

**TRASA ŚREDNICOWA PÓŁNOCNA**  
**etap III - na odcinku od ul. Szosa Chełmińska do ul. Szosa Okrężna**

**WARIANT INWESTORSKI - W.I.1**

**Opis rozwiązań projektowych - Wariant Inwestorski – W.I.1**

W ramach **Wariantu Inwestorskiego** zakłada się opracowanie:

- układu dwujezdniowego na odcinku od ul. Szosa Chełmińska do ul. św. Józefa z obustronnymi chodnikami szer. min. 2.0 m i obustronnymi ścieżkami rowerowymi szer. min. 2.0 m,
- układu jednojezdniowego na odc. od ul. św. Józefa do ul. Szosa Okrężna przewiduje się z jednostronnym chodnikiem szer. 2.0 m i jednostronną ścieżką rowerową szer. 2.0 m (po stronie północnej).

**Przebudowy skrzyżowań z drogami bocznymi wraz z ich przebudową:**

- 1) skrzyżowanie z ul. Szosa Chełmińska
  - a. dowiązanie się do stanu istniejącego wlotu zachodniego (bez przebudowy skrzyżowania)
- 2) ul. Wybickiego
  - a. przewidziano przebudowę ul. Wybickiego na odcinku istniejącym (po śladzie istniejącej jezdni) oraz budowę nowego odcinka w kierunku ul. Kaszubskiej, szerokość jezdni 5.0 m. Połączenie z ul. Kaszubską zaprojektowano na relacjach prawoskrętnych. Połączenie z projektowaną Trasą Średnicową zapewniono poprzez budowę połączenia prawoskrętnego za skrzyżowaniem z ul. Szosa Chełmińska (skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną pracującą w koordynacji z sygnalizacją na skrzyżowaniu Trasy Chełmińskiej). Ponadto przewidziano możliwość zawrócenia w Trasie Średnicowej z jezdni północnej na południową, za w/w wyjazdem z ul. Wybickiego. Wzdłuż ul. Wybickiego (po stronie południowej) zaprojektowano miejsca postojowe prostopadłe o wym. 2.5x5.0 m oraz chodnik jednostronny o szerokości minimalnej 2.0 m po stronie północnej.
- 3) ul. Kaszubska
  - a. strona północna: Zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną z wydzielonym pasem do lewoskrętów, szerokość pasów ruchu – 3.0 m. Od strony północnej projekt dowiązuje do opracowanej przez Gminę Toruń przebudowy ul. Kaszubskiej. Za projektowanym wlotem z ul. Trasa Średnicowa przewidziano połączenie (skrzyżowanie) na zasadach prawoskrętu z ul. Wybickiego.
  - b. strona południowa: Zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną z wydzielonym pasem do lewoskrętów, szerokość pasów ruchu – 3.0 m. Dalej w kierunku południowym zaprojektowano jezdnię o szerokości 5.0 m w korytarzu zgodnym z MPZP. Przy jezdni zaprojektowano miejsca postojowe prostopadłe o wym. 2.5x5.0 m oraz chodnik jednostronny o szerokości min. 2.0 m po stronie zachodniej i ścieżkę rowerową szer. 2.0 m po stronie wschodniej. Projektowana jezdnia ul. Kaszubskiej posiadać będzie skrzyżowanie z przebudowanym odc. ul. Grunwaldzkiej.
  - c. wlot wschodni i zachodni Trasy Średnicowej – skanalizowany z sygnalizacją świetlną.
- 4) ul. Grunwaldzka odcinek od budynku nr 27-29 do ul. Kaszubskiej
  - a. Przewidziano przebudowę istniejącej jezdni ul. Grunwaldzkiej na odcinku od budynku 27-29 ze zmianą przebiegu (poprowadzono równoległe do Trasy Średnicowej) i wpięciem w projektowaną ul. Kaszubską na zasadach prawoskrętu, szerokość jezdni 6.0 m.

- 5) ul. św. Józefa
- strona północna: Zaprojektowano skrzyżowanie z wlotem bez kanalizacji ruchu (z jednym wspólnym pasem ruchu, bez wydzielonych wysp segregacyjnych) z sygnalizacją świetlną, szerokość pasów ruchu – 3.5 m. Od strony północnej przewidziano do przebudowy odcinek ul. św. Józefa do miejsca dowiązania z opracowaną przez Gminę Toruń przebudowy ul. Kaszubskiej (do wys. ul. Wodociągowej). Zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości 2.0 m.
  - strona południowa: Zaprojektowano skrzyżowanie z wlotem bez kanalizacji ruchu (z jednym wspólnym pasem ruchu, bez wydzielonych wysp segregacyjnych) z sygnalizacją świetlną. Szerokość pasów ruchu – 3.5 m. Zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2.0 m. Ścieżkę rowerową dostosowano do projektu ul. Św. Józefa – ścieżki rowerowe jednokierunkowe na pasach wydzielonych z jezdni.
  - włot wschodni i zachodni Trasy Średnicowej – skanalizowany z sygnalizacją świetlną, z wydzielonymi lewoskrętami.
- 6) ul. Grunwaldzka odc. od ul. Źródlanej do ul. św. Klemensa
- Przewidziano przebudowę istniejącej jezdni ul. Grunwaldzkiej na odc. od ul. Źródlanej do ul. św. Klemensa. Ulicę poprowadzono po istniejącym śladzie ul. Grunwaldzkiej (poprowadzono równoległe do Trasy Średnicowej) i z wpięciem skrzyżowaniem w projektowaną ul. św. Klemensa i obsługą w Trasę Średnicową. Szerokość jezdni 5.0 m. Wzdłuż drogi przewidziano miejsca parkingowe równoległe 6.0x2.5 m. Na odcinku od ul. Źródlanej w kierunku wschodnim w miejscu istniejącej jezdni przewidziano parking z miejscami prostopadłymi i drogą manewrową, szerokość 5.0 m. Droga manewrowa stanowi jednocześnie dojazd do bramy klasztoru.
- 7) ul. św. Klemensa
- Przewidziano przebudowę istniejącej jezdni ul. św. Klemensa na odc. od ul. Źródlanej do ul. Trasa Średnicowa. Ulicę poprowadzono po istniejącym śladzie ul. św. Klemensa (odc. po zach. stronie Osiedla św. Klemensa) lub po nowym śladzie zgodnym z MPZP (odcinek po południowej. stronie Osiedla św. Klemensa). Szerokość jezdni 6.0 m. (odcinek południowy) oraz 3.0 jako jezdni z mijankami (odcinek zachodni). Skrzyżowanie z Trasa Średnicową przewidziano jako zwykłe (bez kanalizacji ruchu), bez sygnalizacji świetlnej.
  - włot wschodni i zachodni Trasy Średnicowej – zwykły (bez kanalizacji ruchu), bez sygnalizacji świetlnej. Na wlocie wschodnim przewidziano pas włączenia dla samochodów z ul. św. Klemensa.
- 8) ul. Morycińskiego
- Przewidziano przebudowę istniejącej jezdni ul. Morycińskiego (ziemnej) z włączeniem poprzez skrzyżowanie w Trasę Średnicowa (w osi ul. św. Klemensa). Szerokość jezdni 6.0 m. Skrzyżowanie z Trasa Średnicową przewidziano jako zwykłe (bez kanalizacji ruchu), bez sygnalizacji świetlnej. Ponadto do przebudowywanego odc. ul. Morycińskiego podłączono drogę dojazdową do Hospicjum.
  - Włot wschodni i zachodni Trasy Średnicowej – zwykły (bez kanalizacji ruchu), bez sygnalizacją świetlną. Na wlocie zachodnim przewidziano pas włączenia dla samochodów z ul. Morycińskiego.
- 9) ul. Szosa Okrężna
- Przewidziano budowę skrzyżowania typu rondo turbinowe wraz z przebudową wlotów ul. Szosa Okrężna. Dodatkowo zaprojektowano podwariant ukazujący skrzyżowanie ul. Okrężnej z Trasą Średnicową w postaci małego ronda.