

ANALIZA MOŻLIWOŚCI ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU I PARKOWANIA

**ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego w Toruniu
odcinek: al. 700-lecia / Trasa Staromostowa – ul. Matejki**

Sierpień 2026 r.

SPIS TREŚCI

I. WSTĘP I ZAŁOŻENIA	3
1. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA	3
2. ZAKRES I CHARAKTER ANALIZY	3
3. STAN ISTNIEJĄCY	4
4. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA GEOMETRYCZNE	4
5. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE PARKOWANIA PROSTOPADŁEGO	4
6. ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE PARKOWANIA	5
7. PAS POSTOJOWY PO STRONIE CMENTARZA.....	5
8. JEZDNIA RUCHOWO-MANEWROWA	5
9. RUCH PIESZY.....	6
10. OGRANICZENIA INFRASTRUKTURALNE	6
11. METODA BILANSOWANIA MIEJSC POSTOJOWYCH.....	6
II. WARIANT 0 – STAN ISTNIEJĄCY	7
1. Charakterystyka	7
2. Przekrój i organizacja ruchu	7
3. Bilans miejsc postojowych	7
4. Ocena	7
III. WARIANT I – RUCH JEDNOKIERUNKOWY	8
ul. Matejki → al. 700-lecia / Trasa Staromostowa	8
1. Charakterystyka	8
2. Przekrój i organizacja ruchu	8
3. Parkowanie	8
4. Pas postojowy	8
5. Bilans miejsc postojowych	9
6. Ocena	9
IV. WARIANT II – RUCH JEDNOKIERUNKOWY	10
al. 700-lecia / Trasa Staromostowa → ul. Matejki	10
1. Charakterystyka	10
2. Przekrój i organizacja ruchu	10
3. Parkowanie	10
4. Pas postojowy	10
5. Bilans miejsc postojowych	11
6. Ocena	11
V. PORÓWNANIE WARIANTÓW	12
VI. WNIOSKI WSTĘPNE	12
VIII . UWAGA KOŃCOWA.....	13

I. WSTĘP I ZAŁOŻENIA

1. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest analiza możliwości zmiany organizacji ruchu i sposobu zagospodarowania miejsc postojowych w ciągu ul. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego w Toruniu, na odcinku od al. 700-lecia / Trasy Staromostowej do ul. Matejki.

Celem analizy jest ocena możliwości **efektywniejszego wykorzystania istniejącego pasa drogowego**, w szczególności zwiększenia liczby miejsc postojowych, przy zachowaniu podstawowych funkcji ulicy, ciągłości ruchu pieszego oraz istniejących uwarunkowań infrastrukturalnych.

Analizie poddano trzy warianty:

- **Wariant 0 – stan istniejący:** ruch dwukierunkowy, parkowanie prostopadłe w istniejących zatokach;
- **Wariant I:** ruch jednokierunkowy **od ul. Matejki w kierunku al. 700-lecia / Trasy Staromostowej**, parkowanie ukośne 45° oraz dodatkowy pas postojowy po stronie cmentarza; ruch; zachowanie ruchu dwukierunkowego na odcinku od ul. Tuwima do al. 700-lecia
- **Wariant II:** ruch jednokierunkowy **od al. 700-lecia / Trasy Staromostowej w kierunku ul. Matejki**, parkowanie ukośne 45° oraz dodatkowy pas postojowy po stronie cmentarza; zachowanie ruchu dwukierunkowego na odcinku od ul. Tuwima do al. 700-lecia.

2. ZAKRES I CHARAKTER ANALIZY

Analiza obejmuje w szczególności:

- szerokość istniejącej jezdni,
- istniejącą organizację ruchu i sposób parkowania,
- geometrię istniejących zatok postojowych,
- możliwość zmiany parkowania z 90° na 45°,
- możliwość wprowadzenia ruchu jednokierunkowego,
- możliwość wyznaczenia pasa postojowego po stronie cmentarza,
- zachowanie ciągłości chodników,
- lokalizację słupów oświetleniowych i innych elementów zagospodarowania,
- zjazdy, dojeżdża, skrzyżowania i przejścia dla pieszych,
- orientacyjny bilans miejsc postojowych.

Analiza ma charakter **konceptyjno-porównawczy**. Nie zastępuje projektu drogowego ani zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Na analizowanym odcinku ul. Gałczyńskiego występuje jezdnia o szerokości około **6,00 m**, z ruchem dwukierunkowym.

Po obu stronach ulicy znajdują się ciągi piesze. Szerokość chodnika po stronie cmentarza przyjmuje się na poziomie około **2,10 m**.

Po stronie zabudowy zlokalizowane są istniejące zatoki postojowe z parkowaniem zasadniczo **prostopadłym do osi jezdni (90°)**.

Wariant 0 stanowi punkt odniesienia dla oceny wariantów projektowych.

4. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA GEOMETRYCZNE

Parametr	Założenie
Szerokość istniejącej jezdni	ok. 6,00 m
Szerokość chodnika po stronie cmentarza	ok. 2,10 m
Szerokość pasa postojowego po stronie cmentarza	2,00 m
Szerokość jezdni ruchowo-manewrowej	4,00 m
Kąt parkowania w wariantach projektowych	45°
Sposób wyznaczenia pasa postojowego	oznakowanie pionowe i poziome
Ingerencja w istniejący chodnik	brak

W wariantach I i II przyjmuje się następujący podział istniejącej szerokości jezdni:

2,00 m – pas postojowy + 4,00 m – jezdnia ruchowo-manewrowa = 6,00 m.

Przyjęcie takiego przekroju pozwala na analizę rozwiązania bez zasadniczego poszerzania istniejącej jezdni.

5. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE PARKOWANIA PROSTOPADŁEGO

Istniejąca szerokość jezdni wynosząca około **6,00 m** ogranicza możliwość jednoczesnego zachowania parkowania prostopadłego po stronie zabudowy i wyznaczenia dodatkowego pasa postojowego po stronie cmentarza.

Dla stanowisk ustawionych pod kątem 90° przyjmuje się orientacyjnie około **5,00 m przestrzeni manewrowej**.

Po dodaniu pasa postojowego o szerokości 2,00 m wymagany przekrój wynosiłby:

5,00 m + 2,00 m = 7,00 m.

W stosunku do istniejącej szerokości około 6,00 m oznacza to niedobór około **1,00 m**.

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie eliminuje potrzeby zapewnienia przestrzeni do obsługi stanowisk prostopadłych. Nie może zatem stanowić samodzielnej podstawy do zachowania parkowania 90° przy jednoczesnym wyznaczeniu dodatkowego pasa postojowego.

Wniosek: w wariantach zakładających dodatkowy pas postojowy przyjęto zmianę parkowania z 90° na 45°.

6. ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE PARKOWANIA

W Wariantcie 0 zachowuje się istniejące parkowanie prostopadłe.

W Wariantach I i II przyjmuje się:

- zmianę parkowania w istniejących zatokach z 90° na 45°,
- dodatkowy pas postojowy po stronie cmentarza o szerokości 2,00 m.

Bilans należy wykonywać dla całego analizowanego przekroju ulicy, uwzględniając zarówno miejsca w istniejących zatokach, jak i miejsca uzyskane w dodatkowym pasie postojowym.

7. PAS POSTOJOWY PO STRONIE CMENARZA

W Wariantach I i II przewiduje się wyznaczenie pasa postojowego o szerokości 2,00 m w istniejącym przekroju jezdni.

Pas powinien zostać wyznaczony za pomocą odpowiedniego oznakowania pionowego i poziomego. Nie zakłada się budowy dodatkowej zatoki ani zajęcia istniejącego chodnika.

Możliwość jego wyznaczenia należy zweryfikować z uwzględnieniem:

- słupów oświetleniowych,
- drzew,
- zjazdów,
- dojazdów,
- skrzyżowań,
- przejść dla pieszych,
- oznakowania,
- urządzeń infrastruktury technicznej,
- elementów odwodnienia.

Miejsca kolizyjne należy wyłączyć z parkowania i uwzględnić w końcowym bilansie.

W podstawowym założeniu nie przewiduje się przebudowy istniejących słupów oświetleniowych.

8. JEZDNI RUCHOWO-MANEWROWA

W Wariantach I i II przyjmuje się 4,00 m szerokości jezdni ruchowo-manewrowej.

Jest ona przeznaczona na ruch jednokierunkowy oraz obsługę manewrów związanych z parkowaniem ukośnym.

Przy istniejącej szerokości jezdni otrzymuje się:

4,00 m jezdni + 2,00 m pasa postojowego = 6,00 m.

Przyjęta szerokość 4,00 m stanowi założenie koncepcyjne. Na etapie projektu docelowego należy zweryfikować możliwość bezpiecznego przejazdu i manewrowania pojazdu miarodajnego, z uwzględnieniem geometrii stanowisk, zjazdów, skrzyżowań i innych elementów pasa drogowego.

9. RUCH PIESZY

We wszystkich wariantach zakłada się zachowanie istniejących ciągów pieszych.

W szczególności:

- nie przewiduje się zajęcia chodnika po stronie cmentarza,
- nie zakłada się zmniejszenia jego szerokości,
- nie przewiduje się przebudowy ciągów pieszych.

10. OGRANICZENIA INFRASTRUKTURALNE

Istniejące słupy oświetleniowe, zjazdy, dojścia, skrzyżowania oraz pozostałe elementy pasa drogowego mogą ograniczać długość i liczbę stanowisk możliwych do wyznaczenia.

Do bilansu należy przyjmować wyłącznie stanowiska możliwe do zlokalizowania bez kolizji z istniejącą infrastrukturą, chyba że w dalszym etapie zostanie przewidziana jej przebudowa.

11. METODA BILANSOWANIA MIEJSC POSTOJOWYCH

Bilans miejsc postojowych należy wykonać poprzez porównanie:

1. liczby miejsc w stanie istniejącym,
2. liczby miejsc w istniejących zatokach po zmianie parkowania na 45°,
3. liczby dodatkowych miejsc w pasie postojowym po stronie cmentarza.

Podstawowym wynikiem jest **bilans netto miejsc postojowych względem Wariantu 0.**

II. WARIANT 0 – STAN ISTNIEJĄCY

1. Charakterystyka

Wariant 0 zakłada zachowanie istniejącej organizacji ruchu i sposobu parkowania.

Przyjmuje się:

- ruch **dwukierunkowy**,
- parkowanie **prostopadle 90°** w istniejących zatokach po stronie zabudowy,
- zachowanie istniejących chodników,
- brak dodatkowego pasa postojowego po stronie cmentarza.

2. Przekrój i organizacja ruchu

Parametr	Wariant 0
Organizacja ruchu	dwukierunkowa
Szerokość jezdni	ok. 6,00 m
Parkowanie po stronie zabudowy	90°
Pas postojowy po stronie cmentarza	brak
Chodnik po stronie cmentarza	ok. 2,10 m
Zmiana infrastruktury	brak

3. Bilans miejsc postojowych

Rodzaj miejsc	Wariant 0
Parkowanie w istniejących zatokach	53*
Dodatkowy pas postojowy	0
Łącznie	53

* liczba miejsc o normatywnych wymiarach z uwzględnieniem wyznaczonych obecnie miejsc postojowych

Liczba stanowisk w istniejących zatokach: **53**

4. Ocena

Wariant 0 stanowi **wariant bazowy**. Zachowuje istniejącą organizację ruchu, sposób parkowania i zagospodarowanie pasa drogowego. Nie wymaga zasadniczej ingerencji w istniejącą infrastrukturę, ale nie zwiększa liczby miejsc postojowych.

Bilans względem stanu istniejącego: 0 miejsc.

III. WARIANT I – RUCH JEDNOKIERUNKOWY

ul. Matejki → al. 700-lecia / Trasa Staromostowa

1. Charakterystyka

Wariant I zakłada:

- ruch **jednokierunkowy od ul. Matejki w kierunku al. 700-lecia / Trasy Staromostowej**,
- zachowanie ruchu dwukierunkowego na odcinku od ul. Tuwima do al. 700-lecia
- zmianę parkowania w istniejących zatokach z **90° na 45°**,
- dodatkowy pas postojowy po stronie cmentarza o szerokości **2,00 m**,
- jezdnię ruchowo-manewrową o szerokości **4,00 m**,
- zachowanie istniejących chodników,
- brak zasadniczego poszerzenia jezdni.

2. Przekrój i organizacja ruchu

Parametr	Wariant I
Organizacja ruchu	jednokierunkowa
Kierunek ruchu	Matejki → al. 700-lecia / Trasa Staromostowa
Szerokość jezdni	ok. 6,00 m
Jezdnia ruchowo-manewrowa	4,00 m
Parkowanie po stronie zabudowy	45°
Pas postojowy po stronie cmentarza	2,00 m
Chodnik po stronie cmentarza	ok. 2,10 m
Zmiana infrastruktury	zasadniczo brak

3. Parkowanie

Istniejące zatoki po stronie zabudowy pozostają w dotychczasowej lokalizacji, a sposób parkowania zmienia się z 90° na 45°.

Po stronie cmentarza wyznacza się dodatkowy pas postojowy o szerokości 2,00 m.

Bilans obejmuje:

- miejsca w istniejących zatokach po zmianie na 45°,
- dodatkowe miejsca w pasie postojowym.

4. Pas postojowy

Pas o szerokości 2,00 m wyznacza się w istniejącym przekroju jezdni, bez zajęcia chodnika.

5. Bilans miejsc postojowych

Rodzaj miejsc	Wariant 0	Wariant I
Istniejące zatoki	53	37
Pas postojowy po stronie cmentarza	0	35
Łącznie	53	72
Bilans netto	0	19

Łącznie: 72 miejsca zamiast 53

Bilans netto: +19 miejsc.

6. Ocena

Wariant I umożliwia zmianę organizacji ruchu na jednokierunkową oraz wykorzystanie części istniejącej jezdni na dodatkowe miejsca postojowe.

Rozwiązanie nie wymaga zajęcia istniejącego chodnika ani zasadniczego poszerzenia jezdni. Jego realizacja wymaga jednak weryfikacji możliwości manewrowania oraz szczegółowej lokalizacji stanowisk względem istniejącej infrastruktury.

IV. WARIANT II – RUCH JEDNOKIERUNKOWY

al. 700-lecia / Trasa Staromostowa → ul. Matejki

1. Charakterystyka

Wariant II zakłada:

- ruch **jednokierunkowy od al. 700-lecia / Trasy Staromostowej w kierunku ul. Matejki**,
- zachowanie ruchu dwukierunkowego na odcinku od al. 700-lecia do ul. Tuwima
- zmianę parkowania w istniejących zatokach z **90° na 45°**,
- dodatkowy pas postojowy po stronie cmentarza o szerokości **2,00 m**,
- jezdnię ruchowo-manewrową o szerokości **4,00 m**,
- zachowanie istniejących chodników,
- brak zasadniczego poszerzenia jezdni.

2. Przekrój i organizacja ruchu

Parametr	Wariant II
Organizacja ruchu	jednokierunkowa
Kierunek ruchu	al. 700-lecia / Trasa Staromostowa → Matejki
Szerokość jezdni	ok. 6,00 m
Jezdnia ruchowo-manewrowa	4,00 m
Parkowanie po stronie zabudowy	45°
Pas postojowy po stronie cmentarza	2,00 m
Chodnik po stronie cmentarza	ok. 2,10 m
Zmiana infrastruktury	zasadniczo brak

3. Parkowanie

Istniejące zatoki po stronie zabudowy pozostają w dotychczasowej lokalizacji, a parkowanie zmienia się z 90° na 45°.

Po stronie cmentarza wyznacza się dodatkowy pas postojowy o szerokości 2,00 m.

Bilans obejmuje łącznie miejsca w istniejących zatokach i dodatkowym pasie postojowym.

4. Pas postojowy

Pas postojowy wyznacza się w istniejącym przekroju jezdni, bez zajęcia chodnika.

5. Bilans miejsc postojowych

Rodzaj miejsc	Wariant 0	Wariant II
Istniejące zatoki	53	38
Pas postojowy po stronie cmentarza	0	34
Łącznie	53	72
Bilans netto	–	+19

Łącznie: 72 miejsc zamiast 53

Bilans netto: +19 miejsc.

6. Ocena

Wariant II, podobnie jak Wariant I, pozwala na wykorzystanie istniejącego przekroju ulicy poprzez wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, parkowania 45° oraz dodatkowego pasa postojowego.

Podstawową różnicą względem Wariantu I jest **kierunek ruchu jednokierunkowego**. Ocena wariantu powinna uwzględniać również wpływ przyjętego kierunku na sąsiedni układ drogowy.

V. PORÓWNANIE WARIANTÓW

Kryterium	Wariant 0	Wariant I	Wariant II
Organizacja ruchu	dwukierunkowa	jednokierunkowa	jednokierunkowa
Kierunek ruchu	oba kierunki	Matejki → al. 700-lecia	al. 700-lecia → Matejki
Parkowanie w zatokach	90°	45°	45°
Pas postojowy po stronie cmentarza	nie	2,00 m	2,00 m
Jezdnia ruchowo-manewrowa	ok. 6,00 m	3,50 – 4,00 m	3,50 – 4,00 m
Chodnik po stronie cmentarza	zachowany	zachowany	zachowany
Zasadnicze poszerzenie jezdni	nie	nie	nie
Bilans miejsc	53	72	72
Bilans netto	0	+19	+19

VI. WNIOSKI WSTĘPNE

- Istniejąca szerokość jezdni wynosząca około **6,00 m** ogranicza możliwość jednoczesnego zachowania parkowania prostopadłego 90° i wyznaczenia dodatkowego pasa postojowego o szerokości 2,00 m.
- Dla takiego rozwiązania wymagany przekrój wynosi orientacyjnie około **7,00 m**, przy założeniu około 5,00 m przestrzeni manewrowej dla parkowania 90°.
- Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego samo w sobie nie eliminuje potrzeby zapewnienia przestrzeni manewrowej dla stanowisk 90°.
- Warianty I i II zakładają zmianę parkowania z **90° na 45°**, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego oraz wyznaczenie pasa postojowego o szerokości **2,00 m** po stronie cmentarza.
- Przyjęty przekrój wariantów I i II wynosi:

2,00 m pas postojowy + 4,00 m jezdni ruchowo-manewrowa = 6,00 m.

- W obu wariantach zakłada się zachowanie istniejącego chodnika po stronie cmentarza oraz brak zasadniczego poszerzenia jezdni.
- Ostateczny bilans miejsc postojowych wymaga uwzględnienia lokalizacji istniejących słupów oświetleniowych, zjazdów, dojazdów, skrzyżowań i innych elementów pasa drogowego.
- Podstawową różnicą pomiędzy Wariantem I i Wariantem II jest **kierunek ruchu jednokierunkowego**.
- Wybór wariantu do dalszego opracowania powinien uwzględniać nie tylko bilans miejsc postojowych, ale również możliwość bezpiecznego prowadzenia ruchu oraz wpływ przyjętego kierunku ruchu na sąsiedni układ drogowy.

VIII . UWAGA KOŃCOWA

Przedstawiona analiza ma charakter **konceptyjno-porównawczy**. **Nie obejmuje szczegółowej analizy przepustowości ani kompleksowej oceny wpływu proponowanych zmian na sąsiedni układ drogowy.**

W szczególności nie analizowano zmian natężenia i struktury ruchu, rozkładu potoków na przyległych skrzyżowaniach ani wpływu wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulice sąsiednie.

Zakres ten wymaga odrębnej analizy na etapie dalszego opracowania wybranego wariantu.