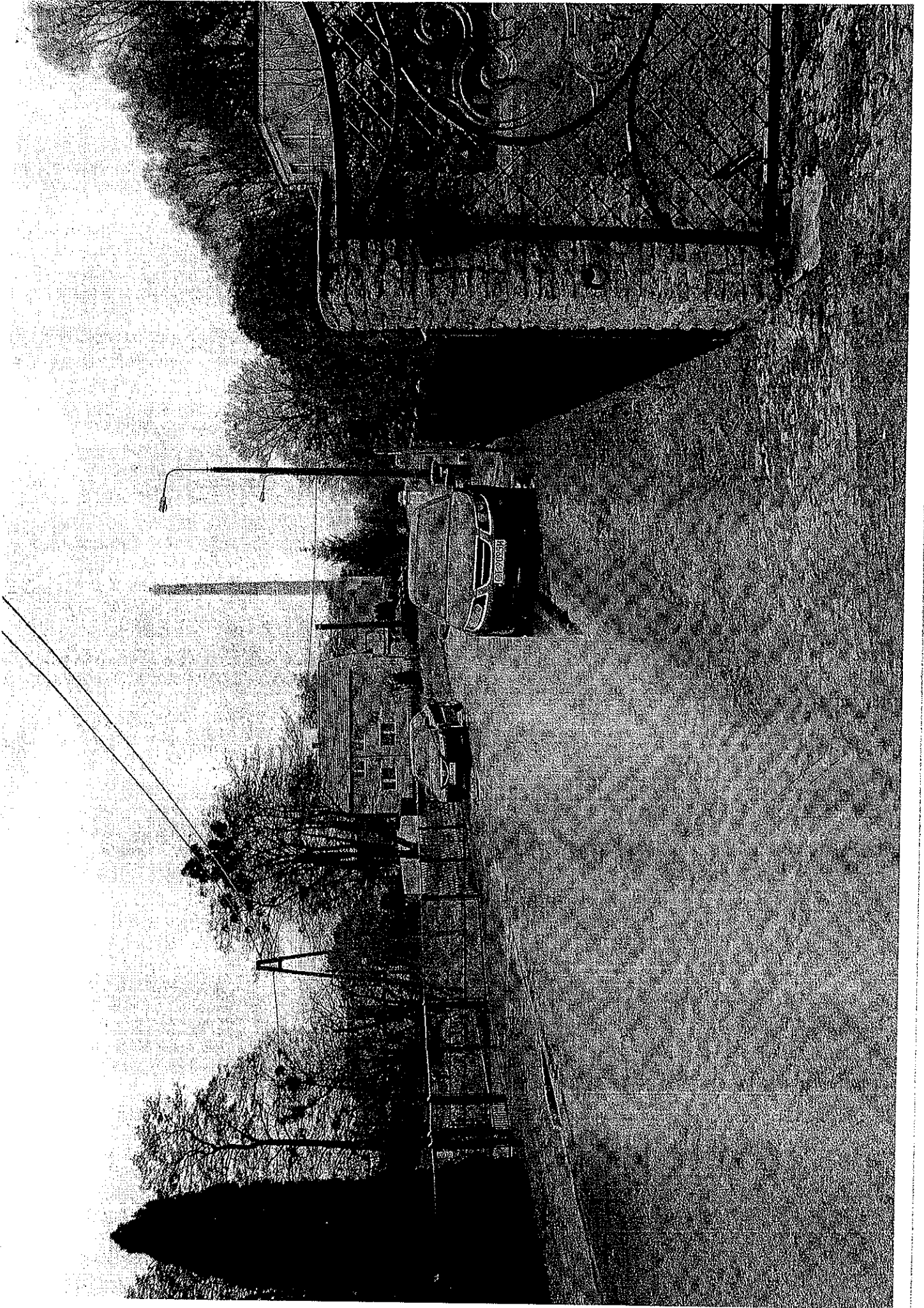
Numer: PP. 22554. 2017

Przyj.: Aleksandra Ogrodowska

Kancelaria - UHT

Załączników: 0





PREZYDENT MIASTA TORUNIA

Toruń, 11 kwietnia 2017r.

KPM. 0003.351.2017

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA

12 04 2017

wpłynęło dnia

15 04 2017

Pan

Łukasz Walkusz

Radny Rady Miasta Torunia

W odpowiedzi na wnioski, złożone w dniu 30.03.2017r., informuję:

- chodniki wzdłuż bloków mieszkalnych przy ul. Łyskowskiego 25 i 27, na których proponowany jest montaż składanych blokad parkingowych, położone są na działce nr 29/43 z obrębu 51, stanowiącej własność Spółdzielni Mieszkaniowej „Rubinkowo” w Toruniu. Wniosek w przedmiotowej sprawie, został, zgodnie z właściwością, przekazany ww. podmiotowi;
 - kwestia montażu dodatkowych progów zwalniających oraz lustra drogowego na ul. Przelot zostanie rozpatrzona po zaopiniowaniu przez Komisję Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Drogowego na najbliższym posiedzeniu, planowanym w drugiej połowie kwietnia br.;
 - Gmina Miasta Toruń jest w trakcie prac nad mapą akustyczną miasta Torunia. W ramach badań akustycznych niezbędnych do jej sporządzenia zostanie zweryfikowana emisja hałasu na obszarze całego miasta, także okolic ul. Sobieskiego. Mapa będzie postawą, dla terenów, na których podczas jej opracowania, zostanie ustalone przekroczenie norm dopuszczalnego poziomu hałasu, do wykonania nowego „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Torunia”. Planowany termin zakończenia obu ww. etapów – do 30.04.2018r.
- Ponadto, w przypadku stwierdzenia występowania przekroczeń norm hałasu w danym rejonie, zaplanowane zostaną możliwe działania zmniejszające oddziaływanie akustyczne. Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że jeszcze w roku bieżącym zaplanowane zostało dokonanie nasadzeń drzew i krzewów wzdłuż ul. Sobieskiego oraz ul. Chrobrego. Informacje w tym zakresie zostały podane do publicznej wiadomości, m.in. w bezpłatnym wydawnictwie „Mój Toruń” z 10 marca 2017r., dystrybuowanym jako dodatek z dziennikiem „Nowości”.

Prezydent Miasta Torunia

Michał Galeski



Wiceprzewodniczący
Rady Miasta Torunia
Michał Jakubaszek

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA Toruń, dnia 12 marca 2017 roku

796 13.03.2017
wzrostło do 13.03.2017

Szanowny Pan
Michał Zaleski
Prezydent Miasta Torunia

Wniosek

W powołaniu na § 18 Statutu Miasta Torunia w związku z § 36 ust. 4 Regulaminu Rady Miasta Torunia zwracam się do Prezydenta Miasta Torunia z wnioskiem o:

1. Pilne wstrzymanie tzw. sanitarnego usuwania drzew na gruntach Gminy Miasta Toruń oraz na gruntach podmiotów zależnych od GMT.
2. Każdorazowe zasięgnięcie pisemnej opinii biegłego z zakresu dendrologii i analiz uzasadniających tzw. „sanitarne” usunięcie drzewa na wskazanym powyżej gruncie.
3. Udzielenie informacji o ilości i miejscach wyciętych drzew w 2016 r. z gruntów GMT przez UMT i podmioty zależne.
4. Przedstawienie planowanych w 2017r. wycinek drzew i drzewostanów na terenie Gminy Miasta Toruń.
5. Powstrzymanie działań zmierzających do usunięcia drzewostanu przy ul. Piastowskiej w Toruniu do czasu przedstawienia jednoznacznej pisemnej opinii biegłego z zakresu dendrologii na okoliczność zasadności przeprowadzenia tzw. sanitarnej wycinki.

Uzasadnienie

W opinii wielu mieszkańców Torunia działania Urzędu Miasta Torunia i innych podmiotów, polegające na usuwaniu drzew, przybrały masową i nieuzasadnioną skalę. Podzielając tą opinię i mając na uwadze szereg istotnych funkcji jakie spełniają drzewa w miejskim ekosystemie, kolejne wycinki powinny być poprzedzone wnikliwymi analizami uzasadniającymi takie działania. Przeprowadzenie pisemnych opinii przez biegłych dendrologów, uzasadniających konieczność tzw. sanitarnego usuwania kolejnych drzew i drzewostanów, jest konieczne. Rzetelna informacja w tej sprawie powinna być również podana lokalnym mediom, a za ich pośrednictwem mieszkańcom Torunia, którzy niejednokrotnie wyrażają oburzenie faktem usuwania całych drzewostanów na terenie Gminy Miasta Toruń. Zauważyć także należy, że usuwanie drzew (nawet w przypadku takiej konieczności choćby ze względu na ich wiek) nie musi przybierać formy całkowitego wyrębu drzewostanu. Możliwe jest także systematyczne wycinanie fragmentów przy równoczesnym prowadzeniu nowych nasadzeń i właściwej pielęgnacji.

/-/ Michał Jakubaszek

Wiceprzewodniczący
Radny Miasta Torunia

PREZYDENT MIASTA TORUNIA

KPM. 0003.328.2017

Toruń, 24 marca 2017r.

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA

wpłynęło dnia 23.03.2017 r.
433/17 CJK

Pan

Michał Jakubaszek

Radny Rady Miasta Torunia

W odpowiedzi na wnioski, złożone w dniu 13.03.2017r., informuję:

- na terenach należących do Gminy Miasta Toruń procedura zmierzająca do usunięcia drzew wszczynana jest jedynie w stosunku do tych, wobec których ocena ich stanu uzasadnia podjęcie niniejszych czynności.

Podstawą decyzji o podjęciu działań związanych z wycinkami mogą być jedynie sytuacje, w których stwierdzono zaistnienie określonych przesłanek, jak: uschnięcie, zamieranie, nie rokowanie szans na przeżycie i zagrożenie bezpieczeństwu ludzi czy mienia, konieczność przeprowadzenia zabiegów sanitarnych i hodowlanych lub kolizje z realizowanymi przedsięwzięciami inwestycyjnymi.

Przyczyny powyższych stanów drzewostanu dotyczą w głównej mierze starodrzewia na terenie miasta, które pochodzi z pierwszej połowy XX w., bowiem wiele z tych okazów osiągnęło swój wiek graniczny. Ponadto, na żywotność drzew mają wpływ: antropopresja miasta wynikająca ze zmniejszenia powierzchni aktywnej przyrodniczo, zasolenie gleby i stres wodny spowodowany okresowymi suszami letnimi, a także niski poziom opadów atmosferycznych, w tym brak pokrywy śnieżnej w ostatnich latach, które zasilają wody gruntowe, a także ze zniszczeń mechanicznych oraz aktów wandalizmu. Szczególnie drzewa w pasach drogowych mają najtrudniejsze warunki dla rozwoju i szybciej zamierają, zwłaszcza gatunki drzew szybko rosnących (głównie topól), które masowo były sadzone w latach 50 poprzedniego wieku. Stanowią one znaczne zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców.

Inwestycje miejskie realizowane są w oparciu o uchwalony przez Radę Miasta Torunia (RMT) budżet na dany rok, a skala i zakres wycinki drzew z tym związanych wynika z kolizji z danym przedsięwzięciem. Pozostałe drzewa w procesie inwestycyjnym są chronione podczas wykonywania prac, w celu ich zachowania;

- zlecenie przeprowadzenia ekspertyz dendrologicznych czy wytrzymałościowych planowanego do usunięcia drzewa, w sytuacji gdy zewnętrzne objawy ewidentnie wskazują na jego obumarcie, zamieranie lub chorobę jest bezzasadne, przede wszystkim ze względów ekonomicznych, ale także pod kątem wydłużenia postępowania, co jest istotne w przypadkach drzew zagrażających bezpieczeństwu mieszkańców.

Decyzja dotycząca wszczęcia postępowania w sprawie wycinki, przy jednoznacznie stwierdzonym istnieniu ww. przesłanek, podejmowana jest na podstawie szczegółowej analizy wyłącznie upoważnionych pracowników właściwego działu Urzędu Miasta Torunia (Wydział Środowiska i Zieleni), których przygotowanie merytoryczne (wiąże się z odpowiednimi kwalifikacjami zawodowymi), jak i wieloletnie doświadczenie pozwala na rzeczową ocenę ich stanu. W przypadku wystąpienia wątpliwości w toku tych czynności zleca się stosowną ekspertyzę. Ostatecznie, zasadność przeprowadzenia wycinki podlega zweryfikowaniu przez organ wydający zezwolenie na jej przeprowadzenie (Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków);

- w odniesieniu do powyższych zasad, w stosunku do drzew znajdujących się przy ul. Piastowskiej, informuję, że planowana wycinka w pasie rozdzielającym jezdnię przedmiotowej ulicy związana jest z obumieraniem drzewostanu wynikającym z ich wieku, którego objawy pojawiły się w okresie wegetacyjnym 2016 r. Posadzenie tych drzew datuje się na początek XX w. Osiągnęły wiek ok. 100 lat, co dla gatunku lipa przekracza znacznie średnią żywotność dla tych drzew rosnących w warunkach miejskich. Większość z nich uschło, obumiera, nie rokuje szans na przeżycie. Posiadają one liczne ubytki wgłębne ze śladami wypróchnień, narosła rakowe oraz owocniki grzybní świadczące o postępującej zgniliznie drewna. Stan ten potwierdziły opracowane na zlecenie tut. Urzędu ekspertyzy – dendrologiczna i wytrzymałościowa. Ich wyniki oraz plany związane z wycinką drzew zostały przedstawione na posiedzeniu Komisji Bezpieczeństwa i Ochrony Środowiska RMT w listopadzie 2016 r. W okresie wegetacyjnym bieżącego roku prowadzony będzie monitoring żywotności przedmiotowych drzew, a ewentualne wycinki, planowane na jesieni 2017r, ograniczone zostaną do niezbędnego minimum. W miejscu usuniętych drzew, jeszcze w tym roku przewidywane jest nasadzenie nowych - tego samego gatunku;

- w ubiegłym roku z terenów zieleni miejskiej i pasów drogowych usunięto drzewa suche, obumierające, nie rokujące szans na przeżycie i zagrażające bezpieczeństwu ludzi i mienia w ilości ok. 210 szt. Ich liczba jest zbliżona do średniej z lat poprzednich. Z uwzględnieniem powyższej wielkości, w 2016 r. z terenów gminnych (na podstawie decyzji zezwalających Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz ZRID) usunięto łącznie ok. 1370 drzew, w tym związanych z inwestycjami drogowymi - 965 (ulice: Szosa Chełmińska, Golubska, Starotoruńska, Szymańskiego, Krośnińska, Turkusowa, Brejskiego, Goplany, Hubego, Watzenrodego, Fałata, Światowida i Księżycowa, Tulipanowa, Olszewskiego), z inwestycjami miejskimi kubaturowymi – 153 szt. (Zespół Szkół Samochodowych, Przedszkole Miejskie nr 3, Zespół Szkół nr 14, Przedszkole Niepubliczne Mikołajek/IX Liceum Ogólnokształcące, Szkoły Podstawowe: nr 23 i nr 17, VII Liceum Ogólnokształcące, zespół sportowo-rekreacyjny przy ul. Chrzanowskiego, DPS przy ul. Szosa Chełmińska), realizowanymi przez Toruńskie Wodociągi Sp. z o. o. 21 szt. (ulice: Rypińska, Ugory, Rybaki) oraz na terenach administrowanych przez Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji - 21 szt. (Lodowisko TOR-TOR/Stadion Miejski, Hotel i Camping TRAMP);

- w 2017 r. planowane jest usunięcie drzew w związku z zatwierdzonymi realizacjami inwestycji drogowych (ulice: Polna, Działowa, Stawki Południowe, Familijna, Długa/Hurynowicz, Turystyczna, Przyjemna, Rodzinna, Goplany, Hubego) lub miejskich, związanych z obiektami (Zespół Szkół nr 10, Przedszkole Miejskie: nr 15 i nr 17, ul. Fałata - teren rekreacyjny).

Ponadto, przewidywać należy powiększenie ich liczby o drzewa, identyfikowane na bieżąco, wobec których zajdzie konieczność usunięcia z terenów zieleni miejskiej - suche, zamierające, nie rokujące szans na przeżycie, zagrażające bezpieczeństwu ludzi i mienia.

Dla zachowania równowagi środowiskowej oraz w celu kreowania jak największej aktywnej przyrodniczo powierzchni naszego miasta, na terenie Gminy zaplanowanych zostało na rok bieżący, porównywalnie do lat ubiegłych w ujęciu proporcjonalnym, ponad 3,5 tys. nowych nasadzeń drzew. Informacje w niniejszym zakresie oraz planowane lokalizacje upublicznione zostały m.in. poprzez bezpłatne wydawnictwo „Mój Toruń” z 10 marca br., dystrybuowane jako dodatek z dziennikiem „Nowości”.

Powyższe dane pozwalają, w mojej ocenie, uznać wysunięty zarzut o masowej i nieuzasadnionej wycince drzew na terenach gminnych w Toruniu za nieuprawniony.

Prezydent Miasta Torunia

Michał Łatecki

Marek Wiliński

Od: Maciej Krużewski [m.kruzewski@um.torun.pl]
Wysłano: 6 kwietnia 2017 11:56
Do: 'Marek Wiliński'
Temat: pytania radnego

B I U R O
R A D Y M I A S T A T O R U N I A *Pijate*

wpłynęło dnia 06.04.2017r.

M. Krużewski
6.04.2017r.

Pytania radnego zgłoszone na ostatniej sesji RMT.

Jaki jest roczny koszt całościowy funkcjonowania komunikacji publicznej (MZK)?

Jakie są przychody (kwotowo)?

Ile osób korzysta (liczba i procent) i jaki jest procentowy udział poszczególnych grup (dzieci, młodzież, pracujący, seniorzy) oraz procentowe wpływy z biletów od tych grup?

Jaki jest roczny koszt obsługi kontroli biletów?

Ile jest zatrudnionych osób wg podziału administracja, kierowcy, technicy, obsługa? Jaki jest podział procentowy kosztów wg tych grup w całkowitym koszcie funkcjonowania MZK?

Ile rocznie kupowanych jest nowych autobusów/tramwajów? Jaki procent udziału w zakupie stanowią środki UE (ostatnie 5 lat)?

Ile jest autobusów/tramwajów jest w taborze i jaki jest ich średni wiek, przebieg?

Ile wynoszą roczne dopłaty z budżetu miasta do komunikacji?

Jaka jest średni czas kursowania (częstotliwość) i jakie są trendy (dane z ostatnich 10 lat)?

Jaki jest standard czasowy eksploatacji autobusu i tramwaju?

Pozdrawiam,

Maciej Krużewski
Radny Miasta Torunia

PREZYDENT MIASTA TORUNIA

Toruń, 20 kwietnia 2017r.

KPM. 0003.338.2017

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA

761
Wolność data 21.04.2017 m. 77

Pan

Maciej Krużewski

Radny Rady Miasta Torunia

W odpowiedzi na pismo, złożone w dniu 06.04.2017r., w sprawie przekazania danych z zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej w Toruniu (Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Toruniu /MZK/), informuję:

- roczny koszt całościowy funkcjonowania:

Koszty działalności MZK związane z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego za 2016r. (w tym remonty kapitalne torowisk tramwajowych wykonywane systemem własnym) kształtowały się na poziomie 69.950 tys. zł.

- przychody (kwotowo):

W 2016r. wpływy ze sprzedaży biletów za korzystanie ze środków lokalnego publicznego transportu zbiorowego wyniosły 39.023 tys. zł. Wpływy te były dochodem budżetu miasta. Poza ww. wpływami spółka MZK prowadzi działalność komercyjną polegającą na wynajmie pomieszczeń, parkingu, powierzchni pod reklamy, sprzedaży paliwa, usług warsztatowych, usług szkolenia kierowców i motorniczych. Wpływy z tej działalności wyniosły w ubiegłym roku ogółem 6.175,5 tys. zł, koszty: 4.634,9 tys. zł. Wynik finansowy na działalności komercyjnej pomniejszający rekompensatę wypłacaną z budżetu na pokrycie kosztów działalności powierzonej wyniósł w roku 2016: 1.540,6 tys. zł;

- liczba korzystających (także procentowo)/procentowy udział poszczególnych grup (dzieci, młodzież, pracujący, seniorzy)/procentowe wpływy z biletów od tych grup:

W Toruniu podróże wykonywane transportem publicznym wynoszą ok. 30 % wszystkich podróży.

Liczba przewiezionych pasażerów w środkach komunikacji miejskiej szacowana jest na podstawie sprzedanych biletów. Tut. Urząd nie posiada danych dotyczących struktury podróżujących.

Z prowadzonych analiz wynika natomiast, że ok. 20% podróży odbywa się z wykorzystaniem biletów jednorazowych, czasowych i krótkookresowych, a blisko 80% - biletów miesięcznych. Przy czym 46% biletów miesięcznych stanowią bilety normalne, pozostałe to ulgowe. Wśród biletów jednorazowych, czasowych i krótkookresowych te proporcje są odwrócone.

W 2016 r. w środkach komunikacji miejskiej przewieziono ponad 53,8 mln. pasażerów;

- roczny koszt obsługi kontroli biletów:

W roku 2016 r. Gmina Miasta Toruń (GMT) zapłaciła za usługę kontroli biletów i windykację nałożonych z tego tytułu opłat dodatkowych kwotę 828,2 tys. zł. Jednocześnie wpływy z tytułu wyegzekwowanych od pasażerów opłat dodatkowych nałożonych za brak ważnego

biletu na przejazd, a także zapłat z tytułu zbycia wierzytelności wynikających ze spraw niezapłaconych w całości lub w części z tytułu wystawionych opłat dodatkowych za brak ważnego biletu, opłat przewozowych oraz odsetek ustawowych wyniosły 732,1 tys. zł. Faktyczny koszt usługi kontroli biletów wyniósł zatem 96 tys. zł;

- ilość zatrudnionych osób wg podziału administracja, kierowcy, technicy, obsługa/ podział procentowy kosztów wg tych grup w całkowitym koszcie funkcjonowania MZK:

Przeciętne zatrudnienie w MZK w 2016 r. wynosiło 566 etatów, w tym: stanowiska nierobotnicze – 57 etatów, kierowcy autobusów - 272 etaty, motorniczowie tramwajów - 83 etaty, pozostali (w tym zaplecze techniczne) - 154 etaty.

Udział kosztów funkcjonowania wymienionych grup, na które składają się koszty wynagrodzeń osobowych i pochodne w kosztach ogółem za 2016 r. wyniósł: stanowiska nierobotnicze - 3,4%, kierowcy autobusów - 19,5%, motorniczowie tramwajów - 4,9%, pozostali (w tym zaplecze techniczne) - 9,3%;

- ilość rocznie kupowanych nowych autobusów i tramwajów/ procentowy udział w zakupie środków UE (ostatnie 5 lat):

W latach 2012-2016 MZK nabyła ze środków własnych 28 autobusów. W ramach realizowanego projektu „Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego w Toruniu – BiT-City” w latach 2015 - 2016 zakupiono 17 tramwajów. Zostały one dofinansowane ze środków UE w 80% oraz ze środków własnych w 20%.

- ilość autobusów/tramwajów w taborze/ich średni wiek/przebieg:

Na dzień 31.12.2016r. MZK posiadała:

a) 140 autobusów w tym 87 niskopodłogowych i 6 niskowejściowych. Średni wiek taboru to 10,6 [lata], a roczny przebieg - ok. 10.120 tys. km,

b) 73 wagony tramwajowe w tym 17 tramwajów niskopodłogowych oraz 2 techniczne i 1 turystyczny. Średni wiek tramwajów to 24,5 [lata], a roczny przebieg – ok. 2.400 tys. km;

- wysokość rocznych dopłat z budżetu miasta do komunikacji publicznej:

W myśl ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym właściwa jednostka samorządu terytorialnego jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z powyższym GMT zawarła z MZK - operatorem, umowę na świadczenie usług w zakresie przedmiotu ustawy, za wykonanie której przysługuje rekompensata. Zatem całość kosztów związanych z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej finansowana jest z budżetu gminy. W roku 2016 wyniosły one 69.045 tys. zł. Jednocześnie roczny dochód GMT ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej wynosi ok. 39 023 tys. zł;

- średni czas kursowania (częstotliwość)/trendy w tym zakresie (dane z ostatnich 10 lat):

Częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach jest zróżnicowana w zależności od zapotrzebowania na przejazdy. Rozkłady jazdy dostosowywane są do wielkości potoków pasażerskich, które uzależnione są m.in. od rodzaju dnia (dzień nauki szkolnej, ferie, sobota, niedziela czy świąteczny). Szczegółowe rozkłady jazdy dostępne są na stronie internetowej serwisu miejskiego www.torun.pl.

Obecnie prowadzone są prace nad zmianą sieci komunikacyjnej w mieście. Docelowo zakładane jest jej funkcjonowanie w oparciu o wspólną częstotliwość modułową i skoordynowanie rozkładów jazdy poszczególnych linii, w sposób zapewniający rytmiczną obsługę głównych ciągów komunikacyjnych i optymalizację czasu na przesiadkę na przystankach węzłowych.


Dotychczas optymalizacji dokonano na liniach autobusowych nr (10 i 20), (12, 14 i 28), (22, 27 i 31), (26, 34 i 40), (29 i 44) oraz na liniach tramwajowych (1, 2, 3 i 5) na wspólnym odcinku tras;

- standard czasowy eksploatacji autobusu i tramwaju:

Tabor komunikacji miejskiej jest eksploatowany, jeśli kontrole stanu technicznego potwierdzają spełnianie norm, dopuszczających pojazd do ruchu i zapewniających bezpieczeństwo przewożonym pasażerom oraz innym użytkownikom dróg. Okres eksploatacji autobusu wynosi ok. 15 lat, tramwaju - ok. 25 lat.

Prezydent Miasta Torunia

Michał Zaleski



ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA TORUNIA

Toruń, 13 kwietnia 2017r.

KPM. 0003.326.2017U

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA
453
13.04.2017
wypełniono dnia 13.04.2017

Pan
Wojciech Klabun
Radny Rady Miasta Torunia

W nawiązaniu do pisma z dnia 9 marca br., w odpowiedzi na wniosek, złożony w dniu 23.02.2017r., w sprawie analizy sytuacji Niepublicznego Przedszkola „Gucio Integracyjne”, działającego w budynku przy ul. Poznańskiej 49, celem ponownego rozpatrzenia możliwości udzielenia placówce wsparcia finansowego poza ustawowym terminem, informuję, że przeprowadzona w marcu br. ocena, dokonana na podstawie bieżących danych, skutkowałą wydaniem decyzji Prezydenta Miasta nr 417/III/17/AJ z dnia 15 marca 2017r., wyrażającej zgodę na udzielenie dotacji dla 20 dzieci, obejmującej okres od 01.01.2017r. do 31.12.2017r. w trybie art. 90 ust. 2g ustawy z dnia 7 września 1991r. o systemie oświaty.

Powyższe rozstrzygnięcie podjęte zostało na podstawie:

- korekty planowanej maksymalnej ilości dzieci w bieżącym roku (z 40 do 20), złożonej przez osobę prowadzącą placówkę,
- faktu przeniesienia od stycznia tego roku, z innych placówek do przedmiotowego przedszkola, siedmiorga dzieci (w tym dwojga z orzeczeniem o potrzebie kształcenia specjalnego), zgłoszonych do Systemu Informacji Oświatowej we wrześniu 2016r., na których pobyt przedszkolny zostały zarezerwowane środki w budżecie miasta na rok bieżący, co stanowiło znaczną część, wyliczonej dla skorygowanych ww. danych liczbowych, kwoty dotacji na 2017r.

W wykonaniu powyższego rozstrzygnięcia, na początku kwietnia br., przekazano na konto przedszkola środki z tytułu należnego świadczenia za miesiące od stycznia do marca 2017r.

Zastępca
Prezydenta Miasta Torunia
Zbigniew Fiderewicz

PREZYDENT MIASTA TORUNIA

Toruń, 12 kwietnia 2017r.

KPM.0003.296.2016U

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA
754
13.04.2017
CJF

Pan
Bartłomiej Józwiak
Radny Rady Miasta Torunia

W nawiązaniu do pisma z dnia 28.12.2016r., w odpowiedzi na wniosek, złożony w dniu 15.12.2016r., w sprawie analizy doposażenia wybranych, istniejących na terenie miasta siłowni zewnętrznych w elementy przeznaczone dla osób niepełnosprawnych, informuję, że tut. Urząd wystąpił do Przewodniczącego Powiatowej Społecznej Rady do Spraw Osób Niepełnosprawnych, z prośbą o opinię w powyższej sprawie. W stanowisku z dnia 24.03.2017r., przekazanym do Wydziału Zdrowia i Polityki Społecznej, wskazane zostały elementy, które zdaniem tego podmiotu, są niezbędne dla realizacji przedmiotowych przedsięwzięć (m.in. w zakresie rodzaju podłoża czy tablic i tabliczek informacyjnych). Podkreślono także aspekt lokalizacji obiektu w przemyślanym dla potrzeb jej użytkowników systemie komunikacyjnym. W odniesieniu do tego uwarunkowania, najbardziej pożądanym byłoby umieszczanie dedykowanych siłowni w sąsiedztwie instytucji zajmujących się opieką nad osobami niepełnosprawnymi lub ośrodków, do których takie osoby uczęszczają, przede wszystkim ze względu na istniejące elementy infrastruktury (w tym wyznaczone miejsca parkingowe i postojowe), a decyzja w tym zakresie powinna być poprzedzona poszerzonymi konsultacjami środowiskowymi.

Zaznaczyć należy, w powołaniu na ww. opinię, że urządzenia zamontowane w ramach istniejących obecnie na terenie miasta siłowni zewnętrznych, które dedykowane są seniorom, doskonale nadają się dla potrzeb osób niepełnosprawnych w stopniu lekkim i umiarkowanym, co poszerza ofertę rehabilitacyjno- rekreacyjną. Do tych urządzeń należą m.in. takie elementy, jak drążki, ławeczki z pedałami, twistery, narty, surfer itp. Osoby z ciężkim stopniem niepełnosprawności rzadko korzystają samodzielnie lub z pomocą opiekunów, z zewnętrznych urządzeń do ćwiczeń. Podyktowane jest to głównie ich stanem zdrowia. W przypadku takich osób proces rehabilitacyjny i ćwiczenia ruchowe odbywają się pod opieką specjalistów, w ramach specjalistycznych programów.

W stosunku do istniejących w Toruniu, pięćdziesięciu siłowni zewnętrznych, w ramach prac remontowo-modernizacyjnych oraz uzupełnień wyposażenia, każdorazowo będą rozważane możliwości rozszerzenia oferty poprzez montaż lub budowę dodatkowych elementów ułatwiających korzystanie z nich dla osób niepełnosprawnych. Ponieważ, co należy podkreślić, wskazane działania skutkować będą w większości przypadków gruntowną przebudową w celu dostosowania do potrzeb osób z różnym rodzajem niepełnosprawności, ich zasadność będzie oceniana w oparciu o wyniki konsultacji ze stowarzyszeniami

i instytucjami działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych oraz samymi zainteresowanymi.

Natomiast, dla nowo projektowanych obiektów - wskazane powyżej uwarunkowania zostaną rozważone już na tym etapie realizacji.

Powyższy schemat postępowania daje gwarancję na spełnienie wszystkich aspektów funkcjonalnych siłowni zewnętrznych dla osób niepełnosprawnych, m.in. dostępności komunikacyjnej, prawidłowego zaplanowania ciągów komunikacyjnych, wyboru nawierzchni, oznakowania oraz, co najważniejsze, doboru określonych urządzeń siłowych.

W ocenie tut. Urzędu, jedną z czterech obecnie funkcjonujących siłowni zewnętrznych na osiedlu Na Skarpie, w ramach której uzasadnione byłoby doposażenie w urządzenia dla osób niepełnosprawnych i przebudowanie w sposób umożliwiający korzystania z urządzeń osobom z różnymi dysfunkcjami, jest obiekt zlokalizowany przy ul. Łyskowskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie ośrodka rehabilitacji. Przeprowadzenie wyżej opisanych procedur projektowo-konsultacyjnych przez właściwe działy (Wydział Zdrowia i Polityki Społecznej, Wydział Sportu i Turystyki oraz Wydział Inwestycji i Remontów), pozwoli na ewentualne rozważenie realizacji w toku prac nad projektem budżetu miasta na rok 2018.

Prezydent Miasta Torunia

Michał Zaleski