



Miasto Toruń

Raport podsumowujący drugi etap konsultacji społecznych dotyczących organizacji ruchu na Bydgoskim Przedmieściu



Toruń, październik 2025 r.

SPIS TREŚCI

Podstawowe informacje	5
Termin	5
Uczestnicy	5
Gospodarz i organizator	6
Przedmiot i cel.....	6
Działania informacyjne i promocyjne	7
Przebieg konsultacji.....	8
Koszt przeprowadzenia konsultacji.....	9
Wyniki ankiety konsultacyjnej	10
Informacja o uczestnikach ankiety.....	10
Istotność poruszanych zagadnień	11
Poczucie bezpieczeństwa.....	11
Znaczenie problemów	12
Problemy Bydgoskiego Przedmieścia	14
Bezpieczeństwo pieszych.....	14
Parkowanie	15
Ruch samochodowy i organizacja ruchu	16
Ruch rowerów i hulajnóg	17
Transport publiczny	18
Podsumowanie diagnozy problemów	19
Rozwiązania dla Bydgoskiego Przedmieścia	22
Bezpieczeństwo pieszych.....	22
Parkowanie	23
Ruch samochodowy i organizacja ruchu	25

Ruch rowerów i hulajnóg	27
Transport publiczny	28
Podsumowanie rekomendowanych rozwiązań	29
Lista rekomendacji	34
Działania kluczowe	34
Możliwe działania.....	34
Opinie uczestników konsultacji.....	36
Problemy Bydgoskiego Przedmieścia	37
Bezpieczeństwo pieszych.....	37
Parkowanie	39
Ruch samochodowy i organizacja ruchu	41
Ruch rowerów i hulajnóg	43
Transport publiczny	45
Rozwiązania dla Bydgoskiego Przedmieścia	46
Bezpieczeństwo pieszych.....	46
Parkowanie	49
Ruch samochodowy i organizacja ruchu	50
Ruch rowerów i hulajnóg	53
Transport publiczny	55
Strefa Płatnego Parkowania	56
Argumenty przeciwników.....	56
Argumenty zwolenników.....	57
Alternatywne rozwiązania	58
Rekomendacje uczestników	59
Porównanie rekomendacji	61

Inne zagadnienia poruszane przez uczestników	63
Estetyka przestrzeni i dziedzictwo historyczne.....	63
Jakość utrzymania przestrzeni	64
Środowisko naturalne	66
Komunikacja polityk miejskich	66
Propozycje działań strategicznych	67
Opracowanie merytoryczne raportu	70

PODSTAWOWE INFORMACJE

Termin

Drugi etap konsultacji społecznych dotyczących organizacji i bezpieczeństwa ruchu na Bydgoskim Przedmieściu odbył się od **29 lipca do 22 września 2025 r.** W trakcie konsultacji odbyło się pięć spotkań:

- **29 lipca**, dotyczące polityki parkingowej,
- **5 sierpnia**, dotyczące bezpieczeństwa i ruchu pieszych,
- **19 sierpnia**, dotyczące rowerzystów i użytkowników hulajnóg,
- **26 sierpnia**, dotyczące ruchu samochodowego i zmian organizacji ruchu,
- **10 września**: spotkanie podsumowujące,

oraz cztery spacery lub przejazdy badawcze:

- **30 lipca**, dotyczący polityki parkingowej,
- **6 sierpnia**, pieszy spacer badawczy,
- **20 sierpnia**, rowerowy przejazd badawczy,
- **27 sierpnia**, przejazd samochodowy z udziałem Państwowej Straży Pożarnej.

Realizacja rozszerzonego formatu konsultacji została zaplanowana w porozumieniu z partnerem wykonawczym – Fundacją Stabilo – oraz Radą Okręgu nr 13 – Bydgoskie, Wydziałem Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia i Miejskim Zarządem Dróg w Toruniu.

Przygotowana na podstawie wniosków i rekomendacji ze spotkań i spacerów **ankieta elektroniczna była udostępniona dla zainteresowanych mieszkańców od 28 sierpnia do 10 września 2025 r.**

Uczestnicy

W procesie konsultacyjnym łącznie wzięło udział **724 uczestników**. Spośród 529 osób, które wzięły udział w ankiecie elektronicznej, **493 osoby odpowiedziały na przynajmniej jedno pytanie merytoryczne**. We wszystkich spotkaniach i spacerach lub przejazdach badawczych uczestniczyło **231 osób**.

Najwięcej osób uczestniczyły w pierwszym spotkaniu konsultacyjnym dotyczącym polityki parkingowej w dn. 29 lipca 2025 r., w którym udział wzięło **101 mieszkańców** naszego miasta. W spotkaniu podsumowującym uczestniczyło 25 osób, 16 osób w spotkaniu dotyczącym bezpieczeństwa i ruchu pieszych, 15 w dotyczącym ruchu samochodowego i zmian organizacji ruchu, a 13 w dotyczącym ruchu rowerowego. Spacerzy i przejazdy badawcze spotkały się z mniejszym zainteresowaniem: 24 osoby wzięły udział w dotyczącym polityki parkingowej, 14 w przejeździe samochodowym, 13 w przejeździe rowerowym, a 10 w spacerze pieszym.

Gospodarz i organizator

Gospodarzem konsultacji społecznych prowadzonych przez Gminę Miasta Toruń jest **Prezydent Miasta Torunia**, a organizatorem procesu było **Biuro Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia** we współpracy z partnerem wykonawczym – **Fundacją Stabilo**.

W przygotowanie i realizację konsultacji społecznych zaangażowane były zespoły Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia, Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu oraz eksperci z Państwowej Straży Pożarnej, Komendy Miejskiej Policji w Toruniu i Straży Miejskiej w Toruniu. Partnerem konsultacji społecznych była Rada Okręgu nr 13 – Bydgoskie.

Przedmiot i cel

Przedmiotem drugiego etapu konsultacji społecznych dotyczących organizacji ruchu na Bydgoskim Przedmieściu, przeprowadzonych w formacie rozszerzającym temat konsultacji założony w Planie Konsultacji Społecznych na 2025 r., była **społeczna diagnoza problemów użytkowników dróg na obszarze Bydgoskiego Przedmieścia** między ulicami Reja (na zachodzie), Broniewskiego i Kraszewskiego (na północy), Św. Jana Pawła II (na wschodzie) i linią Wisły (na południu).

Celem przeprowadzonych konsultacji było stworzenie listy proponowanych przez mieszkańców **rozwiązań lub działań odpowiadających problemom rozpoznanym w ramach społecznej diagnozy**. Pozwoliło ono stworzyć zestaw rekomendacji działań podejmowanych przez samorząd i lokalną społeczność w kierunku

rozwiązania problemów lub ograniczenia ich wpływu na dobrostan mieszkańców w najbliższych latach. Przygotowane w ramach konsultacji rekomendacje zostaną przekazane do eksperckiej analizy w Komisji Organizacji i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Wydziale Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia oraz Miejskim Zarządzie Dróg w Toruniu.

Po dokonaniu eksperckiej analizy i oceny możliwości wykonania rekomendowanych działań, przygotowana zostanie **lista priorytetów na rzecz rozwiązania problemów dotyczących użytkowników dróg** na konsultowanym obszarze Bydgoskiego Przedmieścia, która wykorzystana zostanie do zaplanowania zadań realizowanych przez Gminę Miasta Toruń lub do społecznego prototypowania i testowania rozwiązań w Toruńskim Laboratorium Miejskim.

Długofalowym celem konsultacji społecznych było **przygotowanie listy działań priorytetowych, których realizacja pozwoli na podniesienie jakości poruszania się po Bydgoskim Przedmieściu i zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu**. Działania monitorujące efekty konsultacji realizowane będą przy udziale Rady Okręgu nr 13 – Bydgoskie z wykorzystaniem narzędzi monitoringu społecznego polityk miejskich wdrożonych w Toruńskim Laboratorium Miejskim.

Działania informacyjne i promocyjne

Konsultacjom społecznym dotyczącym organizacji ruchu na Bydgoskim Przedmieściu towarzyszyła akcja informacyjna skierowana do osób mieszkających oraz pracujących na konsultowanym obszarze. Do działań informacyjnych oraz promocji wykorzystano serwisy informacyjne Urzędu Miasta Torunia i kanały mediów społecznościowych, a także komunikaty prasowe przekazane mediom lokalnym. Aktywną komunikację o procesie prowadziły również Fundacja Stabilo i Rada Okręgu nr 13 – Bydgoskie.

Komunikację medialną uzupełniła dystrybucja plakatów informacyjnych, które zachęcały do udziału w konsultacjach, zaproszenia przekazywane pocztą elektroniczną oraz bezpośrednie zaangażowanie osób uczestniczących w procesie. Również interesariusze procesu – osoby mieszkające lub pracujące na Bydgoskim Przedmieściu – spontanicznie włączyli się w promocję konsultacji, dzięki czemu

spotkały się one z wysokim zaangażowaniem zainteresowanych mieszkańców, przekraczającym standardowy poziom udziału interesariuszy dla konsultacji lokalnych.

Przebieg konsultacji

Zaplanowany proces konsultacji społecznych podzielony został na dwie części. W pierwszej, wspólnie z Fundacją Stabilo i Radą Okręgu nr 13 – Bydgoskie, zostało zorganizowane **cztery spotkania i cztery spacery lub przejazdy badawcze**, tematycznie odpowiadające sprawom:

- parkowania na Bydgoskim Przedmieściu,
- bezpieczeństwa pieszych,
- rowerzystów i użytkowników hulajnóg,
- kierowców i organizacji ruchu na Bydgoskim Przedmieściu.

Etap ten pozwolił zebrać uwagi, wnioski i opinie dotyczące **najważniejszych problemów, z którymi mierzą się różne grupy użytkowników dróg na Bydgoskim Przedmieściu** oraz stworzyć wstępną listę rekomendowanych działań, które mogłyby sprzyjać rozwiązaniu tych problemów. Na ich podstawie, Biuro Dialogu i Innowacji Miejskich oraz Fundacja Stabilo przygotowały **ankietę elektroniczną**, która udostępniona została od 28 sierpnia do 10 września w celu zebrania **opinii dotyczących problemów i propozycji rozwiązań, które mogłyby usprawnić ruch lub podnieść bezpieczeństwo na Bydgoskim Przedmieściu**. Uczestnicy ankiety zostali w niej poinformowani, że wnioski z konsultacji zostaną – po zakończeniu procesu – przekazane do analizy przez właściwe działy Urzędu Miasta Torunia lub jednostki miejskie pod kątem możliwości ich wprowadzenia.

Przygotowana ankietę elektroniczną składała się z **33 zagadnień podzielonych na pięć części** dotyczących bezpieczeństwa pieszych, polityki parkingowej, organizacji ruchu, przemieszczania się rowerem lub hulajnogą oraz transportu publicznego. Ostatnia grupa zagadnień została włączona do ankiety na wniosek Rady Okręgu nr 13 – Bydgoskie w celu rozszerzenia narzędzia o kwestię komunikacji miejskiej (zgodnie z sugestiami uczestników spotkań).

Koszt przeprowadzenia konsultacji

Konsultacje prowadzone były w ramach modelu *konsorcjum dialogu* z Fundacją Stabilo jako partnerem wykonawczym oraz Radą Okręgu nr 13 – Bydgoskie jako partnerem merytorycznym procesu. Fundacja Stabilo na podstawie zawartej umowy otrzymała za wsparcie procesu konsultacyjnego wynagrodzenie w wysokości 9 950 zł brutto. Dodatkowo, Gmina Miasta Toruń poniosła koszt ekspozycji plakatów na słupach ogłoszeniowych w wysokości 649,44 zł brutto i wynajmu pomieszczeń w Kulturalnym Hubie Bydgoskiego przedmieścia w wysokości 100 zł brutto.

Łączny koszt przeprowadzenia konsultacji wyniósł **10 699,44 zł** brutto i został sfinansowany w ramach planu finansowego Biura Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia w ramach zadania *Współpraca z organizacjami pozarządowymi i konsultacje społeczne*.

WYNIKI ANKIETY KONSULTACYJNEJ

Informacja o uczestnikach ankiety

W ankiecie konsultacyjnej udział wzięło **493 uczestników**, którzy mogli dobrowolnie odpowiadać na pytania dotyczące 33 zagadnień. Wśród nich było 257 kobiet (52%), 225 mężczyzn (46%), trzy osoby deklaruujące inną tożsamość płciową (1%) oraz osiem, które nie chciało informować o płci (1%). Większość uczestniczących dominowały osoby w średnim wieku (68%, w tym 37% od 36 do 45 lat, 24% od 46 do 55 lat i 7% od 56 do 65 lat), a nieco ponad jedną czwartą stanowili młodzi mieszkańcy (26%, w tym 5% poniżej 18 lat, 4% od 18 do 25 lat oraz 17% od 36 do 35 lat), zaś osoby senioralne stanowiły 6% uczestników.

Wśród uczestników najważniejszą grupę stanowili **mieszkańcy Bydgoskiego Przedmieścia (335 osób, 68%)** oraz **osoby odpoczywające na tym obszarze (206 osób, 42%)** i **korzystające tam z usług (191 osób, 39%)**. Mniej licznie w ankiecie udział wzięły osoby odwiedzające rodzinę lub przyjaciół (113 osób, 23%) oraz osoby pracujące na Bydgoskim Przedmieściu (84 osoby, 17%). 10% uczestników zadeklarowało, że w przeszłości mieszkało na tym obszarze, 7% stanowili przedsiębiorcy prowadzący tam działalność gospodarczą, 2% osoby, które pracowały na Bydgoskim Przedmieściu w przeszłości, a 1% osoby uczące się tam. Każdy z uczestników mógł zadeklarować więcej niż jeden związek z konsultowanym obszarem, dlatego suma udziału poszczególnych grup jest większa niż 100%. Najsilniej związanymi tożsamościami było korzystanie z usług i odpoczywanie, korzystanie z usług i odwiedzanie rodziny lub przyjaciół, odwiedzanie rodziny lub przyjaciół i odpoczywanie, pracowanie na Bydgoskim Przedmieściu i korzystanie tam z terenów rekreacyjnych lub usług, a także odwiedzanie rodziny lub przyjaciół i bycie byłym mieszkańcem konsultowanego obszaru.

Interesującą obserwacją z analizy wyników ankiety jest fakt, że bycie mieszkańcem Bydgoskiego Przedmieścia nie wpływało na korzystanie z oferty usługowej lub handlowej oraz możliwości rekreacji i odpoczynku na tym obszarze. Częściej, osoby pracujące na Bydgoskim Przedmieściu lub odwiedzające bliskich deklarowały, że dodatkowo korzystają tam z oferty komercyjnej lub rekreacyjnej. Interpretując

wyniki można zatem uznać, że zdiagnozowane problemy użytkowników dróg na konsultowanym obszarze mogą negatywnie wpływać na ich chęć korzystania z oferty Bydgoskiego Przedmieścia, choć zastrzec należy, że nie dane nie pozwalają na pełną weryfikację tego przypuszczenia.

Istotność poruszanych zagadnień

Poczucie bezpieczeństwa

W każdym z poruszanych tematów uczestnicy zostali zapytani, czy czują się bezpiecznie poruszając się po Bydgoskim Przedmieściu – odpowiednio – pieszo, samochodem, rowerem lub hulajnogą i tramwajem lub autobusem, a także czy sposób, w jaki zorganizowany jest ruch na Bydgoskim Przedmieściu sprawia, że czują się bezpiecznie.

Uczestnicy **najkorzystniej ocenili poruszanie się transportem publicznym** (3,93 pkt. w pięciostopniowej skali, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie, a 5 zdecydowanie tak), w którym 66% osób czuje się bezpiecznie, 27% ma neutralną opinię, a 7% czuje się zagrożonych. Mniej korzystnie wypadło **poruszanie się samochodem**, w którym 52% uczestników czuje się bezpiecznie, 33% neutralnie, a 15% zagrożonych oraz **poruszanie się rowerem lub hulajnogą**, na których bezpiecznie czuje się 52% uczestników, neutralnie 24%, a zagrożonych 24%.

Poczucie bezpieczeństwa związane z	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
poruszaniem się pieszo	3,44	35	73	105	123	109	445
poruszaniem się samochodem	3,54	24	39	134	113	97	407
poruszeniem się rowerem lub hulajnogą	3,17	41	54	132	78	61	366
poruszaniem się transportem publicznym	3,93	13	12	99	110	135	369
organizacją ruchu	3,23	26	64	153	88	59	390

Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Zdecydowanie najmniej bezpiecznie czują się **rowerzyści i użytkownicy hulajnóg**, wśród których 38% deklaroowało poczucie bezpieczeństwa, 36% neutralne odczucia, a 26% zagrożenie. Również **organizacja ruchu nie sprzyja poczuciu bezpieczeństwa użytkowników**, gdyż 38% z nich deklaroowało, że korzystnie wpływa na ich poczucie bezpieczeństwa, 39% neutralnie, a 23% negatywnie. Wyniki wskazują, że najbardziej odczuwającą zagrożenie grupą są rowerzyści, zaś wśród pieszych podwyższony jest udział osób odczuwających zagrożenie, ale zarazem wysoki jest udział osób czujących się bezpiecznie poruszając się tam pieszo.

Znaczenie problemów

Najważniejszym wyzwaniem Bydgoskiego Przedmieścia w opinii uczestników ankiety jest zdecydowanie **brak miejsc parkingowych dostępnych dla wszystkich użytkowników obszaru**, lecz równocześnie było to zagadnienie **najbardziej polaryzujące uczestników**. Wśród 406 osób, które odpowiedziały na pytanie, 64% wskazało brak miejsc parkingowych jako problem (w tym 49% jako kluczowy problem), 16% miało neutralne stanowisko, a 20% nie uważa tego za problem.

Drugim kluczowym wyzwaniem było **niewłaściwe parkowanie**, dla którego spośród 409 osób, które udzieliły odpowiedzi na pytanie, 56% uznała je za problem, 24% miało neutralne stanowisko, a 26% nie uważało tego za problem. Kolejnym wyzwaniem było **natężenie ruchu samochodowego**, które 41% osób wskazało jako problem, 33% miało opinię neutralną, a 26% nie uważało za kłopot. Zbliżone wyniki, choć wskazujące na większą polaryzację opinii uczestników, uzyskano dla pytania o **prędkość pojazdów poruszających się na Bydgoskim Przedmieściu**, która dla 43% uczestników jest problemem, dla 27% jest neutralna, a dla 29% nie jest uciążliwa.

Bardziej umiarkowane opinie dotyczyły **bezpieczeństwa pieszych**, które jest problemem dla 37% uczestników, a nie jest problematyczne dla 36% z nich, **sieci dróg rowerowych i ich stanu**, które za problem uznało 36% uczestników wobec 38% dla których nie są one wyzwaniem. W kontekście transportu publicznego wyzwaniem jest – zdaniem uczestników – **częstotliwość kursowania**, którą za problem uznało 44% z nich wobec 29% wyrażających opinię neutralną i 27% nie

uznających jej za problem. Mniejszą wagę uczestnicy przywiązywali do **dostępności transportu publicznego**, którą jako problem określił najniższy odsetek uczestników – 37% - wobec 32% z postawą neutralną i 37% nie uznających tego za problem.

Uznanie problemu **braku miejsc parkingowych** nie sprzyjało ani bardziej pozytywnej, ani bardziej negatywnej ocenie innych wyzwań konsultowanego obszaru. Wyniki sugerują, że jest samodzielnym, kluczowym problemem, z którym mierzą się mieszkańcy i użytkownicy dróg na Bydgoskim Przedmieściu. Jednak, inne wyzwania były ze sobą powiązane – uznanie niewłaściwego parkowania za problem sprzyjało podobnej ocenie kwestii natężenia ruchu i prędkości pojazdów oraz bezpieczeństwa pieszych. Uznanie **natężenia ruchu za problem było również silnie związane z uznaniem prędkości pojazdów za istotne wyzwania**, a także zwiększało prawdopodobieństwo uznania za problem sieci dróg rowerowych i ich stanu. Ocena istotności **bezpieczeństwa pieszych także związana była z uznaniem problemu prędkości pojazdów** poruszających się na Bydgoskim Przedmieściu. Kwestia sieci dróg rowerowych i ich stanu sprzyjała większej trosce o dostępność transportu publicznego, zaś uznanie za problem dostępności bardzo silnie związane było z oceną częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów jako kłopotliwej.

Dostrzec można zatem podział na trzy grupy uczestników. Pierwsza deklarowała, że najważniejszym i kluczowym dla podniesienia dobrostanu użytkowników dróg na Bydgoskim Przedmieściu jest **zwiększenie dostępności miejsc parkingowych**. Druga zwracała uwagę na powiązane kwestie **natężenia ruchu, prędkości pojazdów, niewłaściwego parkowania oraz bezpieczeństwa pieszych**. Trzecia, najmniej liczna, ale zauważalnie reprezentowana w ankiecie, ukierunkowała swoje zainteresowanie na kwestie zrównoważonej mobilności – **sieci dróg rowerowych oraz dostępności transportu publicznego i częstotliwości jego kursowania**. Analiza wyników sugeruje, że dalsze działania samorządu i społeczności lokalnej powinny być ukierunkowane na zaadresowanie potrzeb każdej z tych grup, ponieważ każda z nich inaczej ocenia i postrzega źródło problemów Bydgoskiego Przedmieścia. Zwiększenie dostępności miejsc parkingowych rozwiąże kluczowy problem dla najsilniej reprezentowanej grupy, ale **nie będzie rozwiązaniem satysfakcjonującym (lub w pełni satysfakcjonującym) dla pozostałych dwóch grup**, z których jedna oczekuje kompleksowych działań na rzecz uspokojenia ruchu i podnoszenia

bezpieczeństwa wszystkich użytkowników, a druga oczekuje działań na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności i zachęcania użytkowników do stopniowej rezygnacji z samochodu jako codziennego sposobu przemieszczania się po Toruniu.

Problemy Bydgoskiego Przedmieścia	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Brak miejsc parkingowych	3,80	50	32	66	59	199	406
Niewłaściwe parkowanie	3,60	38	45	97	91	138	409
Częstotliwość kursów komunikacji miejskiej	3,28	52	47	106	71	92	368
Natężenie ruchu samochodowego	3,20	50	51	127	87	70	385
Prędkość poruszających się pojazdów	3,18	62	53	107	92	78	392
Sieć dróg rowerowych i ich stan	3,00	73	63	97	50	79	362
Bezpieczeństwo pieszych	3,00	82	75	114	83	77	431
Dostępność transportu publicznego	2,88	83	51	117	54	60	365

Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Problemy Bydgoskiego Przedmieścia

Bezpieczeństwo pieszych

Uczestnicy za najważniejsze problemy dotyczące bezpieczeństwa pieszych uznali **hulajnogi elektryczne jeżdżące po chodnikach** (wskazane przez 294 uczestników, w tym przez 94 osoby jako najważniejszy problem, 44% odpowiadających wymieniło jako jeden z trzech najważniejszych problemów) oraz **zniszczone lub nierówne chodniki** (244 osoby, w tym 107 jako najważniejszy, 36% jako kluczowy problem). Trzecim istotnym wyzwaniem było **parkowanie samochodów na chodnikach** (214 osób, w tym 60 jako najważniejszy, 32% jako kluczowy problem).

Ważne dla uczestników konsultacji były również problemy **rowerów jeżdżących po chodnikach** (204 osoby, w tym 23 jako najważniejszy, 24% jako kluczowy problem)

oraz **słabej widoczności pojazdów lub pieszych**, wynikające m.in. z sposobu pielęgnacji zieleni miejskiej (206 osób, w tym 33 jako najważniejsze, 22% jako kluczowy problem). Bardziej zróżnicowane były opinie dotyczące uciążliwości wynikającej z **zbyt szybkiej jazdy samochodów w pobliżu przejść dla pieszych**, które jako problem wskazało 176 osób, w tym 36 jako najważniejszych (a 17% jako jedno z kluczowych wyzwań).

Mniej znaczące dla uczestników były **zapadnięte lub nierówne nawierzchnie przejść dla pieszych** (130 osób, w tym 13 jako najważniejsze, 14% jako kluczowy problem), **zbyt wąskie chodniki** (120 osób, w tym 36 jako najważniejsze, 14% jako kluczowy problem), **samochody jeżdżące po chodnikach** (102 osoby, w tym osiem jako najważniejszy, 10% jako kluczowy problem) oraz **brak przejść dla pieszych w kluczowych miejscach** (93 osoby, dziesięć jako najważniejszy, 7% jako kluczowy problem).

Uwzględniając miejsce w hierarchii problemów oraz częstotliwość wskazywania jako trudność wyszczególnić można grupy wyzwań:

- najważniejsze problemy: **hulajnogi elektryczne jeżdżące po chodnikach oraz stan nawierzchni chodników**,
- ważne problemy: **parkowanie samochodów na chodnikach oraz rowery jeżdżące po chodnikach**,
- istotne problemy: **słaba widoczność pojazdów i pieszych oraz zbyt szybka jazda samochodów w pobliżu przejść dla pieszych**,
- problemy istotne dla grupy uczestników: **zbyt wąskie chodniki oraz stan nawierzchni przejść dla pieszych**,
- problemy mniej istotne: **samochody jeżdżące po chodnikach oraz brak przejść dla pieszych w kluczowych lokalizacjach**.

Parkowanie

Zdecydowanie kluczowym wyzwaniem jest **brak dostępności miejsc parkingowych** na Bydgoskim Przedmieściu, który zasygnalizowało 297 uczestników, w tym 228 osób uznało za najważniejszy problem, a 56% uczestników za kluczową sprawę dla użytkowników samochodów. W dalszej kolejności uczestnicy za problem uznali

niewłaściwe wykorzystanie istniejących miejsc parkingowych (205 osób, w tym 57 jako najważniejsze, 35% jako kluczowy problem) oraz **parkowanie pojazdów na chodnikach** (197 osób, w tym 45 jako najważniejszy, 30% jako kluczowy problem).

Ważnymi problemami są także **brak parkingów dla klientów instytucji publicznych, sklepów i lokalnych przedsiębiorców** (167 osób, w tym 23 jako najważniejszy, 26% jako kluczowy problem), **parkowanie pojazdów na terenach zieleni** (159 osób, w tym 11 jako najważniejszy, 20% jako kluczowy problem) oraz **obecność dużych pojazdów** (163 osoby, w tym 12 jako najważniejszy, 18% jako kluczowy problem). Mniejsze znaczenie jako problem dla uczestników miało **istnienie strefy płatnego parkowania** (83 osoby, pięć jako najważniejszy, 7% jako kluczowy problem) lub **brak strefy płatnego parkowania obejmującej cały obszar konsultacji** (79 osób, w tym dziewięć jako najważniejszy, 5% jako kluczowy problem).

Uwzględniając miejsce w hierarchii problemów oraz częstotliwość wskazywania jako trudność wyszczególnić można grupy wyzwań:

- najważniejszy problemy: **brak dostępności miejsc parkingowych**,
- ważne problemy: **niewłaściwe wykorzystanie miejsc parkingowych oraz parkowanie samochodów na chodnikach**,
- istotne problemy: **brak parkingów dla osób korzystających z oferty usługowej na Bydgoskim Przedmieściu, parkowanie samochodów na terenach zieleni oraz utrudnienia wynikające z obecności na drogach dużych pojazdów**,
- problemy mniej istotne: **istnienie lub rozwój strefy płatnego parkowania**.

Ruch samochodowy i organizacja ruchu

Kwestie organizacji ruchu samochodowego oceniane były przez uczestników w najbardziej zróżnicowany sposób. Kluczowymi wyzwaniami są **zbyt duża prędkość samochodów na ulicach osiedlowych** (wskazana przez 193 osoby, w tym przez 83 jako najważniejszy problem, przez 33% uczestników wskazana jako kluczowa sprawa dla użytkowników dróg) oraz **tranzytowy charakter ul. Bydgoskiej** (170 osób, w tym 87 jako najważniejszy, 29% jako kluczowy problem), z której korzystają kierujący wjeżdżający do centrum Torunia od strony zachodniej jako alternatywy dla głównych ulic Broniewskiego i Kraszewskiego.

Niemal równie ważne dla uczestników były kwestie **braku poszanowania przepisów i zasad ruchu drogowego przez użytkowników dróg**, m.in. nieustępowania pierwszeństwa przejazdu na drogach równorzędnych (175 osób, w tym 43 jako najważniejszy, 26% jako kluczowy problem), **hałasu wynikającego z natężenia ruchu samochodowego** (173 osoby, w tym 34 jako najważniejszy, 27% jako kluczowy problem) oraz **trudności z przejazdem przez ulice osiedlowe** (158 osób, w tym 60 jako najważniejszy, 26% jako kluczowy problem).

W mniejszym stopniu uczestnicy sygnalizowali problemy z **blokowaniem lub ograniczeniem wjazdu na teren posesji** (107 osób, w tym 24 jako najważniejszy, 14% jako kluczowy problem) oraz **włączaniem się do ruchu zaparkowanych pojazdów** (105 osób, w tym 17 jako najważniejszy, 12% jako kluczowy problem). Jednak wyniki ankiety pokazują, że są to niewątpliwie wyzwania dotyczące dużej grupy mieszkańców i pracujących na Bydgoskim Przedmieściu.

Uwzględniając miejsce w hierarchii problemów oraz częstotliwość wskazywania jako trudność wyszczególnić można grupy wyzwań:

- najważniejsze problemy: **zbyt duża prędkość samochodów na ulicach osiedlowych oraz tranzytowy charakter ul. Bydgoskiej**,
- ważne problemy: brak poszanowania przepisów przez użytkowników dróg, hałas wynikający z ruchu samochodowego oraz trudności z przejazdem na ulicach osiedlowych,
- istotne problemy: blokowanie lub ograniczanie wjazdu na posesje oraz trudności z włączeniem się do ruchu zaparkowanych pojazdów.

Ruch rowerów i hulajnóg

Wyniki dotyczące problemów w obszarze bezpieczeństwa pieszych sugerują silną kolizję między potrzebami pieszych a użytkowników hulajnóg oraz w mniejszym stopniu rowerzystami, co znalazło swoje odzwierciedlenie także w odpowiedziach dotyczących wyzwań, z którymi mierzą się rowerzyści i osoby poruszające się hulajnogami. Jednak dla nich kluczowym problemem jest obecnie **brak ciągłości dróg rowerowych na Bydgoskim Przedmieściu**, wskazany przez 233 uczestników, w tym przez 184 osoby jako najważniejszy problem, a przez 43% uczestniczących

jako kluczowy problem na konsultowanym obszarze. Drugim problemem jest właśnie **kolizyjność ruchu z pieszymi** (194 osoby, w tym 47 jako najważniejszy, 31% jako kluczowy problem). Wyraźnie wskazuje to, że niezwykle ważnym wyzwaniem jakości życia na Bydgoskim Przedmieściu jest kwestia bezpiecznego i skutecznego rozdzielenia ruchu pieszego od rowerowego i hulajnóg.

Istotne były zdaniem uczestników również kwestie **skomplikowanego przebiegu dróg rowerowych** (143 osoby, w tym 26 jako najważniejszy, 23% jako kluczowy problem), **kolizji z ruchem samochodowym** (145 osób, w tym 19 jako najważniejszy, 17% jako kluczowy problem) oraz **słabej widoczności osób poruszających się rowerem** (134 osoby, w tym 15 jako najważniejszy, 16% jako kluczowy problem).

Mniejsze znaczenie miały zagadnienia **niewystarczającej dostępności stojaków rowerowych** (123 osoby, w tym dziesięć jako najważniejszy, 8% jako kluczowy problem), **braku oświetlenia dróg rowerowych** (95 osób, w tym 17 jako najważniejszy, 12% jako kluczowy problem) oraz **stanu technicznego dróg rowerowych** (95 osób, w tym 11 jako najważniejszy, 13% jako kluczowy problem). Nieco mniej istotny był **brak parkingów rowerowych** (110 osób, w tym pięć jako najważniejszy, 6% jako kluczowy problem).

Uwzględniając miejsce w hierarchii problemów oraz częstotliwość wskazywania jako trudność wyszczególnić można grupy wyzwań:

- najważniejsze problemy: **brak ciągłości dróg rowerowych oraz kolizyjność ruchu rowerów i hulajnóg z pieszymi**,
- ważne problemy: **skomplikowany przebieg dróg rowerowych oraz słaba widoczność rowerzystów i użytkowników hulajnóg**,
- problemy istotne dla grupy uczestników: **niewystarczająca dostępność stojaków rowerowych i brak parkingów rowerowych oraz brak oświetlenia dróg rowerowych**.

Transport publiczny

Zdecydowanie kluczowym wyzwaniem dla uczestników jest **częstotliwość kursowania tramwajów**, którą zasygnalizowało 222 uczestników, w tym 189 osób

jako najważniejszy problem w tym obszarze, a 44% uczestniczących wskazało jako kluczową uciążliwość dotyczącą transportu publicznego. Istotne jest również niewystarczające skomunikowanie Bydgoskiego Przedmieścia z innymi częściami Torunia, m.in. Lewobrzeżem (151 osób, w tym 51 jako najważniejszy, 29% jako kluczowy problem).

Mniej znaczące były kwestie **dostępności połączeń autobusowych** (94 osoby, w tym 11 jako najważniejszy, 17% jako kluczowy problem) oraz **braku wężła przesiadkowego na Bydgoskim Przedmieściu** (84 osoby, w tym 14 jako najważniejszy, 12% jako kluczowy problem).

Uwzględniając miejsce w hierarchii problemów oraz częstotliwość wskazywania jako trudność wyszczególnić można grupy wyzwań:

- najważniejszy problem: **częstotliwość przejazdu tramwajów**,
- ważny problem: brak skomunikowania Bydgoskiego Przedmieścia z innymi częściami miasta,
- problemy mniej istotne: dostępność połączeń autobusowych oraz brak wężła przesiadkowego na Bydgoskim Przedmieściu.

Podsumowanie diagnozy problemów

Analiza wyników pozwoliła wyszczególnić **najważniejsze problemy w badanych obszarach tematów**. Były nimi: hulajnogi elektryczne jeżdżące po chodnikach oraz stan nawierzchni chodników dla bezpieczeństwa pieszych, brak dostępności miejsc parkingowych dla polityki parkingowej, zbyt duża prędkość samochodów na ulicach osiedlowych oraz tranzytowy charakter ul. Bydgoskiej dla organizacji ruchu, brak ciągłości dróg rowerowych oraz kolizyjność ruchu rowerów i hulajnóg z pieszymi dla spraw rowerzystów i użytkowników hulajnóg, a także niewystarczająca częstotliwość przejazdu tramwajów dla kwestii transportu publicznego.

Biorąc pod uwagę częstotliwość wskazywania zagadnienia jako **problemu w danym obszarze** możliwym jest stworzenie listy **priorytetowych wyzwań dotyczących organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego na Bydgoskim Przedmieściu**. Znalazły się na niej następujące zagadnienia:

- brak dostępnych miejsc parkingowych (297 osób),
- hulajnogi elektryczne jeżdżące po chodnikach (294 osoby),
- zniszczone lub nierówne chodniki (244 osoby),
- brak ciągłości dróg rowerowych (233 osoby),
- zbyt mała częstotliwość przejazdu tramwajów (222 osoby),
- samochody parkujące na chodnikach *jako problem pieszych* (214 osób),
- słaba widoczność pojazdów lub pieszych (206 osób),
- niewłaściwe wykorzystanie miejsc parkingowych (205 osób),
- rowery jeżdżące po chodnikach (204 osoby),
- samochody parkujące na chodnikach *jako problem parkujących* (197 osób),
- kolizyjność ruchu rowerów i hulajnóg z pieszymi (194 osoby),
- zbyt duża prędkość samochodów na ulicach osiedlowych (193 osoby).

Dwanaście najważniejszych wyzwań pogrupować można w zadania, które powinny być realizowane przez samorząd we współdziałaniu z lokalną społecznością. Pierwszym powinno być zaadresowanie kwestii **dostępności miejsc parkingowych jako kluczowego zagadnienia polityki parkingowej**, która rozwiązać może także problem parkowania na chodnikach, uciążliwy tak dla pieszych, jak i kierowców, oraz niewłaściwe wykorzystanie istniejących miejsc parkingowych. Drugim powinno być **wyprowadzenie ruchu hulajnóg elektrycznych i rowerów z chodników** oraz zmniejszenie kolizyjności ruchu rowerów i hulajnóg z pieszymi poprzez zapewnienie ciągłości dróg rowerowych. Trzecim powinno być zapewnienie **infrastruktury sprzyjającej bezpieczeństwu**, w szczególności remont zniszczonych i nierównych chodników, poprawa widoczności pieszych, rowerzystów i pojazdów, a także techniczne ograniczenie możliwości rozpędzenia pojazdów na ulicach osiedlowych. Czwartym działaniem, wspierającym efektywność pozostałych, powinno być **zwiększenie częstotliwości przejazdu tramwajów**, będących ważną alternatywą transportową dla osób mieszkających i pracujących na Bydgoskim Przedmieściu.

Zmiana priorytetu polityki parkingowej mogłaby również pomóc w rozwiązaniu problemów drugiego rzędu takich jak brak parkingów dla klientów instytucji, sklepów i przedsiębiorstw (wskazanych przez 167 osób), obecności dużych pojazdów na drogach (163 osoby), samochodów parkujących na terenach zieleni

(159 osób) czy trudności z przejechaniem przez ulice osiedlowe (158 osób). Oddzielenie ruchu rowerów i hulajnóg od ruchu pieszych przez rozwój infrastruktury rowerowej ułatwiłoby zaadresowanie problemu kolizji ruchu rowerów i hulajnóg z samochodami (145 osób) czy skomplikowanego przebiegu dróg rowerowych (143 osoby). Tworzenie infrastruktury drogowej wspierającej bezpieczeństwo mogłoby zaradzić problemom zbyt szybkiej jazdy samochodów w pobliżu przejść dla pieszych (176 osób), braku poszanowania zasad ruchu drogowego (175 osób), hałasu związanego z ruchem samochodowym (173 osoby) czy tranzytowego charakteru ul. Bydgoskiej (170 osób). Wreszcie, zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów mogłoby przełożyć się na lepsze skomunikowanie obszaru z innymi częściami Torunia (151 osób).

Innego spojrzenia na **hierarchię problemów zdiagnozowanych przez osoby uczestniczące w ankiecie konsultacyjnej** dostarcza analiza **wskazywanej przez nich istotności poszczególnych wyzwań**. Na jej podstawie można stworzyć listę zagadnień, które najczęściej znajdowały się wśród trzech najważniejszych problemów dla każdego z konsultowanych tematów:

- brak dostępnych miejsc parkingowych (56%),
- zbyt mała częstotliwość przejazdu tramwajów (44%),
- hulajnogi elektryczne jeżdżące po chodnikach (44%),
- brak ciągłości dróg rowerowych (43%),
- zniszczone lub nierówne chodniki (43%),
- niewłaściwe wykorzystanie miejsc parkingowych (35%),
- zbyt duża prędkość samochodów na ulicach osiedlowych (33%),
- samochody parkujące na chodnikach *jako problem pieszych* (32%),
- kolizyjność ruchu rowerów i hulajnóg z pieszymi (31%),
- samochody parkujące na chodnikach *jako problem parkujących* (30%),
- niewystarczające skomunikowanie z innymi częściami miasta (29%),
- tranzytowy charakter ul. Bydgoskiej (29%),
- hałas związany z ruchem samochodowym (27%),
- brak dostępności parkingów dla klientów (26%),
- trudności z przejechaniem przez ulice osiedlowe (26%),
- brak poszanowania zasad ruchu drogowego przez uczestników (26%).

W hierarchii istotności problemów, które wybrane zostały jako kluczowe przez przynajmniej jedną czwartą uczestników nie znalazły się tylko dwa problemy najczęściej wskazywane w ankiecie jako kłopotliwe. Były to **słaba widoczność pojazdów lub pieszych** (kluczowa dla 22% uczestników) oraz **rowery jeżdżące po chodnikach** (kluczowe dla 24% uczestników). Z kolei, z problemów drugiego rzędu nie znalazły się na liście zagadnień cztery kwestie: zbyt szybka jazda w pobliżu przejść dla pieszych (17%), obecność dużych pojazdów na drogach (18%), parkowanie samochodów na terenach zieleni (20%) oraz kolizyjność ruchu rowerów i hulajnog z samochodami (17%). Wyniki ankiety sugerują, że te sześć wyzwań może być uznane za powszechne, ale mniej uciążliwe dla uczestników, dlatego ustępują na liście priorytetów miejsca innym, bardziej pilnym do rozwiązania, problemom.

Rozwiązania dla Bydgoskiego Przedmieścia

Bezpieczeństwo pieszych

Najpilniejszym rozwiązaniem, które podniosłoby zdaniem uczestników konsultacji bezpieczeństwo i jakość poruszania się pieszo na Bydgoskim Przedmieściu jest **remontowanie chodników**, które rekomendowało 227 osób, w tym 123 jako działanie najważniejsze oraz 38% jako kluczowe działanie. Istotnym jest także lepsze **oświetlenie przejść dla pieszych** (189 osób, w tym 51 jako najważniejsze, 29% jako działanie kluczowe) oraz **uniemożliwienie zatrzymywania i postoju pojazdów w pobliżu przejść dla pieszych** (198 osób, w tym 41 jako najważniejsze, 28% jako kluczowe).

Kolejną grupę istotnych rozwiązań stanowią **przycinanie zieleni w otoczeniu przejść dla pieszych** (174 osób, w tym 41 jako najważniejsze, 22% jako kluczowe) oraz **montaż elementów małej architektury uniemożliwiającej wjazd pojazdów na chodnik** (162 osoby, w tym 39 jako najważniejsze, 23% jako kluczowe). Nieco mniej popularnym rozwiązaniem było stosowanie **wyniesionych przejść dla pieszych lub wyniesionych skrzyżowań** (138 osób, w tym 46 jako najważniejsze, 19% jako kluczowe). Poparciem części uczestników cieszył się również pomysł **poszerzania chodników** (109 osób, w tym 24 jako najważniejsze, 14% jako kluczowe).

Wyniki ankiety sugerują, że jako potencjalne rozwiązanie problemów Bydgoskiego Przedmieścia nie powinny być uznawane pomysły **sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych, która wzbudzana jest prędkością pojazdów** (108 osób, w tym osiem jako najważniejsze, 10% jako kluczowe) czy **wyznaczanie nowych przejść dla pieszych** (82 osoby, w tym 12 jako najważniejsze, 8% jako kluczowe).

Uwzględniając poparcie uczestników **rekomendować można do dalszej analizy eksperckiej następujące rozwiązania:**

- **kluczowe działania: program remontów chodników oraz podnoszenie bezpieczeństwa przejść dla pieszych** poprzez ich lepsze oświetlenie i uniemożliwienie postoju pojazdów w ich otoczeniu,
- **możliwe działania: rozszerzenie działań na rzecz bezpieczeństwa przejść dla pieszych o regularną pielęgnację zieleni w ich otoczeniu, stosowanie wyniesionych przejść dla pieszych lub wyniesionych skrzyżowań oraz montaż małej architektury uniemożliwiającej pojazdom wjechanie na chodnik.**

Parkowanie

Zgodnie z dokonaną przez uczestników społeczną diagnozą problemów najsilniej rekomendowanym rozwiązaniem jest **wyznaczenie nowych, ogólnodostępnych parkingów dla osób mieszkających na Bydgoskim Przedmieściu**, w szczególności na działkach będących własnością Gminy Miasta Toruń, które wspierało 244 uczestników, a 59 uznało za najważniejsze działania, zaś 43% za kluczową rekomendację z procesu konsultacyjnego. Bardzo ważnymi propozycjami były także **wymalowanie linii sugerujących miejsca parkingowe** (203 osoby, w tym 81 jako najważniejsze, 35% jako kluczowe), **udostępnienie parkingów instytucji, sklepów czy centrów handlowych dla mieszkańców po godzinach ich pracy** (231 osób, w tym 19 jako najważniejsze, 28% jako kluczowe) oraz **zaprojektowanie i wybudowanie parkingu naziemnego lub podziemnego na Bydgoskim Przedmieściu** (204 osoby, w tym 28 jako najważniejsze, 27% jako kluczowe).

W dalszej kolejności uczestnicy rekomendowali **tworzenie miejsc krótkiego postoju typu Kiss and Ride** (178 osób, w tym 15 jako najważniejsze, 15% jako kluczowe). Ankieta nie potwierdziła istotności dyskutowanych na spotkaniach konsultacyjnych

zmian dotyczących funkcjonowania **strefy płatnego parkowania**. Jej likwidacja w obecnej formie, obejmującej część Bydgoskiego Przedmieścia, była wspierana przez 142 uczestników, w tym 83 jako najważniejsze działania, a za kluczową uznało ją 23% osób uczestniczących w ankiecie. Równocześnie, rozszerzenie strefy płatnego parkowania na cały konsultowany obszar z uwzględnieniem obniżonych stawek dla mieszkańców poparło 96 osób, w tym 54 jako najważniejsze działania, a za kluczowe uznało je 14% uczestników. Ponadto, wprowadzenie strefy ograniczonego parkowania w dni powszednie z preferencyjnym traktowaniem osób mieszkających na Bydgoskim Przedmieściu wspierało 110 osób, w tym 41 jako najważniejsze działanie, a 16% uznawało za kluczowe.

Podsumowując, w ankiecie swoje oczekiwanie **całkowitej likwidacji strefy płatnego parkowania wyraziły 142 osoby** (28,8% uczestników), zaś dalsze **rozszerzenie ograniczenia parkowania poparły 144 osoby** (29,2%) w formie strefy płatnego parkowania lub strefy ograniczonego parkowania. Pierwsze rozwiązanie za najważniejszą zmianę uznawały 83 osoby, zaś drugie 95 osób, co oznacza, że poglądy można uznać za równoważnie reprezentowane wśród uczestników ankiety. Każda z trzech propozycji – likwidacja strefy, jej rozszerzenie lub wprowadzenie strefy ograniczonego parkowania – była **silnie polaryzująca** i charakteryzowała się skrajnymi postawami: albo poparciem jako kluczowego priorytetu, albo całkowitym odrzuceniem takiego pomysłu. Biorąc pod uwagę przeprowadzone konsultacje właściwym byłoby w pierwszej kolejności wprowadzenie **planu podniesienia dostępności miejsc parkingowych na Bydgoskim Przedmieściu** z uwzględnieniem rekomendowanych przez mieszkańców i możliwych do realizacji przez samorząd działań, a dopiero po kilku latach od jego wdrożenia ewentualne powrót do tematu zmian w strefie płatnego parkowania. Bez wcześniejszego uporządkowania kwestii ogólnodostępności miejsc parkingowych jakiegokolwiek zmiany w zakresie lub funkcjonowaniu strefy będą silnie antagonizujące i polaryzujące mieszkańców oraz użytkowników dróg na Bydgoskim Przedmieściu. Zaobserwowany na spotkaniach konsultacyjnych silny sprzeciw części mieszkańców wobec pomysłu rozszerzenia strefy płatnego parkowania **nie znalazł potwierdzenia w wynikach ankiety**, w której został wyraźnie zrównoważony przez zwolenników bardziej restrykcyjnej polityki parkingowej oraz opinie osób, które oczekują innych działań zwiększających

dostępność miejsc parkingowych na konsultowanym obszarze. Jednak, nie ulega wątpliwości, że analizowane wyniki jednoznacznie pokazują, że **znacząca grupa mieszkańców i użytkowników dróg zdecydowanie przeciwna jest funkcjonowaniu i rozszerzaniu strefy płatnego parkowania.**

Uwzględniając poparcie uczestników **rekomendować można do dalszej analizy eksperckiej następujące rozwiązania:**

- **kluczowe działania: program dostępności miejsc parkingowych na Bydgoskim Przedmieściu**, uwzględniający możliwe zagospodarowanie terenów będących własnością Gminy Miasta Toruń, dialog z instytucjami oraz przedsiębiorcami w celu udostępnienia ich parkingów mieszkańcom po godzinach pracy oraz ewentualne zaprojektowanie parkingu naziemnego lub podziemnego na Bydgoskim Przedmieściu, a także **wymalowanie linii sugerujących optymalne miejsca parkingowe**, aby zwiększyć efektywność wykorzystania dostępnej przestrzeni,
- **istotne działania: rezygnacja z pomysłu zmian w zakresie funkcjonowania strefy płatnego parkowania**, co najmniej do czasu wdrożenia i weryfikacji efektów programu dostępności miejsc parkingowych – sugerowanym jest rozważenie, aby do 2030 r. zrezygnować z projektowania zmian strefy płatnego parkowania na Bydgoskim Przedmieściu,
- **możliwe działania: tworzenie miejsc krótkiego postoju typu *Kiss and Ride*.**

Ruch samochodowy i organizacja ruchu

Kwestia organizacji ruchu samochodowego, podobnie jak w ramach diagnozy problemów, dostarczyła najmniej spójnych odpowiedzi uczestników. Najbardziej popularnym rozwiązaniem było **stosowanie wyniesionych skrzyżowań**, wspierane przez 163 osoby, w tym 80 jako najważniejsze działanie, a przez 29% uczestników jako kluczowe. Rekomendowanym było także **tworzenie stref zamieszkania lub woonerfów** w celu uspokojenia ruchu na ulicach osiedlowych (141 osób, w tym 41 jako najważniejsze, 22% jako kluczowe) i **zastosowanie ruchu jednokierunkowego na części ul. Krasieńskiego**, w szczególności na odcinku od ul. Kochanowskiego do ul. Reja (132 osoby, w tym 82 jako najważniejsze, 23% jako kluczowe), które silnie

wybrzmiało jako rekomendacja również w trakcie spotkań konsultacyjnych i spaceru badawczego.

Dla uczestników możliwymi działaniami usprawniającymi ruch samochodowy na Bydgoskim Przedmieściu są także **montaż sygnalizacji świetlnej wzbudzanej prędkością pojazdów** (123 osoby, w tym 25 jako najważniejsze, 17% jako kluczowe) – wyraźnie lepiej oceniony w tej sekcji niż w części dotyczącej bezpieczeństwa pieszych – **montaż radarów akustycznych lub fonomonitoringu** w celu bardziej skutecznego przeciwdziałania hałasowi (116 osób, w 28 jako najważniejsze, 16% jako kluczowe) oraz **zastosowanie esowanego toru jazdy** (119 osób, w tym 24 jako najważniejsze, 16% jako kluczowe).

Wyraźnie mniejszym poparciem uczestników cieszyły się pomysły **wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na innych ulicach Bydgoskiego Przedmieścia** (91 osób, w tym 23 jako najważniejsze, 12% jako kluczowe) oraz **zmiany kierunku ul. Bydgoskiej na wybranych odcinkach** (56 osób, w tym 13 jako najważniejsze, 8% jako kluczowe). Szczególnie istotnym jest brak społecznej rekomendacji dla ostatniego z pomysłów, który jako projekt społeczny przedłożony został w 2025 r. do Prezydenta Miasta Torunia i włączony został do zakresu prowadzonych konsultacji społecznych w celu weryfikacji jego poparcia przez mieszkańców oraz użytkowników dróg na Bydgoskim Przedmieściu.

Uwzględniając poparcie uczestników **rekomendować można do dalszej analizy eksperckiej następujące rozwiązania:**

- kluczowe działania: **przygotowanie**, najlepiej z wykorzystaniem narzędzi społecznego prototypowania, **projektu przekształcenia fragmentu ul. Krasińskiego w drogę jednokierunkową** (od ul. Kochanowskiego do ul. Reja, w kierunku zachodnim), **program uspokojenia ruchu na ulicach osiedlowych**, uwzględniający stosowanie wyniesionych skrzyżowań, tworzenie stref zamieszkania lub woonerfów
- możliwe działania: **montaż sygnalizacji świetlnej wzbudzanej prędkością pojazdów** w celu uspokojenia ruchu, **montaż radarów akustycznych lub fonomonitoringu** w celu przeciwdziałania hałasowi oraz **zastosowanie esowanego toru jazdy**.

Ruch rowerów i hulajnóg

Najważniejszą rekomendacją uczestników ankiety konsultacyjnej jest wskazanie konieczności zapewnienia ciągłości drogi rowerowej wzdłuż ul. Bydgoskiej, którą wspierało 227 uczestników, w tym 174 osoby jako najważniejszą propozycję, zaś 41% osób uczestniczących uznało za działanie kluczowe. Znaczącym poparciem uczestników cieszyły się również pomysły **budowy nowych dróg rowerowych na Bydgoskim Przedmieściu** (175 osób, w tym 30 jako najważniejsze, 29% jako kluczowe) oraz systematyczne **rozdzielenie ruchu rowerowego od pieszego** (171 osób, w tym 33 jako najważniejsze, 21% jako kluczowe).

Ważnymi dla uczestników propozycjami były również **regularna pielęgnacja zieleni w miejscach ograniczających widoczność** (158 osób, w tym 21 jako najważniejsze, 16% jako kluczowe), **montaż elementów wymuszających zwolnienie rowerzysty lub użytkownika hulajnogi przed skrzyżowaniem** (142 osoby, w tym 30 jako najważniejsze, 17% jako kluczowe), **lepsze oznakowanie alternatywnych dróg rowerowych** (133 osoby, w tym 20 jako najważniejsze, 15% jako kluczowe) oraz **remont istniejących dróg rowerowych** (120 osób, w tym 20 jako najważniejsze, 18% jako kluczowe).

Mniejszym priorytetem dla uczestników było **wprowadzenie kontraruchu rowerowego na ulicach jednokierunkowych** (117 osób, w tym dziewięć jako najważniejsze, 13% jako kluczowe), dlatego takie działania mogą być traktowane wyłącznie jako uzupełnienie dla zmian usprawniających ruch rowerowy i hulajnóg na Bydgoskim Przedmieściu.

Uwzględniając poparcie uczestników **rekomendować można do dalszej analizy eksperckiej następujące rozwiązania:**

- **kluczowe działania: przygotowanie projektu zapewniającego ciągłość drogi rowerowej wzdłuż ul. Bydgoskiej oraz program dalszego rozwoju sieci dróg rowerowych na Bydgoskim Przedmieściu,**
- **możliwe działania: regularna pielęgnacja zieleni wzdłuż dróg rowerowych, montaż elementów wymuszający zwolnienie lub zatrzymanie rowerzysty lub użytkownika hulajnogi przed skrzyżowaniem, oznakowanie alternatywnych**

dróg rowerowych i znaki nawigujące przemieszczających się rowerami oraz poszerzenie programu remontu chodników o remont dróg rowerowych.

Transport publiczny

Zgodnie z społeczną diagnozą problemów, najsilniej rekomendowanym przez uczestników rozwiązaniem jest **zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów**, które wspierało 224 uczestników, w tym 197 jako najważniejsze działanie, a jako kluczowe oceniło 44% osób uczestniczących w ankiecie. Drugim priorytetem jest **poprawa połączeń komunikacji miejskiej z innymi częściami Torunia** (153 osoby, w tym 33 jako najważniejsze, 29% jako kluczowe).

Z zainteresowaniem uczestników spotkał się pomysł **połączenia karty miejskiej z możliwością korzystania z roweru miejskiego** (137 osób, w tym 18 jako najważniejsze, 16% jako kluczowe). Mniejszą popularnością cieszyły się propozycje **zwiększenia liczby nocnych połączeń komunikacji miejskiej** (104 osoby, w tym 17 jako najważniejsze, 17% jako kluczowe), **utworzenia parkingu typu Park&Ride w otoczeniu Bydgoskiego Przedmieścia** (94 osoby, w tym 19 jako najważniejsze, 11% jako kluczowe) oraz **zwiększenia liczby połączeń autobusowych** (92 osoby, w tym sześć jako najważniejsze, 11% jako kluczowe).

Niewielkie znaczenie dla uczestników ankiety miały pomysły **stworzenia węzła przesiadkowego na Bydgoskim Przedmieściu** (70 osób, w tym pięć jako najważniejsze, 8% jako kluczowe) oraz **poprawy dostępności połączeń podmiejskich** (64 osoby, w tym sześć jako najważniejsze, 5% jako kluczowe).

Wyniki ankiety sugerują, że obecnie nie ma społecznego uzasadnienia dla dużych projektów inwestycyjnych, m.in. budowy parkingu typu Park&Ride czy węzła przesiadkowego na Bydgoskim Przedmieściu. Równocześnie, wskazują, że nie ma społecznej potrzeby rozwijania sieci połączeń autobusowych, w tym połączeń podmiejskich lub aglomeracyjnych, które mogłyby stanowić alternatywę dla osób dojeżdżających do pracy na Bydgoskim Przedmieściu. Prawdopodobnie, stworzenie takich połączeń nie wpłynęłoby istotnie na preferencje komunikacyjne użytkowników dróg, a więc nie zmniejszyłoby liczby samochodów parkujących na konsultowanym obszarze.

Uwzględniając poparcie uczestników rekomendować można do dalszej analizy eksperckiej następujące rozwiązania:

- kluczowe działania: **zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów oraz poprawa dostępności połączeń komunikacji miejskiej z innymi częściami Torunia, np. Lewobrzeżem,**
- możliwe działania: integracja karty miejskiej z systemem wypożyczania roweru miejskiego oraz zwiększenie częstotliwości połączeń nocnych komunikacji miejskiej.

Podsumowanie rekomendowanych rozwiązań

Zaangażowanie niemal pięciuset uczestników ankiety konsultacyjnej oraz przeprowadzenie spotkań i spacerów badawczych, które umożliwiło zebranie bazy pomysłów mieszkańców na poprawę organizacji i bezpieczeństwa ruchu na Bydgoskim Przedmieściu, pozwoliło stworzyć **listę kluczowych rekomendacji działań**, na której znaleźć powinny się:

- **działania możliwe do szybkiej realizacji:**
 1. wymalowanie linii sugerujących optymalne miejsca parkingowe,
 2. przygotowanie projektu zmiany organizacji ruchu na jednokierunkowy na ul. Krasińskiego (od ul. Kochanowskiego do ul. Reja w kierunku zachodnim);
- **działania inwestycyjne:**
 1. program remontów chodników,
 2. podnoszenie bezpieczeństwa przejść dla pieszych poprzez ich lepsze oświetlenie i uniemożliwienie postoju pojazdów w ich otoczeniu,
 3. program uspokojenia ruchu na ulicach osiedlowych, uwzględniający zastosowanie wyniesionych skrzyżowań oraz wyznaczenie stref zamieszkania lub tworzenie woonerfów,
 4. zapewnienie ciągłości drogi rowerowej wzdłuż ul. Bydgoskiej;
- **działania długofalowe:**
 1. program dostępności miejsc parkingowych, uwzględniający możliwe zagospodarowanie terenów gminnych, dialog z instytucjami oraz

- biznesem w celu udostępnienia mieszkańcom parkingów po godzinach pracy oraz ewentualne zaprojektowanie parkingu naziemnego lub podziemnego,
2. program dalszego rozwoju sieci dróg rowerowych,
 3. zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów,
 4. poprawa dostępności połączeń komunikacji miejskiej z innymi częściami Torunia.

Dziesięć kluczowych działań zawiera dwie propozycje **możliwe do szybkiego wdrożenia** – stopniowe wymalowanie linii sugerujących optymalne parkowanie oraz przygotowanie zmiany organizacji ruchu na odcinku ul. Krasińskiego, najlepiej poprzez wykorzystanie narzędzi społecznego prototypowania, np. w Toruńskim Laboratorium Miejskim. Potrzebne są również **działania inwestycyjne**, poprzedzone zaplanowaniem programu remontu chodników, podnoszenia bezpieczeństwa przejść dla pieszych, uspokojenia ruchu na ulicach osiedlowych oraz zapewnienia ciągłości drogi rowerowej wzdłuż ul. Bydgoskiej. Koniecznym jest także podjęcie **działań długofalowych i strategicznych** – ukierunkowania polityki parkingowej na zwiększenie dostępności miejsc parkingowych, dalszego rozwoju sieci dróg rowerowych oraz zwiększenia częstotliwości kursowania tramwajów i poprawy dostępności połączeń Bydgoskiego Przedmieścia z innymi częściami Torunia.

Istotną rekomendacją z przeprowadzonych konsultacji społecznych jest propozycja **rezygnacji z pomysłów zmian w zakresie lub sposobie funkcjonowania strefy płatnego parkowania** do czasu wdrożenia i weryfikacji efektów programu dostępności miejsc parkingowych, co najmniej do 2030 r.

Wśród **możliwych do realizacji działań**, które ocenione powinny zostać przez ekspertów w zakresie ich celowości, zasadności i możliwości wykonania znalazły się:

- regularna pielęgnacja zieleni w otoczeniu przejść dla pieszych oraz wzdłuż dróg rowerowych,
- stosowanie wyniesionych przejść dla pieszych, najlepiej w ramach wyniesionych skrzyżowań w programie uspokojenia ruchu na ulicach osiedlowych,
- rozszerzenie programu remontów chodników o remonty dróg rowerowych,

- montaż małej architektury lub elementów infrastruktury uniemożliwiających wjazd pojazdów na chodnik oraz wymuszających zwolnienie lub zatrzymanie rowerzysty i użytkownika hulajnogi przed skrzyżowaniem,
- tworzenie miejsc krótkiego postoju typu *Kiss and Ride*,
- montaż sygnalizacji świetlnej wzbudzanej prędkością pojazdów w celu uspokojenia ruchu,
- montaż radarów akustycznych lub fonomonitoringu w celu przeciwdziałania hałasowi,
- zastosowanie *esowanego* toru jazdy na ulicach osiedlowych,
- oznakowanie alternatywnych dróg rowerowych i stosowanie znaków nawigujących rowerzystów lub użytkowników hulajnóg,
- integracja karty miejskiej z systemem wypożyczania roweru miejskiego,
- zwiększenie częstotliwości połączeń nocnych komunikacji miejskiej.

Mając na względzie częstotliwość wskazywania propozycji jako **oczekiwanego rozwiązania w danym obszarze** możliwym jest stworzenie listy **priorytetowych działań dotyczących organizacji i bezpieczeństwa ruchu na Bydgoskim Przedmieściu**. Znalazły się na niej następujące rekomendacje:

- Wyznaczenie nowych, ogólnodostępnych miejsc parkingowych (244 osoby),
- Udostępnienie parkingów instytucji lub sklepów po godzinach ich pracy (231 osób),
- Zapewnienie ciągłości drogi rowerowej wzdłuż ul. Bydgoskiej (227 osób),
- Remonty chodników (227 osób),
- Zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów (224 osoby),
- Zaprojektowanie i wybudowanie parkingów naziemnych lub podziemnych (204 osoby),
- Wymalowanie linii wskazujących optymalne miejsca postojowe (203 osoby),
- Uniemożliwienie postoju pojazdów w otoczeniu przejść dla pieszych (198 osób),
- Lepsze oświetlenie w otoczeniu przejść dla pieszych (189 osób),
- Tworzenie miejsc krótkiego postoju (178 osób),
- Budowa nowych dróg rowerowych (175 osób),

- Pielęgnacja zieleni w otoczeniu przejść dla pieszych (174 osoby),
- Oddzielenie ruchu rowerowego i pieszego (171 osób),
- Stosowanie wyniesienia skrzyżowań (163 osoby),
- Montaż elementów małej architektury blokujących wjazd pojazdów na chodnik (162 osoby),
- Pielęgnacja zieleni w miejscach ograniczających widoczność na drogach rowerowych (158 osób),
- Poprawa dostępności połączeń komunikacji miejskiej z innymi częściami miasta (153 osoby).

Odnosząc rekomendacje do obszarów wyzwań wskazać można, że proponowanym rozwiązaniem dla **problemów polityki parkingowej** (pierwszy obszar wyzwań) jest wyznaczenie nowych miejsc parkingowych, udostępnienie parkingów instytucji i sklepów, wymalowanie linii wskazujących optymalne miejsca postojowe, tworzenie miejsc krótkiego postoju oraz ewentualne zaprojektowanie i wybudowanie parkingów naziemnych lub podziemnych. Dla **problemu ruchu hulajnog elektrycznych i rowerów** (drugi obszar wyzwań) proponowanymi rozwiązaniami są zapewnienie ciągłości drogi rowerowej wzdłuż ul. Bydgoskiej, budowa nowych dróg rowerowych oraz oddzielenie ruchu rowerowego i pieszego. W trzecim obszarze wyzwań, **problemach infrastruktury sprzyjającej bezpieczeństwu** proponowane rozwiązania obejmują remonty chodników, uniemożliwienie postoju pojazdów w otoczeniu przejść dla pieszych i ich lepsze oświetlenie, pielęgnacja zieleni w pobliżu przejść dla pieszych i na drogach rowerowych, stosowanie wyniesionych skrzyżowań oraz montaż elementów małej architektury uniemożliwiającej wjechanie pojazdu na chodnik. W ostatnim obszarze wyzwań, **problemach transportu publicznego** uczestnicy rekomendują zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów oraz poprawę dostępności połączeń komunikacji miejskiej z innymi częściami miasta.

Innego spojrzenia na hierarchię oczekiwanych rozwiązań dla zdiagnozowanych **problemów** dostarcza analiza wskazywanej przez uczestników istotności poszczególnych propozycji. Na jej podstawie można stworzyć dodatkową listę rekomendacji, które najczęściej znajdowały się wśród trzech najsilniej popieranych dla każdego z konsultowanych tematów:

- Zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów (44% uczestników),
- Wyznaczenie nowych, ogólnodostępnych miejsc parkingowych (43%),
- Zapewnienie ciągłości drogi rowerowej wzdłuż ul. Bydgoskiej (41%),
- Remonty chodników (38%),
- Wymalowanie linii wskazujących optymalne miejsca postojowe (35%),
- Budowa nowych dróg rowerowych (29%),
- Lepsze oświetlenie w otoczeniu przejść dla pieszych (29%),
- Stosowanie wyniesionych skrzyżowań (29%),
- Poprawa dostępności połączeń komunikacji miejskiej z innymi częściami miasta (29%),
- Uniemożliwienie postoju pojazdów w otoczeniu przejść dla pieszych (28%),
- Udostępnienie parkingów instytucji i sklepów po godzinach ich pracy (28%),
- Zaprojektowanie i wybudowanie parkingów naziemnych lub podziemnych (27%).

W hierarchii istotności rozwiązań słabiej uwypuklone było znaczenie takich rozwiązań jak montaż elementów małej architektury blokujący wjazd pojazdów na chodnik (23%), pielęgnacja zieleni w otoczeniu przejść dla pieszych (22%), oddzielenie ruchu rowerowego i pieszego (21%), pielęgnacja zieleni na drogach rowerowych w miejscach ograniczających widoczność (16%) oraz tworzenie miejsc krótkiego postoju (15%). Sugeruje to, że powyższe **pięć rozwiązań ma charakter wspomagający**, nie rozwiązują problemu, który doskwiera mieszkańcom, ale ich realizacja podniesie jakość i komfort użytkowania, dzięki temu choć częściowo adresując zdiagnozowane wyzwania. Dlatego powszechność wskazywania ich jako oczekiwanego działania powinna stanowić wystarczające uzasadnienie dla proponowania ich do wdrożenia, o ile spotkają się one z pozytywną oceną ekspercką w dalszym procesie opracowywania wyników konsultacji społecznych.

Mając na względzie zakres rekomendacji zostaną one – wraz z uwagami, wnioskami i propozycjami zebranymi w trakcie spotkań konsultacyjnych czy spacerów lub przejazdów badawczych, a także w części opisowej pytań w ankiecie – przekazane do analizy przez Komisję Organizacji i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz zespoły Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia, Miejskiego

Zarządu Dróg w Toruniu i Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu, a także Biura Architekta Miasta w zakresie dotyczącym mebli miejskich oraz Wydziału Środowiska i Ekologii w zakresie pielęgnacji terenów zieleni. Równocześnie, rekomendacje z procesu zostaną przekazane do zaopiniowania Radzie Okręgu nr 13 – Bydgoskie, będącej partnerem merytorycznym procesu.

Lista rekomendacji

Działania kluczowe

1. **Program dostępności miejsc parkingowych**, uwzględniający możliwe zagospodarowanie terenów gminnych, dialog z instytucjami oraz biznesem w celu udostępnienia mieszkańcom parkingów po godzinach pracy oraz ewentualne zaprojektowanie parkingu naziemnego lub podziemnego.
2. **Program uspokojenia ruchu na ulicach osiedlowych**, uwzględniający zastosowanie wyniesionych skrzyżowań oraz wyznaczenie stref zamieszkania lub tworzenie woonerfów.
3. **Podnoszenie bezpieczeństwa przejść dla pieszych** poprzez ich lepsze oświetlenie i uniemożliwienie postoju pojazdów w ich otoczeniu.
4. **Program remontów chodników.**
5. **Program dalszego rozwoju sieci dróg rowerowych.**
6. **Zapewnienie ciągłości drogi rowerowej wzdłuż ul. Bydgoskiej.**
7. **Przygotowanie projektu zmiany organizacji ruchu na jednokierunkowy na ul. Krasieńskiego** (od ul. Kochanowskiego do ul. Reja w kierunku zachodnim).
8. **Wymalowanie linii sugerujących optymalne miejsca parkingowe.**
9. **Zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów** oraz poprawa dostępności połączeń komunikacji miejskiej z innymi częściami Torunia.

Możliwe działania

1. **Regularna pielęgnacja zieleni** w otoczeniu przejść dla pieszych oraz wzdłuż dróg rowerowych.

2. Stosowanie **wyniesionych przejść dla pieszych**, najlepiej w ramach wyniesionych skrzyżowań w programie uspokojenia ruchu na ulicach osiedlowych.
3. Rozszerzenie programu remontów chodników o **remonty dróg rowerowych**.
4. Montaż **małej architektury lub elementów infrastruktury** uniemożliwiających wjazd pojazdów na chodnik oraz wymuszających zwolnienie lub zatrzymanie rowerzysty i użytkownika hulajnogi przed skrzyżowaniem.
5. Tworzenie miejsc **krótkiego postoju** typu *Kiss and Ride*.
6. Montaż **sygnalizacji świetlnej wzbudzanej prędkością pojazdów** w celu uspokojenia ruchu.
7. Montaż **radarów akustycznych lub fonomonitoringu** w celu przeciwdziałania hałasowi.
8. Zastosowanie **esowanego toru jazdy** na ulicach osiedlowych
9. Oznakowanie **alternatywnych dróg rowerowych**.
10. Integracja karty miejskiej z systemem wypożyczania roweru miejskiego.
11. Zwiększenie częstotliwości **połączeń nocnych komunikacji miejskiej**.

OPINIE UCZESTNIKÓW KONSULTACJI

W trakcie pięciu spotkań konsultacyjnych oraz czterech spacerów badawczych, a także w części opisowej pytań w ankiecie konsultacyjnej, za pośrednictwem poczty elektronicznej i tradycyjnej oraz w komentarzach pod postami w mediach społecznościowych uczestnicy podzielili się **ponad 1400 uwag, spostrzeżeń lub opinii**, które zostały opracowane, uporządkowane i pogrupowane przez zespoły Fundacji Stabilo oraz Biura Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia. Na pierwszym etapie prac wykorzystane zostały do przygotowania ankiety, w której postawione zostały pytania dotyczące wyzwań i rozwiązań dla Bydgoskiego Przedmieścia – wyniki ankiety dokładnie omówione zostały we wcześniejszej części raportu. Równolegle do opracowania wyników ankiety, uporządkowane opinie uczestników konsultacji zostały uzupełnione o opinie wyrażone w części opisowej pytań w ankiecie oraz kolejne wnioski, które wysyłane były przez mieszkańców do Fundacji Stabilo jako partnera wykonawczego konsultacji.

W części tej zebrane zostały **wszystkie grupy uwag, spostrzeżeń lub opinii uczestników bez wskazywania ich powszechności lub istotności**. Stanowią one listę wszystkich problemów zidentyfikowanych przez uczestników i wszystkich rozwiązań przez nich zaproponowanych. Tym samym są niezwykle cennym rozwinięciem dla **diagnozy problemów i rekomendacji rozwiązań wskazanych na podstawie wyników ankiety konsultacyjnej**, wskazując na konkretne wyzwania użytkowników dróg na Bydgoskim Przedmieściu oraz szczegółowe pomysły, które mogą pomóc w ich rozwiązaniu.

Opis zebranych problemów i rozwiązań zredagowany został w sposób maksymalnie zachowujący naturalny język uczestników konsultacji społecznych, dlatego nie należy traktować przygotowanych list jako wytycznych technicznych lub eksperckiej analizy zagadnień. Dziesięć spisów uwag, spostrzeżeń lub opinii uczestników zamieszczonych w dalszej części raportu ma charakter społecznej diagnozy oraz społecznych rekomendacji, które rozwijają i rozbudowują wnioski przedstawione na podstawie analizy wyników ankiety konsultacyjnej. Wspólnie pokazują one złożony obraz wyzwań jakości życia mieszkańców i użytkowników dróg na Bydgoskim Przedmieściu, będąc niezwykle wartościowym spojrzeniem lokalnej społeczności.

Problemy Bydgoskiego Przedmieścia

Bezpieczeństwo pieszych

Uczestnicy konsultacji informowali, że do problemów dotyczących bezpieczeństwa pieszych na Bydgoskim Przedmieściu zaliczyć należy:

- **Nagminne przekraczanie prędkości** – zbyt szybką jazdę: kierowcy łamią przepisy, zwłaszcza wieczorami, w nocy i rano, co wiąże się również z uciążliwym hałasem;
- **Niebezpieczna i zbyt szybka jazda rowerzystów i użytkowników hulajnóg**: rowerzyści i osoby jeżdżące na hulajnogach często się rozpędzają i wjeżdżają na skrzyżowaniach z impetem, nie zwracając uwagi na pieszych i dzieci;
- **Nieefektywne fizyczne środki uspokojenia ruchu i ograniczeń prędkości**: istniejące rozwiązania są niewystarczające. W wielu miejscach brakuje spowalniaczy, słupków, wyniesionych przejść dla pieszych. Progi przymocowywane do jezdni są nieskuteczne, zwłaszcza w kontekście motocykli;
- **Zła widoczność i związane z tym bezpieczeństwo pieszych**: wielu uczestników konsultacji wskazywało na utrudniającą widoczność krzewy rosnące zbyt blisko przejść dla pieszych, a także samochody parkujące zbyt blisko co znacznie utrudnia widoczność;
- **Słabo widoczne skrzyżowania równorzędne**: na wielu skrzyżowaniach równorzędnych (np. Słowackiego, Krasińskiego) dochodzi do częstego **wymuszania pierwszeństwa przejazdu**, a znaki pionowe bywają przysłonięte przez drzewa, co pogarsza widoczność i zwiększa zagrożenie. Widoczność ogranicza również parkowanie zbyt blisko skrzyżowań;
- **Niebezpieczeństwo na jezdni**: zbyt szeroka jezdnia sprzyja brawurowej jeździe kierujących i stwarza niebezpieczeństwo dla pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg;
- **Nieprawidłowe parkowanie hulajnóg**: hulajnogi pozostawiane są przez użytkowników w przypadkowych i niewyznaczonych miejscach, często przewrócone w sąsiedztwie przejść dla pieszych lub na drogach rowerowych;

- **Mieszanie ruchu:** piesi, rowerzyści i hulajnogi dzielą jeden wąski chodnik na Bydgoskiej (między Sienkiewicza a Przybyszewskiego). Separacja tych użytkowników jest niezbędna;
- **Wadliwe oznakowanie przejść przez drogi rowerowe:** przejścia dla pieszych przez drogi rowerowe (np. przy targowisku na Mickiewicza) są często oznakowane tylko pasami (P-10, „zebra”) bez wymaganych znaków pionowych (D-6a/D-6b). To stawia pieszego w trudnej sytuacji prawnej w razie kolizji, ponieważ mógłby zostać uznany za wtargnięcie na ścieżkę rowerową;
- **Niebezpieczne lokalizacje przejść:** w wielu miejscach przejścia dla pieszych powinny być cofnięte od skrzyżowań, aby kierowcy włączający się do ruchu nie stali na pasach, ograniczając widoczność pieszych. Wskazano np. skrzyżowania ulic Bydgoskiej i Konopnickiej oraz Matejki i Rybaki;
- **Parkowanie na chodnikach:** problemem jest chaotyczne i nieprawidłowe parkowanie, w tym parkowanie samochodów na chodnikach. Na przykład na ul. Konopnickiej jest za wąsko, a samochody stoją na chodnikach, podobnie na ul. Matejki, gdzie auta omijają słupki i wjeżdżają na chodnik;
- **Brak dostępności miejsc postojowych:** problem z parkowaniem jest tak duży, że samochody parkują w zbyt bliskiej odległości do skrzyżowań, ograniczając widoczność dla pieszych i innych uczestników ruchu (np. na skrzyżowaniu ulic Słowackiego i Prusa);
- **Śmietniki i przeszkody na chodnikach:** przestrzeń piesza jest nieczytelna i zaniedbana; np. śmietniki blokują chodniki (ul. Moniuszki 27), a sugerowane przejścia dla pieszych są zastawiane;
- **Niszczenie infrastruktury:** chaotyczne rozmieszczenie pojazdów, a także jazda po chodnikach np. przez kurierów prowadzi do niszczenia trawników i chodników;
- **Piesi na końcu hierarchii:** piesi są spychani na koniec hierarchii transportowej;
- **Fatalny stan chodników:** chodniki są w fatalnym stanie technicznym, szczególnie na Osiedlu Młodych (popękane, wybrzuszone, zapadnięte,

niebezpieczne dla osób starszych, rodziców z wózkami i osób z niepełnosprawnościami);

- **Brak infrastruktury dla niepełnosprawnych:** brakuje infrastruktury uwzględniającej osoby z niepełnosprawnościami, takiej jak **płytki z wypustkami dla niewidomych**, haptyczne przyciski sygnalizacji, pochylnie czy łagodne najazdy krawężników;
- **Bariery architektoniczne:** przykładem jest przejazd w Górach Piekarskich (ul. Matejki), gdzie ażurowa nawierzchnia i drenaż ze żwiru są niemożliwe do pokonania dla osób starszych i na wózkach;
- **Brak przejść dla pieszych:** zauważono brak przejścia dla pieszych na rogu ulic Reja i Bydgoskiej.

Parkowanie

Uczestnicy konsultacji informowali, że do problemów dotyczących polityki parkingowej na Bydgoskim Przedmieściu zaliczyć należy:

- **Nadmiar kopert i niewłaściwe wykorzystanie przestrzeni:** niewątpliwie kluczowym problemem wskazywanym podczas procesu jest tzw. **kopertoza**, czyli nadmierna liczba zastrzeżonych miejsc parkingowych (kopert). Koperty te są postrzegane jako forma prywatyzacji przestrzeni publicznej. Uczestnicy konsultacji wskazują na ich **nieefektywne wykorzystanie**: koperty prywatne często stoją puste w godzinach 8:00–17:00, kiedy ich użytkownicy (mieszkańcy) są w pracy. Koperty firmowe są zazwyczaj zajęte w ciągu dnia, ale stoją puste wieczorem i w nocy, kiedy mieszkańcom najtrudniej jest znaleźć miejsce do zaparkowania;
- **Brak polityki ograniczającej prywatyzację przestrzeni parkingowej:** istnieją obawy, że Miasto Toruń nie prowadzi żadnej polityki ograniczającej liczbę kopert, a wysoki abonament (łatwy do udźwignięcia dla firm i bogatszych mieszkańców) jest jedynym czynnikiem regulującym ich liczbę, co może sprzyjać gentryfikacji;
- **Zawłaszczenie przestrzeni parkingowej:** w części Bydgoskiego Przedmieścia (np. ul. Moniuszki na odcinku od ul. Słowackiego do

- ul. Kraszewskiego, ul. Słowackiego na odcinku od ul. Matejki do ul. Moniuszki) 32% do 36% miejsc parkingowych jest zajętych przez koperty prywatne i firmowe;
- **Chaotyczne i nieprawidłowe parkowanie – parkowanie na chodnikach:** samochody są parkowane chaotycznie i nieprawidłowo, w tym na chodnikach, np. na ulicach Matejki, Konopnickiej, Tuwima;
 - **Zastawianie ciągów pieszych:** nieprawidłowe parkowanie stwarza niebezpieczeństwo dla pieszych i rowerzystów. Samochody parkują w zbyt bliskiej odległości od skrzyżowań (np. ulic Słowackiego i Prusa, Słowackiego i Stwosza, Słowackiego i Moniuszki), ograniczając widoczność;
 - **Brak odpowiedniego oznakowania:** uczestnicy wskazywali, że brak wymalowanych linii postojowych powoduje, że auta parkują dowolnie, zabierając możliwość parkowania innym przez zbyt duże odstępy między pojazdami co przekłada się na mniejszą ilość miejsc parkingowych;
 - **Niszczenie zieleni:** chaotyczne parkowanie prowadzi do niszczenia trawników i terenów zielonych;
 - **Porzucone auta – wraki samochodów:** w przestrzeni wspólnej znajduje się duża liczba dawno nieużytkowanych, porzuconych aut (tzw. wraków), które kwalifikują się do odholowania. Szacuje się, że na Bydgoskim może ich być nawet około 100 sztuk, pomniejszając w ten sposób liczbę dostępnych miejsc parkingowych;
 - **Instytucje generujące ruch:** lokalizacja dużych instytucji (m.in. ZUS, Urząd Wojewódzki, Lasy Państwowe, Urząd Stanu Cywilnego) generuje duży ruch petentów i pracowników spoza dzielnicy, którzy zajmują miejsca parkingowe przez cały dzień roboczy;
 - **Pracownicy instytucji publicznych i firm:** osoby pracujące na Bydgoskim Przedmieściu, często dojeżdżające z innych części miasta lub spoza Torunia, nie mają gdzie parkować, co staje się dla nich problemem finansowym w przypadku wprowadzenia opłat;
 - **Turystyka i usługi:** miejsca postojowe są wykorzystywane do przechowywania pojazdów przez turystów, interesariuszy Starego Miasta, handlarzy samochodów i kurierów;

- **Konflikt przy zmianie parkowania:** obawy mieszkańców powoduje proponowana zmiana parkowania na **równoległe** (w celu wytyczenia infrastruktury rowerowej na ul. Bydgoskiej), spotkała się ona ze sprzeciwem części uczestników, ponieważ skutkowałaby **likwidacją 30% do 40% istniejących miejsc parkingowych** na odcinku od ul. Przybyszewskiego do ul. Sienkiewicza;
- **Utrata cennych miejsc:** mieszkańcy obawiają się, że utrata tych miejsc doprowadzi do **walki o parking** oraz do parkowania nielegalnego, zwłaszcza w kontekście planowanej zabudowy, która skutkować może zwiększeniem liczby aut na Bydgoskim Przedmieściu.

Ruch samochodowy i organizacja ruchu

Uczestnicy konsultacji informowali, że do problemów dotyczących ruchu samochodowego i organizacji ruchu na Bydgoskim Przedmieściu zaliczyć należy:

- **Tranzytowy charakter ul. Bydgoskiej i Bydgoskiego Przedmieścia:** głównym problemem dla uczestników jest fakt, że Bydgoskie Przedmieście jest traktowane jako **skrót lub trasa przelotowa** (szczególnie ul. Bydgoska), co drastycznie obniża bezpieczeństwo i jakość życia mieszkańców;
- **Nadmierna prędkość i hałas:** na wyasfaltowanej części ulicy Bydgoskiej samochody **nagminnie przekraczają prędkość** ze względu na jej szerokość i prostolinijność. Obowiązujące ograniczenie do 30 km/h jest nieskuteczne. Powoduje to **uciążliwy hałas komunikacyjny** (ryki silników samochodów i motocykli), który zakłóca spokój mieszkańców, utrudnia sen i korzystanie z ogródków oraz balkonów. Zauważono, że hałas wypłoszył ptaki z Parku Miejskiego. Hałas, spaliny i nadmierna prędkość obniżają jakość życia i negatywnie wpływają na środowisko;
- **Nieefektywne fizyczne środki uspokojenia ruchu i ograniczeń prędkości:** istniejące rozwiązania są niewystarczające. W wielu miejscach brakuje spowalniaczy, słupków, wyniesionych przejść dla pieszych. Progi przymocowywane do jezdni są nieskuteczne, zwłaszcza w kontekście

- motocykli. Wyniesienia na ul. Bydgoskiej są zapadnięte i wykonane pod różnym kątem;
- **Nieprawidłowe oznakowanie:** brak znaków np. przy przejściach dla pieszych, nieprawidłowe oznakowanie, niewidoczne znaki przysłonięte przez zaniedbaną zielen;
 - **Wadliwe liczniki prędkości:** licznik prędkości na Bydgoskiej (pokazujący bużkę) wskazuje kolor zielony nawet przy prędkości 39 km/h, mimo ograniczenia do 30 km/h;
 - **Problemy z parkowaniem:** parkowanie na trawnikach, chodnikach również przez pojazdy wielkogabarytowe, które utrudniają widoczność. Duża liczba porzuconych pojazdów, które ograniczają ilość dostępnych miejsc parkingowych;
 - **Instytucje generujące ruch:** lokalizacja dużych instytucji (ZUS, Urząd Wojewódzki, Lasy Państwowe, Urząd Stanu Cywilnego) generuje ruch petentów i pracowników spoza okręgu, którzy zajmują miejsca parkingowe przez cały dzień roboczy;
 - **Brakuje skutecznej kontroli parkowania,** co prowadzi do niszczenia trawników i zastawiania ciągów pieszych, a także kontroli w zakresie przekraczania prędkości. Uczestnicy wskazują na brak fotoradarów oraz patroli odpowiednich służb miejskich;
 - **Niebezpieczne skrzyżowania równorzędne:** na wielu skrzyżowaniach równorzędnych (np. na ulicach Słowackiego i Krasińskiego) dochodzi do częstego wymuszania pierwszeństwa przejazdu, ponieważ znaki pionowe bywają przysłonięte przez drzewa, co pogarsza widoczność. Wielu kierowców intuicyjnie uważa ulice te za główne;
 - **Zastawianie widoczności:** samochody często czekają na włączenie się do ruchu na przejściach dla pieszych, **ograniczając widoczność.** Wskazano m.in. na skrzyżowania ulic Bydgoskiej i Konopnickiej oraz Rybaki i Matejki;
 - **Wady infrastruktury rowerowej:** drogi rowerowe są **nieciągnięte.** Przejazdy rowerowe są często nieoznaczone, a przejścia dla pieszych przez drogi rowerowe są oznakowane tylko pasami bez wymaganych znaków pionowych;

- **Długi czas oczekiwania dla pieszych:** zmiany w organizacji ruchu i algorytmy sygnalizacji świetlnej znacząco **wydłużają czas przejścia dla pieszych**. Na Placu Rapackiego przejście w jednym cyklu jest niemożliwe lub wymaga przebiegnięcia, co jest upokarzające i ogranicza mobilność osób starszych lub na wózkach;
- **Brak spójności estetycznej:** ul. Bydgoska straciła swój historyczny charakter — asfalt i auta zastąpiły historyczny bruk i zieleń;
- **Złe odwodnienie:** istniejąca infrastruktura jest zaprojektowana zbyt optymistycznie i **nie zapewnia należytego odprowadzania wody** z jezdni, co prowadzi do tworzenia się ogromnych kałuż (np. na skrzyżowaniu ulic Sienkiewicza i Bydgoskiej). Woda ta jest marnowana zamiast być zatrzymywana w lokalnym obiegu z korzyścią dla terenów zielonych.

Ruch rowerów i hulajnóg

Uczestnicy konsultacji informowali, że do problemów dotyczących rowerzystów i użytkowników hulajnóg na Bydgoskim Przedmieściu zaliczyć należy:

- **Brak ciągłości infrastruktury:** w dzielnicy brakuje kompletnej, bezpiecznej sieci dróg rowerowych. Szczególnie brakuje **połączeń północ-południe**. Najpiękniejsza w Toruniu droga rowerowa jest **ucięta** na odcinku 500 m, a jej nieciągłość (na ul. Bydgoskiej) i brak spójnej infrastruktury rowerowej są problemem. Respondenci wskazują na **brak infrastruktury na kluczowych odcinkach**: nie ma bezpiecznego przejazdu wzdłuż ul. **Matejki** (między ul. Mickiewicza a ul. Bema) oraz **łącznika na osi ulic Moniuszki i Morcinka**. Wskazano również na **problem z ul. Sienkiewicza** – w rejonie ul. Sienkiewicza rowerzyści zmagają się z **brakiem ciągłości i jasności jazdy rowerem**. Jadąc od ul. Św. Józefa nie ma przejazdu rowerowego, by dostać się na drugą stronę ulicy, a dalej występują problemy z przejazdami, brakiem znaków i niejasnością co do zasięgu ruchu wspólnego pieszo-rowerowego;
- **Współdzielenie wąskiej przestrzeni:** piesi, rowerzyści i użytkownicy hulajnóg **dzielą jeden wąski chodnik** na ul. Bydgoskiej (na odcinku między ul. Sienkiewicza a ul. Przybyszewskiego), co jest niebezpieczne;

- **Nagminna brawura rowerzystów i użytkowników hulajnóg:** rowerzyści często się rozpędzają i nie zwracają uwagi na pieszych, dzieci i zwierzęta. Z impetem wjeżdżają pod auta, zwłaszcza na skrzyżowaniach. Podobne zachowania dotyczą użytkowników hulajnóg, którzy pędzą z dużą prędkością po chodnikach czy drogach rowerowych stwarzając zagrożenie;
- **Wady przejazdów i przejść przez drogi dla rowerów:** istnieje problem wadliwie oznakowanych przejść dla pieszych przez drogi dla rowerów. Na przykład, przy targowisku na ul. Mickiewicza i w wielu innych miejscach, są tylko pasy (P-10, „zebra”) bez wymaganych znaków pionowych (D-6a/D-6b). W razie kolizji, pieszy jest w trudnej sytuacji, ponieważ może zostać uznany za wtargnięcie na ścieżkę rowerową, co grozi płaceniem odszkodowania lub nawet renty rowerzyście;
- **Bariery infrastrukturalne:** przejazdy rowerowe wyposażone w spowalniacze są postrzegane jako niebezpieczne dla hulajnóg, zwiększając ryzyko upadku;
- **Infrastruktura techniczna:** zapadnięta okrągła studzienka na drodze rowerowej w pobliżu Bydgoskiej 35 jest problemem. Zapadnięta jest także droga rowerowa przy Bydgoskiej 22a po montażu instalacji.
- **Chaotyczne parkowanie hulajnóg:** hulajnogi pozostawiane są przez użytkowników w przypadkowych i niewyznaczonych miejscach, często przewrócone w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia dla pieszych lub na drodze rowerowej. Dotyczy to nie tylko Bydgoskiego Przedmieścia, ale całego miasta;
- **Niewystarczająca infrastruktura postojowa:** brakuje miejsc do parkowania komercyjnych hulajnóg. Również stojaki dla rowerów są w zasadzie nieobecne poza pojedynczymi punktami. Stojaki, nawet te istniejące, bywają rdzewiejące (np. przy ul. Derdowskiego 2/6) lub przewrócone (np. przy ulicach Mickiewicza i Klonowica);
- **Utrzymanie infrastruktury rowerowej:** mieszkańcy zwracają uwagę na problem związany z czystością np. zalegające liście na drogach rowerowych, drzewa i krzewy ograniczające widoczność, problemy z odśnieżaniem zimą;
- **Brak priorytetu dla ruchu zrównoważonego:** infrastruktura, zwłaszcza na ul. Bydgoskiej, jest za szeroka i prosta, sprzyjając brawurowej jeździe

i hałasowi, stwarzając niebezpieczeństwo dla pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg.

- **Drogi dla rowerów jako transport, nie rekreacja:** istotność problemu leży w fakcie, że istniejące ścieżki (np. przez Park Miejski) służą głównie rekreacji, podczas gdy mieszkańcy potrzebują infrastruktury umożliwiającej dojazd rowerem do posesji, żłobka, przedszkola, biura itp.;
- **Niewygodą dla kierowców wysiadających:** planowana zmiana parkowania na równoległe na ul. Bydgoskiej (w celu poprowadzenia drogi dla rowerów) budzi sprzeciw części mieszkańców, ponieważ kierowca wysiadający z auta jest narażony na bezpośrednią kolizję z rozpędzonym rowerem. Pasażer (szczególnie po stronie jezdni) może być narażony na niebezpieczeństwo.

Transport publiczny

Uczestnicy konsultacji informowali, że do problemów dotyczących transportu publicznego na Bydgoskim Przedmieściu zaliczyć należy:

- **Niska częstotliwość i nieefektywność kursowania:** komunikacja miejska w Toruniu jest postrzegana przez uczestników jako **nieefektywna, a jej schemat za przestarzały**. Tramwaje kursują często co 30 minut. Mieszkańcy wspominają, że w przeszłości (np. gdy linie 15 i 26 jeździły co 5 minut) komfort codziennego użytkowania środków transportu publicznego był znacznie wyższy. W lecie komunikacja jest "tak pięknie zrobiona, że nie ma tramwaju powrotnego, pół godziny czekania". Brak połączeń wymusza jazdę samochodem. Uczestnicy konsultacji zwracają również uwagę na długi czas przejazdu spowodowany głównie sygnalizacją świetlną;
- **Niekorzystny schemat komunikacyjny:** schemat komunikacyjny ma w większości **układ gwiazdowy**, czyli zbiega się w centrum. Problem ten ilustruje przykład trudności w dojeździe z Elany pod Auchan (na autobus do Chełmży) – podróż wymaga przejazdu przez Centrum, mimo że na Elanie pracuje wielu ludzi spoza Torunia. Wskazywany jest również brak połączenia z Dworcem Głównym PKP i szpitalem na Bielanach;

- **Nieefektywny rozkład jazdy:** uczestnicy konsultacji zgłaszają, że tramwaje często jeżdżą parami, a następnie przez długi okres czasu nie pojawia się nic. Wskazuje się również na zbyt rzadkie kursowanie tramwajów a także za szybki przejeżdżanie między kolejnymi przystankami – nie trzymanie się rozkładu jazdy. Brakuje również połączeń w godzinach nocnych;
- **Wysokie koszty i słaba jakość usług:** bilety komunikacji miejskiej w Toruniu są uznawane za jedno z najdroższych w kraju. Krytykowana jest słaba jakość usług. Mieszkańcy skarżą się, że miasto kupuje nowe autobusy, aby jeździły do bogatych, sąsiednich gmin kosztem mieszkańców Torunia. Tabor tramwajowy jest opisywany jako stary, brudny, wiecznie psujący się, a obietnice zakupu nowych są niespełniane;
- **Brak informacji o niskopodłogowych tramwajach:** uczestnicy konsultacji wskazują, że brak jest informacji na temat typu taboru co utrudnia zaplanowanie podróży przez osoby z niepełnosprawnościami czy rodziny z wózkami dla dzieci;
- **Brak alternatywy dla samochodu:** wielu mieszkańców stwierdza, że jeździ autem nie dla luksusu czy fanaberii, ale z konieczności. W przypadku złej organizacji komunikacji miejskiej, dojazd do pracy może oznaczać konieczność oczekiwania 40 minut na autobus. Dla pracowników dojeżdżających spoza Torunia (np. pracowników ZUS) fatalna jakość komunikacji miejskiej jest argumentem przeciwko wprowadzeniu płatnego parkowania, ponieważ nie mają oni realnej alternatywy.

Rozwiązania dla Bydgoskiego Przedmieścia

Bezpieczeństwo pieszych

Uczestnicy konsultacji dyskutując możliwe rozwiązania dla problemów dotyczących bezpieczeństwa pieszych na Bydgoskim Przedmieściu proponowali:

- **Wprowadzenie fizycznych ograniczeń prędkości:** postuluje się wyniesienie wszystkich przejść dla pieszych do poziomu krawężnika, a także

- wyniesienie skrzyżowań. Istniejące wyniesienia na ul. Bydgoskiej powinny zostać poprawione, ponieważ są pozapadane i wykonane pod różnym kątem;
- **Zawężenie jezdni:** na pokrytej asfaltową nawierzchnią części ul. Bydgoskiej proponuje się zawężenie jezdni **do maksymalnie 3 metrów**, co ma na celu spowolnienie ruchu i zmniejszenie hałasu;
 - **Stosowanie naturalnych spowalniaczy:** odsłonięcie historycznego bruku na części przeznaczonej dla samochodów na ul. Bydgoskiej również jest rekomendowane jako naturalny spowalniacz ruchu;
 - **Strefy uspokojonego ruchu:** rekomenduje się wprowadzenie **stref zamieszkania, woonerfów lub stref uspokojonego ruchu** (gdzie pieszy ma pierwszeństwo), szczególnie na odcinku ul. Bydgoskiej od ul. Reja do ul. Sienkiewicza;
 - **Przejęcia cofnięte od skrzyżowań:** np. na skrzyżowaniu ulic Konopnickiej i Bydgoskiej oraz Matejki i Rybaki) powinny być cofnięte w głąb ulicy tak, aby samochód czekający na włączenie się do ruchu nie blokował widoczności pieszych;
 - **Oznakowanie na skrzyżowaniach równorzędnych:** uczestnicy postulują uzupełnienie oznakowania poziomego (P-10, „zebra”) na wszystkich skrzyżowaniach równorzędnych, zwłaszcza tam, gdzie znaki pionowe są słabo widoczne (np. ulice Słowackiego i Krasińskiego), aby kierowcy mieli świadomość braku pierwszeństwa;
 - **Wymalowanie ograniczenia prędkości:** proponuje się malowanie ograniczenia do 30 km/h na jezdni w całej strefie Bydgoskiego Przedmieścia, aby przypominać kierowcom o obowiązujących przepisach;
 - **Parkowanie tylko na jezdni:** samochody powinny parkować **wyłącznie w wyznaczonych miejscach, poza chodnikiem**. Proponuje się zmianę parkowania z chodników na jezdnię, często w układzie równoległym lub skośnym;
 - **Fizyczne zabezpieczenia pieszych:** należy zagęścić słupki lub zastosować estetyczne i trwałe zabezpieczenia (np. donice, żywopłoty) tam, gdzie dochodzi do chronicznego łamania przepisów i parkowania na chodnikach lub trawnikach. Wskazano, że słupki są omijane (np. przy ul. Matejki 31).

Rekomenduje się zastosowanie tam, gdzie to możliwe progów zwalniających czy radarów;

- **Likwidację barier:** należy usunąć bariery architektoniczne, takie jak ażurowe nawierzchnie i drenaże ze żwiru, które uniemożliwiają poruszanie się osobom starszym i na wózkach;
- **Poprawę stanu nawierzchni:** konieczna jest wymiana i systematyczna modernizacja chodników, które są w fatalnym stanie (popękane, zapadnięte), co jest niebezpieczne dla seniorów i osób z niepełnosprawnościami;
- **Udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami:** niezbędne jest wprowadzenie infrastruktury ułatwiającej poruszanie się, w tym płytek z wypustkami dla niewidomych, haptycznych przycisków sygnalizacji, pochylni oraz łagodnych najazdów krawężników przy każdym przejściu.
- **Nowe przejścia dla pieszych:** postuluje się formalizację kilku nieformalnych lub brakujących przejść dla pieszych, np. na rogu ulic Reja i Bydgoskiej, przez ul. Reja (na przedłużeniu ul. Bydgoskiej), czy na ul. Chopina (łącznie ul. Moniuszki z Ogrodem Muzyków);
- **Przejścia sugerowane:** w miejscach, gdzie przepisy nie pozwalają na wyznaczenie standardowego przejścia (np. na zamknięciu ul. Moniuszki do Ogrodu Muzyków), proponuje się wprowadzenie przejścia sugerowanego.
- **Oświetlenie:** wprowadzenie ciepłego oświetlenia (maks. 2700–3000K), o mniejszym natężeniu, aby było przyjazne dla ludzi i zabytków;
- W celu zwiększenia **widoczności i bezpieczeństwa** zadbanie o zieleń i usunięcie krzewów rosnących zbyt blisko przejść dla pieszych;
- **Zadbanie o czystość:** wielu uczestników konsultacji zwracało uwagę na zalegające liście, śmieci czy odchody na chodnikach i drogach rowerowych;
- Dla zwiększenia bezpieczeństwa częstsze kontrole policji i straży miejskiej w celu egzekwowania przestrzegania przepisów w zakresie prawidłowego parkowania, jak również przekraczania prędkości;
- **Usunięcie hulajnóg z ciągów pieszych:** hulajnogi i rowery powinny zostać sprowadzone z chodników na ulice, aby zapewnić bezpieczeństwo pieszym;

Parkowanie

Uczestnicy konsultacji dyskutując możliwe rozwiązania dla problemów dotyczących polityki parkingowej na Bydgoskim Przedmieściu proponowali:

- **Reformę systemu kopert i wprowadzenie abonamentów czasowych: kopert czasowych** (dziennych), które obowiązywałyby w godzinach pracy danej firmy lub instytucji (np. 7:00–17:00 lub 8:00–18:00). Po godzinach pracy i w weekendy miejsca te byłyby **ogólnodostępne dla mieszkańców**. Koperty całodobowe powinny być dostępne wyłącznie dla podmiotów świadczących usługi całodobowe (np. hotele, apartamenty), a ich cena powinna być co najmniej 2–3 razy wyższa niż standardowa;
- **Ograniczenie liczby kopert**: miasto Toruń powinno prowadzić świadomą politykę ograniczania liczby kopert. Rekomenduje się zrewidowanie i ograniczenie obecnych abonamentów. Postuluje się ustalenie ściśle określonych norm maksymalnej liczby kopert na poszczególnych ulicach, np. 10% dostępnego zasobu parkingowego dla kopert prywatnych i 5% dla kopert firmowych, ponieważ koperty często stoją puste w godzinach, gdy są najbardziej potrzebne mieszkańcom;
- **Parkowanie na jezdni, nie na chodnikach**: bezwzględne usunięcie samochodów z chodników. Chodniki nie są parkingami. Wprowadzenie **fizycznych zabezpieczeń** (np. słupki, donice, żywopłoty, nawet betonowe) tam, gdzie łamane są przepisy dotyczące parkowania na chodnikach i trawnikach (np. przy ul. Matejki 31);
- **Maksymalne wykorzystanie miejsc: wymalowanie linii postojowych** przy wszystkich rodzajach parkowania (skośnym, równoległym), ponieważ ich brak prowadzi do chaotycznego parkowania i marnowania przestrzeni;
- **Wyeliminowanie wraków**: cykliczne i wzmożone działania Straży Miejskiej w celu usunięcia porzuconych *wraków* (dawno nieużytkowanych aut), co może uwolnić sporo przestrzeni, nawet do 100 miejsc parkingowych;
- **Wyznaczenie miejsc krótkiego postoju (*Kiss and Ride*)**: wyznaczenie miejsc typu *Kiss and Ride* (postój np. do 5 minut) w kluczowych punktach, takich jak

- przedszkola (np. Przedszkole Miejskie nr 4), a także dla kurierów i osób odbierających paczki (np. na rogu ulic Krasińskiego i Fredry);
- **Optymalizacja geometrii parkowania:** parkowanie skośne lub równoległe: Bezwzględne pozostawienie parkowania skośnego na całej długości ul. Bydgoskiej lub przywrócenie go tam, gdzie zostało zmienione, ponieważ parkowanie równoległe na ul. Bydgoskiej (na odcinku od ul. Sienkiewicza do ul. Przybyszewskiego) spowoduje **utratę 30–40% istniejących miejsc parkingowych**. Zwolennicy redukcji miejsc postulują jednak wprowadzenie parkowania równoległego w celu wytyczenia drogi dla rowerów z buforem bezpieczeństwa;
 - **Plan redukcji:** proponuje się coroczną stopniową redukcję liczby miejsc postojowych dla samochodów na ulicach, argumentując to koniecznością zwiększenia bezpieczeństwa i dostępności, a także przykładami miast europejskich (Paryż, Kopenhaga, Amsterdam, Oslo), gdzie takie działania spowodowały „zanikanie ruchu” i poprawę komfortu życia, zamiast chaosu;
 - **Kompensacja miejsc:** ewentualne tworzenie nowych miejsc (np. parkowanie równoległe po obu stronach w ramach odcinków jednokierunkowych) powinno odbywać się tylko w ramach kompensacji za likwidację miejsc postojowych w innych, krytycznych miejscach, a nie jako ogólne zwiększanie ich liczby;
 - **Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania – propozycje zwolenników:** strefa z limitem jednego abonamentu mieszkańca na adres w preferencyjnej taryfie, co miałyby ograniczyć parkowanie samochodów spoza dzielnicy. Abonament mieszkańca nie powinien być przypisany do konkretnego pojazdu, lecz do adresu, co umożliwiłoby rotację aut w gospodarstwie domowym.

Ruch samochodowy i organizacja ruchu

Uczestnicy konsultacji dyskutując możliwe rozwiązania dla problemów dotyczących ruchu samochodowego i organizacji ruchu na Bydgoskim Przedmieściu proponowali:

- **Uspokojenie ruchu samochodowego i redukcję przelotowości:** celem jest skuteczne wymuszenie ograniczenia prędkości i zmniejszenie natężenia ruchu przelotowego, a co za tym idzie – hałasu i zanieczyszczeń. Transformacja okręgu z obszaru tranzytowego w przestrzeń przyjazną mieszkańcom i niechronionym uczestnikom ruchu (pieszym, rowerzystom), zgodnie z modelem zrównoważonej mobilności;
- **Wyniesione przejścia i skrzyżowania:** w celu spowolnienia ruchu pojazdów uczestnicy proponowali wyniesienie wszystkich przejść dla pieszych do poziomu krawężnika. Należy także poprawić istniejące wyniesienia na ul. Bydgoskiej, które są pozapadane i wykonane pod różnym kątem. Wyniesienia powinny być wykonane z gładkiego materiału;
- **Wprowadzenie ulic jednokierunkowych (model holenderski):** proponowano wprowadzenie ruchu jednokierunkowego dla samochodów na wielu ulicach Bydgoskiego Przedmieścia (np. ulicach Krasińskiego, Kochanowskiego, Konopnickiej, Matejki, Moniuszki, Reja i Słowackiego) z jednoczesnym dwukierunkowym ruchem dla rowerów (kontraruch rowerowy);
- **Wprowadzenie fizycznych przeszkód:** rekomenduje się stosowanie *esowań* toru jazdy oraz lokalnych zwężeń przed przejazdami do parku lub przy wjazdach do posesji, a także montaż progów zwalniających;
- **Zawężenie jezdni:** na wyasfaltowanym odcinku ul. Bydgoskiej postulowano zawężenie światła jezdni do maksymalnie 3 metrów;
- **Odkrycie bruku:** sugerowano odkrycie historycznego bruku na części jezdni ul. Bydgoskiej jako naturalny spowalniacz ruchu;
- **Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bydgoskiej:** zmiana kierunku ruchu ul. Bydgoskiej na odcinkach od ul. Klonowica do ul. Sienkiewicza oraz od ul. Kochanowskiego do ul. Reja w celu przecięcia przelotowości i ułatwienia wyjazdu z obszaru. Takie rozwiązanie ma naturalnie wyciszyć ruch;
- **Wprowadzenie stref zamieszkania, woonerfów lub stref uspokozonego ruchu na ul. Bydgoskiej na odcinku od ul. Reja do ul. Sienkiewicza lub na całym Bydgoskim Przedmieściu.** Ma to zapewnić priorytet pieszym i rowerzystom, czyniąc samochód „gościem”. Woonerfy proponowane są m.in. przy Szkole Podstawowej nr 13 na ul. Krasińskiego;

- **Poprawę płynności ruchu – lepsze cykle sygnalizacji:** przeprogramowanie sygnalizacji świetlnej na **Placu Rapackiego** i innych newralgicznych punktach z priorytetem dla pieszych i rowerzystów. Na Placu Rapackiego należy dążyć do jednoczesnego włączenia światła zielonego dla wszystkich przejść i skrócenia czasu oczekiwania. Postuluje się nawet likwidację sygnalizacji świetlnej przy skrzyżowaniu ul. Chopina i Alei 500-lecia. Wskazuje się na konieczność takiego zaprogramowania świateł, aby ograniczyć czas przejazdu przez Bydgoskie Przedmieście, co związane będzie również z redukcją emisji spalin;
- **Zapewnienie spójnej i bezpiecznej sieci rowerowej** oraz separacja rowerów i hulajnóg od pieszych;
- **Rozwój infrastruktury urządzeń transportu osobistego:** cały okręg potrzebuje kompleksowej sieci tras dla urządzeń transportu osobistego z odpowiednim profilem nawierzchni, oznakowaniem i separacją;
- **Kontrolę prędkości:** skorygowanie działania licznika prędkości na ul. Bydgoskiej tak, aby poprawnie odzwierciedlał przekroczenia prędkości;
- **Stosowanie płotków chroniących zieleń** oraz zagęszczanie estetycznych i trwałych zabezpieczeń (donice, słupki) w miejscach chronicznego parkowania na trawnikach i chodnikach;
- **Oznakowanie poziome na skrzyżowaniach równorzędnych:** aby poprawić bezpieczeństwo na skrzyżowaniach równorzędnych (np. ulic Słowackiego i Krasińskiego), należy **uzupełnić oznakowanie o znaki poziome** (linia warunkowego zatrzymania, P-10 „zebra”), co uświadomi kierowcom, że nie są na drodze z pierwszeństwem;
- **Zarządzanie wodą:** konieczne jest lepsze projektowanie odwodnienia drogowego w celu zapobiegania tworzeniu się kałuż (np. na skrzyżowaniu ulic Sienkiewicza i Bydgoskiej) i zatrzymywania wody w lokalnym obiegu (z korzyścią dla terenów zielonych i Parku Miejskiego);
- **Spójność estetyczną:** zachowanie historycznego charakteru Bydgoskiego Przedmieścia i zaprzestanie tolerowania bylejakości.

Ruch rowerów i hulajnóg

Uczestnicy konsultacji dyskutując możliwe rozwiązania dla problemów dotyczących ruchu rowerów i hulajnóg elektrycznych na Bydgoskim Przedmieściu proponowali:

- Stworzenie funkcjonalnej, bezpiecznej, jednolitej sieci rowerowej z logicznymi połączeniami między głównymi trasami i ułatwieniami dla dzieci, studentów, rodzin;
- **Wytyczenie dwukierunkowej drogi dla rowerów na ul. Bydgoskiej** między ul. Sienkiewicza a ulicami Reja i Przybyszewskiego. Powinna przebiegać w obecnym kształcie jezdni, po północnej stronie (od strony kamienic), wzdłuż pasa zieleni oddzielającego jezdnię od chodnika. Wymaga to zmiany parkowania na równoległe (szerokość 2,3 metra), zawężenia światła jezdni do maksymalnie 3 metrów oraz wprowadzenia bufora bezpieczeństwa 0,75 metra między drogą dla rowerów a strefą parkowania. Infrastruktura rowerowa jest potrzebna po stronie kamienic, aby umożliwić transport celowy (dojazd do żłobka, biura, posesji), a nie tylko rekreacyjny (przez Park Miejski). Część mieszkańców sprzeciwia się parkowaniu równoległemu, proponując pozostawienie parkowania skośnego i poprowadzenie ścieżki rowerowej po drugiej stronie ulicy Bydgoskiej (tam, gdzie jest trawa, a nie ma toru tramwajowego);
- **Wprowadzenie dwukierunkowego ruchu dla rowerów na ulicach jednokierunkowych:** wprowadzenie zezwolenia na dwukierunkowy ruch dla rowerów na wszystkich drogach jednokierunkowych (kontraruch rowerowy) na całym Bydgoskim Przedmieściu. Dotyczy to m.in. ulic Krasińskiego, Kochanowskiego, Konopnickiej, Matejki, Moniuszki i Reja, na których ma zostać wprowadzony jednokierunkowy ruch dla samochodów;
- **Uzupełnienie brakujących połączeń:** konieczna jest realizacja łącznika rowerowego ulic Moniuszki i Gałczyńskiego;
- **Wprowadzenie drogi rowerowej na ul. Sienkiewicza**, w szczególności w kierunku południowym, co wiąże się z koniecznością reorganizacji parkowania, zdjęcia aut z chodników na ulice, dodanie zieleni. Sugeruje się

- też utworzenie ścieżki rowerowej od Al. Jana Pawła II do Ronda Zbigniewa Herberta oraz przejazdów rowerowych wokół ronda;
- W celu zapobiegania porzucaniu hulajnóg na chodnikach **wyznaczenie stref parkowania dla wypożyczanych hulajnóg**. Strefy powinny być podobne do stacji roweru miejskiego, ale gęściej rozmieszczone i nie mogą powodować kolizji z ciągami pieszymi i rowerowymi. Rekomenduje się stosowanie blokady GPS, która naliczałaby opłatę, jeśli hulajnoga została pozostawiona poza wyznaczonym miejscem. Proponuje się też wprowadzenie opłaty za zajęcie pasa ruchu dla operatorów hulajnóg elektrycznych;
 - **Separacja ruchu**: konieczne jest usunięcie rowerów i hulajnóg z chodników i sprowadzenie ich na ulice, aby zapewnić bezpieczeństwo pieszym i rowerzystom, oraz wprowadzenie priorytetu dla rowerów na ulicach;
 - **Spowalniacze dla rowerów**: w celu zwiększenia bezpieczeństwa pieszych, postuluje się rozważenie wprowadzenia wypukłych pasów zwalniających i ograniczenia prędkości do 10 km/h na skrzyżowaniach dróg rowerowych z jezdnią;
 - **Miejsca parkowania rowerów**: konieczne jest zapewnienie miejsc postoju i przechowywania rowerów, w tym wiat postojowych, np. na miejscach dotychczas zajmowanych przez samochody. Należy również naprawić uszkodzone i rdzewiejące stojaki;
 - **Zapewnienie bezpieczeństwa przy parkowaniu równoległym**: w kontekście proponowanej drogi dla rowerów na ul. Bydgoskiej i parkowania równoległego, należy rozważyć rozwiązania zabezpieczające, gdyż pasażer wysiadający z samochodu po stronie jezdni może być narażony na bezpośrednią kolizję z rozpędzonym rowerem;
 - **Zadbanie o czystość dróg rowerowych**: postulowano regularne sprzątanie i zadbanie o otaczającą zielen.
 - **Edukowanie mieszkańców w zakresie współdzielenia przestrzeni przez pieszych, rowerzystów, użytkowników hulajnóg i aut**. Konieczne są akcje edukacyjne dotyczące zasad pierwszeństwa przejazdu, prędkości czy wzajemnego szacunku;

- **Zwiększenie częstotliwości kontroli policji czy straży miejskiej** w celu egzekwowania przepisów dotyczących parkowania i przestrzegania prędkości przez rowerzystów i użytkowników hulajnóg.

Transport publiczny

Uczestnicy konsultacji dyskutując możliwe rozwiązania dla problemów dotyczących transportu publicznego na Bydgoskim Przedmieściu proponowali:

- **Zwiększenie częstotliwości:** tramwaje po ul. Bydgoskiej powinny jeździć częściej. Zaleca się taką organizację linii, by tramwaj każdej linii odjeżdżał co około 10-15 minut;
- **Poprawa schematu komunikacyjnego i łączności z innymi częściami miasta:** należy poprawić schemat komunikacyjny, aby umożliwić dojazdy między okręgami bez konieczności przejazdu przez centrum. Postulowano również zmiany w zakresie sygnalizacji świetlnej lub wprowadzenie pełnego priorytetu dla tramwajów;
- **Równomierne rozłożenie kursów tramwajów w czasie** tak, aby zniwelować luki między odjazdami oraz skrócić czas oczekiwania;
- **Przywrócenie przystanku tramwajowego na Placu Rapackiego** przed skretem w lewo w Al. Jana Pawła II;
- **Priorytet dla transportu publicznego:** rozwijanie transportu publicznego, rowerowego i pieszego jest kluczowe dla bardziej zrównoważonej i sprawiedliwej mobilności w gęsto zabudowanych miastach. Proponowano inwestycje przyczyniające się do ograniczenia ruchu samochodowego;
- **Udogodnienia dla parkujących:** jedna z propozycji, mająca na celu zrównoważenie wprowadzenia płatnego parkowania, to sprawienie, aby bilet ze strefy był jednocześnie biletem na komunikację miejską;
- **Inwestycje i lepszą jakość usług transportowych:** wprowadzenie tańszych biletów krótkookresowych, większych ulg dla różnych grup osób, a także inwestycje w tabor w celu poprawy jakości i warunków przejazdu.

Strefa Płatnego Parkowania

W czasie procesu konsultacyjnego pojawiły się również liczne głosy mieszkańców odnoszące się do możliwości rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania na obszarze Bydgoskiego Przedmieścia. Zagadnienie nie było dyskutowane na **pierwszym etapie konsultacji społecznych organizacji ruchu na Bydgoskim Przedmieściu**, lecz z uwagi na oczekiwania mieszkańców włączono kwestię strefy płatnego parkowania w zakres zagadnień polityki parkingowej. Pomysł rozwoju płatnego parkowania na Bydgoskim Przedmieściu wywołał **zdecydowany sprzeciw części osób mieszkających i pracujących w okręgu**, zaś wypracowaniu wspólnych opinii dotyczących możliwości rozszerzenia strefy poświęcono spotkanie, które odbyło się w dn. 29 lipca 2025 r.

Argumenty przeciwników

- **Brak rozwiązania problemu dostępności:** rozszerzenie Strefy nie spowoduje zwiększenia liczby wolnych miejsc postojowych. Interesariusze (pracownicy, klienci, goście) i tak będą musieli zaparkować, po prostu zapłacą za to;
- **Obciążenie finansowe mieszkańców:** Strefa uderzy bezpośrednio w mieszkańców (zwłaszcza tych mniej zamożnych, m.in. emerytów) i obciąży ich budżety domowe. Ludzie mają często więcej niż jeden samochód;
- **Nieuzasadnione koszty:** niektórzy mieszkańcy twierdzą, że nie zauważają problemów z dostępnością miejsc parkingowych, a wprowadzenie opłat jest sprzeczne z ideą Strefy, które wprowadza się tam, gdzie jest problem z dostępnością;
- **Negatywne skutki społeczne:** płatne parkowanie zniechęci do odwiedzin rodziny i znajomych;
- **Studenci wynajmujący pokoje i mieszkania,** którzy nie mają statusu mieszkańca, ponieśliby **bardzo wysokie koszty abonamentów** (rocznie 2400 zł w strefie B lub 4740 zł w strefie A).
- **Przerzucenie problemu:** Strefa spowoduje przerzucenie problemu braku miejsc na sąsiednie ulice, które nie będą objęte opłatami;

- **Brak alternatyw:** zamiast Strefy należy najpierw zaproponować rozwiązania alternatywne, takie jak poprawa komunikacji publicznej i stworzenie nowych miejsc. Komunikacja miejska w Toruniu jest postrzegana jako nieefektywna i przestarzała, z tramwajami kursującymi co 30 minut, a nie co 5 minut, jak w przeszłości;
- **Koszty dla miasta:** wprowadzenie Strefy wygeneruje wysokie koszty związane z zakupem i utrzymaniem parkometrów (szacowany koszt ponad 80 parkometrów to prawie 1 mln zł), doprowadzeniem przyłączy oraz zatrudnieniem parkingowych (roczny koszt obsługi może wynieść ponad 670 tys. zł).

Argumenty zwolenników

- **Zwiększenie dostępności przez rotację:** Strefa z tanim abonamentem dla mieszkańców i limitem maksymalnie jednego abonamentu na adres ma zmniejszyć popyt i radykalnie poprawić dostępność. Abonament nie powinien być przypisany do konkretnego pojazdu, aby umożliwić rotację aut w rodzinie i zwiększyć efektywność wykorzystania miejsca;
- **Walka z przechowalnią aut:** Strefa jest konieczna, ponieważ Bydgoskie Przedmieście stało się miejscem przechowania pojazdów dla petentów, interesariuszy Starego Miasta, handlarzy i rodzin posiadających po kilka aut, ponieważ parkowanie jest bezpłatne;
- **Redukcja miejsc jako cel:** należy dążyć do stopniowej redukcji liczby miejsc postojowych dla samochodów na ulicach. Badania i przykłady miast europejskich (Paryż, Oslo, Kopenhaga, Amsterdam) pokazują, że ograniczanie parkingów nie prowadzi do chaosu, lecz do „zanikania ruchu” i poprawy jakości życia;
- **Reinwestycja dochodów:** dochody z płatnego parkowania powinny być reinwestowane lokalnie (np. w nawierzchnię ulic, zieleń);
- **Lepsza polityka kopertozy:** poprzez Strefę można wymusić lepszą politykę zarządzania kopertami, np. poprzez: wprowadzenie **kopert czasowych** (dziennych), które po godzinach pracy byłyby ogólnodostępne dla mieszkańców, ustalenie wyższych cen za koperty całodobowe (np. dwu- lub

trzykrotnie wyższych), ustalenie, że koperty powinny być **absolutnym wyjątkiem**, a opłaty za nie pięciokrotnie wyższe niż obecnie.

Alternatywne rozwiązania

- **Zmiana lokalizacji instytucji publicznych:** przeniesienie instytucji (Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, Urząd Wojewódzki, Urzędu Stanu Cywilnego czy siedziby Lasów Państwowych) do innych części miasta, aby zmniejszyć kumulację ruchu klientów i pracowników spoza dzielnicy, którzy zajmują miejsca parkingowe w ciągu dnia roboczego;
- **Zwiększenie powierzchni parkingowej:** budowa parkingów naziemnych lub podziemnych wielopoziomowych w okolicach największego natężenia ruchu (np. przy urzędach);
- **Maksymalne wykorzystanie obecnej przestrzeni:** przywrócenie parkowania skośnego tam, gdzie wprowadzono równoległe, ponieważ przy skośnym na jednym miejscu równoległym zmieściłyby się dwa auta, wyznaczenie większej części przestrzeni miejskiej na miejsca postojowe (nawet kosztem niektórych trawników, o ile nie są to tereny zalesione), usunięcie wraków w celu uwolnienia przestrzeni parkingowej;
- **Udostępnienie parkingów** przy Delegaturze Urzędu Wojewódzkiego i przy CT Park dla mieszkańców;
- **Parkowanie tylko dla mieszkańców:** wprowadzenie strefy ograniczonego postoju lub systemu identyfikatorów lub kart mieszkańca (przypisanych do jednego pojazdu), uprawniających wyłącznie do parkowania w danej strefie, w celu uniemożliwienia parkowania osobom spoza okręgu bez dodatkowych opłat;
- **Parkowanie krótkiego postoju:** wyznaczenie miejsc typu *Kiss and Ride* (postój do 5 minut) przy przedszkolach (np. Przedszkole Miejskie nr 4) oraz dla kurierów i odbiorców paczkomatów;
- **Lepsze oznakowanie:** konieczne jest wymalowanie linii postojowych przy wszystkich rodzajach parkowania (skośnym, równoległym);
- **Kompensacja redukcji miejsc:** wprowadzenie parkowania równoległego po obu stronach ulic i wprowadzenie jednokierunkowości (np. na

ul. Krasińskiego) tylko w ramach kompensacji za likwidację miejsc postojowych w innych, krytycznych miejscach.

Rekomendacje uczestników

Aktywny udział mieszkańców w dyskusji o możliwych rozwiązaniach problemów użytkowników dróg na Bydgoskim Przedmieściu pozwolił moderatorom stworzyć listę społecznych rekomendacji, zawierającą **21 propozycji działań**, które wdrożone mogą być przez samorząd w celu poprawy sytuacji na konsultowanym obszarze. Propozycje odzwierciedlają opinie uczestników konsultacji bez względu na częstotliwość ich wyrażania. Opracowana lista zawiera:

1. **Separacja ruchu**, wprowadzenie rozwiązań rozdzielających ruch pieszych, rowerzystów, użytkowników hulajnóg i samochodów w celu zwiększenia bezpieczeństwa;
2. **Poprawę oznakowania na skrzyżowaniach równorzędnych** poprzez uzupełnienie oznakowania poziomego;
3. **Wyniesienie przejść dla pieszych i skrzyżowań do poziomu krawężnika**;
4. **Korektę przejść dla pieszych przy skrzyżowaniach** i cofnięcie ich w głąb ulic tak, aby samochody czekające na włączenie się do nie ograniczały widoczności pieszym;
5. **Zawężenie jezdni i użycie naturalnych spowalniaczy**, m.in. odkrycie bruku na jezdni jako naturalnego spowalniacza ruchu;
6. **Wprowadzenie rozwiązań w zakresie uspokojenia ruchu**, np. wyznaczenie stref zamieszkania, stref uspokojonego ruchu lub woonerfów;
7. **Ograniczenie tranzytowości ruchu ul. Bydgoskiej**;
8. **Zmianę organizacji ruchu na ulicach osiedlowych**, w tym poprzez wprowadzenie ruchu jednokierunkowego dla samochodów przy równoczesnym ruchu dwukierunkowym dla rowerów;
9. **Wypracowanie alternatywy dla Strefy Płatnego Parkowania**, np. stworzenie projektu strefy ograniczonego postoju z identyfikatorami przypisanymi do adresu lub pojazdu;

10. **Reformę systemu kopert czasowych**, wprowadzenie kopert czasowych (np. dziennych w godz. 7:00–17:00, później dostępnych dla mieszkańców) oraz podniesienie kosztu koperty całodobowej;
11. **Limitowanie miejsc zastrzeżonych** przez wdrożenie polityki ograniczenia liczby kopert parkingowych i prywatyzacji publicznej przestrzeni parkingowej – koperty powinny zajmować maksymalnie do 15% dostępnego zasobu miejsc parkingowych;
12. **Eliminację samochodów z chodników** wszędzie, gdzie to możliwe, ponieważ chodniki nie są parkingami – w tym celu można zagęścić słupki lub stosować estetyczne zabezpieczenia (donice, żywopłoty);
13. **Wyznaczenie miejsc krótkiego postoju i miejsc zatrzymania dla kurierów** w szczególności w otoczeniu placówek oświatowych i paczkomatów;
14. **Usunięcie wraków** dzięki cyklicznym działaniom służb miejskich wymierzonym w porzucone pojazdy w celu zwolnienia przestrzeni parkingowej;
15. **Stworzenie bezpiecznej i spójnej sieci rowerowej**, w tym poprawę skomunikowania rowerowego Bydgoskiego Przedmieścia;
16. **Wytyczenie drogi dla rowerów** wzdłuż całej ul. Bydgoskiej, np. wzdłuż pasa zieleni;
17. **Rozwój infrastruktury rowerowej codziennego użytku**, w tym dla osób poruszających się rowerem cargo i rowerem z dzieckiem;
18. **Uporządkowanie parkowania hulajnóg** przez wprowadzenie wyznaczonych stref parkowania dla hulajnóg;
19. **Wzmocnienie oferty transportu publicznego**, w szczególności poprzez zwiększenie częstotliwości kursów tramwajów, aby komunikacja miejska stała się realną, zrównoważoną alternatywą dla mieszkańców;
20. **Zmiana siedziby instytucji publicznych** zwiększających ruch na Bydgoskim Przedmieściu do lokalizacji zapewniających odpowiednie skomunikowanie lub ogólnodostępne parkingi;
21. **Poprawa zarządzania wodą i oświetleniem** poprzez zwiększenie retencji wody oraz zmianę oświetlenia na ciepłe światło o mniejszym natężeniu.

Porównanie rekomendacji

Lista społecznych rekomendacji przygotowana na podstawie uwag, opinii lub pomysłów mieszkańców uczestniczących w spotkaniach konsultacyjnych oraz spacerach lub przejazdach badawczych może być zestawiona z listą rekomendacji opracowanych na podstawie ankiety konsultacyjnej. Poniższa tabela pokazuje podobieństwa i różnice między zgłoszonymi propozycjami działania a pomysłami, które spotkały się z pozytywnym odbiorem mieszkańców i uznawane były przez uczestników konsultacji za istotne do realizacji.

Rekomendacje uczestników ankiety	Rekomendacje uczestników spotkań
<i>Działania kluczowe</i>	
Podnoszenie bezpieczeństwa przejść dla pieszych	Wyniesienie przejść dla pieszych i skrzyżowań do poziomu krawężnika Korekta przejść dla pieszych przy skrzyżowaniach
Program remontów chodników	—
Program dostępności miejsc parkingowych	Wypracowanie alternatywy dla Strefy Płatnego Parkowania Reforma systemu kopert czasowych Limitowanie miejsc zastrzeżonych przez wdrożenie polityki ograniczenia liczby kopert Usunięcie wraków
Wymalowanie linii sugerujących optymalne miejsca parkingowe	—
Program uspokojenia ruchu na ulicach osiedlowych	Zmianę organizacji ruchu na ulicach osiedlowych Poprawa oznakowania na skrzyżowaniach równorzędnych Zawężenie jezdni i użycie naturalnych spowalniaczy Wprowadzenie rozwiązań w zakresie uspokojenia ruchu, np. wyznaczenie stref zamieszkania, stref uspokojonego ruchu lub woonerfów

Zmiana organizacji ruchu na jednokierunkowy na ul. Krasińskiego	—
Rozwój sieci dróg rowerowych	Separacja ruchu Stworzenie bezpiecznej i spójnej sieci rowerowej
Zapewnienie ciągłości drogi rowerowej wzdłuż ul. Bydgoskiej	Wytyczenie drogi dla rowerów wzdłuż całej ul. Bydgoskiej
Zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów	Wzmocnienie oferty transportu publicznego

Możliwe działania

Regularna pielęgnacja zieleni	—
Stosowanie wyniesionych przejść dla pieszych	Wyniesienie przejść dla pieszych i skrzyżowań do poziomu krawężnika
Remonty dróg rowerowych	—
Montaż małej architektury lub elementów infrastruktury uniemożliwiających wjazd pojazdów na chodnik	Eliminacja samochodów z chodników
Tworzenie miejsc krótkiego postoju	Wyznaczenie miejsc krótkiego postoju i miejsc zatrzymania dla kurierów
Montaż sygnalizacji świetlnej wzbudzonej prędkością pojazdów	—
Montaż radarów akustycznych lub fonomonitoringu	—
Zastosowanie <i>esowanego</i> toru jazdy na ulicach osiedlowych	—
Oznakowanie alternatywnych dróg rowerowych	—
Integracja karty miejskiej z systemem wypożyczania roweru miejskiego	—
Zwiększenie częstotliwości połączeń nocnych komunikacji miejskiej	—

Inne działania

—	Ograniczenie tranzytowości ul. Bydgoskiej
—	Uporządkowanie parkowania hulajnóg
—	Zmiana siedziby instytucji publicznych
—	Poprawa zarządzania wodą i oświetleniem

Opracowane na podstawie materiałów opisowych przygotowanych przez Fundację Stabilo oraz Biuro Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia.

Inne zagadnienia poruszane przez uczestników

Celem konsultacji społecznych było dokonanie społecznej diagnozy problemów oraz wypracowanie możliwych rozwiązań dotyczących użytkowników dróg na Bydgoskim Przedmieściu, dlatego zastosowane narzędzia zorientowane były na **pięć głównych obszarów tematycznych**: bezpieczeństwo pieszych, politykę parkingową, ruch samochodowy i organizację ruchu, sprawy rowerzystów i użytkowników hulajnóg oraz transport publiczny. Jednakże, opinie uczestników spotkań konsultacyjnych oraz spacerów i przejazdów badawczych odnosiły się także do **estetyki, dziedzictwa historycznego i jakości utrzymania przestrzeni, zarządzania środowiskiem naturalnym i gospodarowania wodą oraz komunikacji polityki miejskich** na Bydgoskim Przedmieściu, stąd uwzględnione zostały jako dodatkowe obszary tematyczne przygotowanego raportu.

Estetyka przestrzeni i dziedzictwo historyczne

Wskazane przez uczestników problemy i wyzwania uwzględniały:

Problem	Wyzwanie	Istotność
Bylejakość i brak spójności estetycznej: okręg jest oceniany przez uczestników jako estetycznie peryferyjny, a nie śródmiejska część nowoczesnego miasta – władze tolerują bylejakość i samowolkę.	Rewaloryzacja dzielnicy w stylu ulic pieszych, zielonych i estetycznych (np. w Krakowie).	Obniżenie atrakcyjności dzielnicy do mieszkania.
Brak historycznych cech ul. Bydgoskiej; asfalt i auta zastąpiły bruk i zielen.	Odkrycie historycznego bruku na jezdni.	Utrata unikatowych cech dzielnicy zabytkowej.
Brak ławek i miejsc do odpoczynku.	Przywrócenie ławek.	Obniżenie komfortu i jakości przestrzeni publicznej.
Zaniedbanie zieleni oraz betonoza: ul. Krasińskiego uznawana jest za najbardziej zabetonowaną ulicę na Bydgoskim Przedmieściu.	Rozwój terenów zieleni przy ul. Krasińskiego w celu dostosowania jej do reszty osiedla.	Wpływ na mikroklimat oraz estetykę otoczenia

Wśród proponowanych działań znalazły się **wyznaczenie spójnego kierunku zmian na rzecz rewaloryzacji estetycznej i historycznej Bydgoskiego Przedmieścia**, zmieniającego okręg w przestrzeń pieszą, zieloną i estetyczną, a także dostosowaną do potrzeb mieszkańców, okrycie bruku na ul. Bydgoskiej, usprawnienie polityki zarządzania zielenią – **więcej zieleni** (szczególnie na ul. Krasińskiego) i **lepszą ochrona zieleni** (m.in. na ulicach Bydgoskiej, Matejki, Moniuszki i Sienkiewicza), ograniczenie barier w przestrzeni, **przywracanie miejsc odpoczynku**, w tym ławek (np. na ul. Chopina) oraz **stosowanie bezpiecznego standardu montażu małej architektury** na utwardzonej nawierzchni, zamiast trawników lub gruntu.

Jakość utrzymania przestrzeni

Zidentyfikowane przez uczestników problemy i wyzwania zawierały:

Problem	Wyzwanie	Istotność
Stan chodników: płyty są popękane lub zapadnięte, co jest niebezpieczne dla osób z ograniczeniami, np. seniorów, rodziców i osób z niepełnosprawnościami.	Modernizacja i utrzymanie infrastruktury pieszej (w tym na Osiedlu Młodych).	Zwiększone ryzyko upadków i urazów.
Barier architektoniczne i przeszkody dla pieszych: np. na Górach Piekarskich (ul. Matejki) przejazd ma ażurową nawierzchnię i drenaż ze żwiru, co jest niemożliwe do pokonania dla osób starszych i na wózkach; w innych punktach śmietniki blokują chodniki (np. ul. Moniuszki 27).	Usunięcie fizycznych barier utrudniających poruszanie się osobom starszym; Usprawnienie lokalizacji śmietników.	Ograniczenie mobilności grup mieszkańców.
Fizyczne bariery w okręgu: nowe płoty i ogrodzenia często przecinają naturalne drogi przemieszczania się i swobodę ruchu pieszych.	Ogrodzenia nie powinny zamykać osi pieszej komunikacji, ani tworzyć zamkniętych enklaw.	Ograniczenie możliwości poruszania się pieszo po Bydgoskim Przedmieściu.
Wady techniczne: np. zapadnięta studzienka na	Konieczność pilnej naprawy infrastruktury technicznej.	Zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników

drodze rowerowej (przy ul. Bydgoskiej 35) lub na jezdni (przed przejściem dla pieszych do Ogrodu Zoobotanicznego).

Czystość chodników: nie wszystkie chodniki są sprzątane, problem dotyczy zarówno nieruchomości prywatnych, jak i gminnych.

Systemowe rozwiązanie problemu utrzymania czystości chodników, np. powiązanie z opłatą za wywóz śmieci.

Negatywny wpływ na estetykę przestrzeni oraz komfort mieszkańców.

Oświetlenie: często jest zbyt intensywne, a jego barwa nieprzyjemna.

Wprowadzenie ciepłego oświetlenia (2200–2700K), o mniejszym natężeniu.

Oświetlenie powinno być przyjazne..

Wśród proponowanych przez uczestników działań znalazły się **program remontów chodników** (w tym modernizacja chodników na Osiedlu Młodych i po wschodniej stronie Al. 500-lecia), **monitorowanie i naprawa infrastruktury**, w szczególności wyniesionych przejść dla pieszych, nawierzchni dróg rowerowych lub zapadniętych studzienek (np. przy ulicach Bydgoskiej, Mickiewicza i Reymonta), **eliminacja ażurowej nawierzchni na ul. Matejki**, **wprowadzenie udogodnień dla osób z ograniczoną mobilnością lub z niepełnosprawnością** (np. płytek z wypustkami dla osób niewidomych, haptycznych przycisków sygnalizacji, pochylni i łagodnych najazdów krawężników), **zadbanie o czystość chodników**, w tym o eliminowanie śmietników blokujących chodniki (np. na ul. Moniuszki 27) oraz ograniczenie fizycznych barier (płotów) ograniczających swobodę pieszego przemieszczania się po Bydgoskim Przedmieściu, **ochronę dróg nieformalnych i przebiegów** (tam, gdzie to konieczne barierą powinny być żywopłoty) oraz **dostosowanie ulicznego oświetlenia do potrzeb mieszkańców i historycznego charakteru obszaru**, tak aby barwa i natężenie światła były przyjazne dla ludzi i zabytków.

Opinie uczestników sugerują silną potrzebę **powiązania estetyki przestrzeni z jej funkcjonalnością**. Rozwiązania powinny odpowiadać historycznemu charakterowi Bydgoskiego Przedmieścia, dopasowując się do jego dziedzictwa, ale i odpowiadać na aktualne potrzeby jego mieszkańców, zarówno osób senioralnych i mających ograniczoną mobilność lub z niepełnosprawnościami, jak i rodziców z dziećmi. Przestrzeń powinna być więc maksymalnie pozbawiona barier dla swobodnego ruchu pieszych.

Środowisko naturalne

Wśród kwestii problematycznych lub zdiagnozowanych przez uczestników wyzwań konsultowanego obszaru znalazły się:

Problem	Wyzwanie	Istotność
Niewłaściwe odwodnienie i niska retencja wody: infrastruktura nie zapewnia należytego odprowadzania wody, co prowadzi do tworzenia się ogromnych kałuż (np. skrzyżowanie ulic Sienkiewicza i Bydgoskiej).	Odpowiednie projektowanie odwodnienia drogowego w celu odprowadzania wody i zatrzymywania w obiegu.	Kałuże wpływają na komfort i bezpieczeństwo każdej grupy uczestników ruchu; woda jest marnowana.
Susze i niszczenie Parku Miejskiego: długotrwałe okresy suszy niszczą jeden z najstarszych parków miejskich w Polsce, powodując wysychanie i łamliwość drzew; w Martówce widoczny jest brak wody.	Stosowanie retencji w celu zasilania terenów zielonych.	Zagrożenie dla drzewostanu i ekosystemu parku.

Uczestnicy proponowali działania zmierzające do poprawy polityki zarządzania środowiskiem naturalnym i gospodarką wodną, wskazując na potrzebę **lepszego projektowania odwodnienia** drogowego, aby sprzyjało retencji wody i pozwalało uniknąć jej gromadzenia na jezdni, a także **wdrożenia standardu gromadzenia wody** i zatrzymania jej w lokalnym obiegu, np. poprzez odprowadzanie jej do Parku Miejskiego.

Komunikacja polityk miejskich

Osoby uczestniczące w konsultacjach podnosiły kwestię **braku wystarczającej informacji poprzedzającej prowadzone konsultacje społeczne**, wskazując na konieczność wzmocnienia polityki informacyjnej Urzędu Miasta Torunia, w tym podnoszenie przejrzystości procesów konsultacyjnych. Wśród proponowanych rozwiązań znalazły się zwiększenie liczby plakatów na lokalnych nośnikach, informacje wyprzedzające i szersza promocja działań partycypacyjnych poprzez

kanały mediów społecznościowych. Równocześnie, uczestnicy wyrażali potrzebę **informacji zwrotnej dotyczącej oceny zgłaszanych propozycji**, w tym poprawę komunikacji dwustronnej z Urzędem Miasta Torunia i jednostkami miejskimi, wskazując, że informacja zwrotna istotnie wpływa na zaufanie i chęć zaangażowania mieszkańców w procesy partycypacyjne.

Ponadto, uczestnicy proponowali także **wprowadzenie systemowego rozwiązania dotyczącego czystości** na Bydgoskim Przedmieściu (którego dotyczą inne prowadzone w 2025 r. konsultacje lokalne), w tym standaryzującego sposób zarządzania czystością wokół nieruchomości gminnych. Wskazywano również na konieczność regulacji lub skorygowania **licznika prędkości na ul. Bydgoskiej**, sugerując, że aktualnie przekazywana przez niego informacja dla kierowców jest błędna i może skutkować niewłaściwym zachowaniem na drodze.

Propozycje działań strategicznych

Na podstawie materiału zebranego w trakcie spotkań konsultacyjnych oraz spacerów i przejazdów badawczych zespół Fundacji Stabilo zaproponował listę **propozycji działań strategicznych dla Bydgoskiego Przedmieścia**, które mogłyby być wdrażane w ciągu najbliższych lat. Skupione są one wokół ośmiu celów strategicznych:

- eliminacji ruchu tranzytowego i ograniczenia prędkości pojazdów,
- poprawy stanu infrastruktury pieszej,
- ograniczenia stosowania kopert parkingowych,
- uporządkowania parkowania,
- zmniejszenia zależności transportowej mieszkańców od samochodów,
- rozwoju sieci rowerowej,
- lokalnej polityki mobilności,
- poprawy dostępności transportu publicznego.

Dokonując analizy rekomendowanych przez uczestników rozwiązań zespół Fundacji Stabilo zaproponował 20 działań, które mogłyby kompleksowo zaadresować rozpoznane problemy i wyzwania, podnosząc bezpieczeństwo i komfort wszystkich grup użytkowników dróg na Bydgoskim Przedmieściu. Poniższa lista **przekazana**

została Urzędowi Miasta Torunia jako propozycja systemowego podejścia do problemów i wyzwań zgłoszonych przez mieszkańców na podstawie opinii przedstawionych przez uczestników konsultacji społecznych. Została włączona do raportu, aby zaprezentować katalog możliwych działań, lecz – wobec istotnych różnic względem wyniku ankiety konsultacyjnej – **nie stanowi formalnych rekomendacji z przeprowadzonych konsultacji społecznych**. Działaniami zaproponowanymi przez Fundację Stabilo są:

- Zmiana organizacji ruchu: wprowadzenie próbnego odwrócenia kierunku ruchu ul. Bydgoskiej na odcinkach między ulicami Klonowica i Sienkiewicza oraz Kochanowskiego i Reja lub na innych odcinkach wybranych dróg przez ekspertów;
- Wprowadzenie środków uspokojenia ruchu: wyniesienie wszystkich przejść dla pieszych do poziomu krawężnika z uwzględnieniem potrzeb służb; poprawa lub usunięcie wadliwych rozwiązań;
- Zawężenie i spowalnianie: zwężenie jezdni ul. Bydgoskiej do maksymalnie 3 metrów oraz zastosowanie zwężeń lokalnych i *esowania* toru jazdy;
- Uzupełnienie oznakowania skrzyżowań: oznakowania poziomego wszystkich skrzyżowaniach równorzędnych (np. na ulicach Słowackiego i Krasińskiego), gdzie widoczność utrudnia zieleń miejska;
- Eliminacja barier architektonicznych: usunięcie ażurowej nawierzchni i żwiru w Górach Piekarskich (ul. Matejki); montaż płytek z wypustkami dla niewidomych i łagodnych najazdów w kluczowych punktach;
- Zmiana cyklu sygnalizacji: przeprogramowanie organizacji sygnalizacji świetlnej (np. na Placu Rapackiego) z priorytetem dla pieszych i rowerzystów;
- Reforma systemu kopert parkingowych: wprowadzenie „kopert czasowych” (dziennych), które byłyby ogólnodostępne dla mieszkańców w nocy i w dni wolne od pracy; znaczące podwyższenie opłaty za koperty całodobowe;
- Limity kopert: wdrożenie polityki ograniczenia maksymalnej liczby kopert na poszczególnych ulicach, np. do limitu 15% ogółu przestrzeni parkingowej (10% prywatnych, 5% dla firmowych);
- Eliminacja parkowania na chodnikach: usunięcie samochodów z chodników poprzez instalację estetycznych i trwałych zabezpieczeń (np. słupki, donice);

- Miejsca krótkiego postoju: wyznaczenie miejsc typu *Kiss and Ride* przy Przedszkolu Miejskim nr 4 oraz w okolicy paczkomatów (np. na skrzyżowaniu ulic Krasińskiego i Fredry);
- Uwalnianie przestrzeni parkingowej: systematyczne usuwanie z zajmowanych miejsc parkingowych aut porzuconych, *wraków*.
- Podjęcie decyzji o ewentualnym rozszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania lub wprowadzeniu strefy ograniczonego postoju z preferencyjnymi warunkami dla mieszkańców Bydgoskiego Przedmieścia albo z wyłączną możliwością parkowania dla mieszkańców po uwzględnieniu opinii mieszkańców;
- Lokalizacja instytucji: rozpoczęcie analiz dotyczących przeniesienia siedzib instytucji publicznych z Bydgoskiego Przedmieścia do innych, bardziej dostępnych lokalizacji;
- Budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów na ul. Bydgoskiej po północnej stronie jezdni, a przez to zmiana parkowania na równoległe;
- Uzupełnienie łączników infrastruktury rowerowej: połączenie ulic Moniuszki i Gałczyńskiego; wprowadzenie dwukierunkowego ruchu dla rowerów na ulicach jednokierunkowych;
- Prawidłowe oznakowanie przejść dla pieszych: korekta oznakowania przejść dla pieszych przez drogi dla rowerów w celu uniknięcia kolizji ruchu;
- Strefy parkowania hulajnóg: wprowadzenie wyznaczonych stref parkowania dla hulajnóg z zastosowaniem blokady GPS;
- Infrastruktura postojowa dla rowerów: zapewnienie miejsc postoju i przechowywania rowerów (w tym wiat postojowych);
- Zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów: docelowo do interwału ok. 10 minut; poprawa schematu komunikacyjnego;
- Gospodarka wodna i rewitalizacja: wprowadzenie rozwiązań retencyjnych i poprawa odwodnienia drogowego; wprowadzenie ciepłego oświetlenia; systemowe rozwiązanie problemu brudu i zamykania chodników.

OPRACOWANIE MERYTORYCZNE RAPORTU

Biuro Dialogu i Innowacji Miejskich

Urzędu Miasta Torunia

ul. Wały gen. Sikorskiego 10, 87-100 Toruń

E: bdim@um.torun.pl

T: 56 611 87 04

Fundacja Stabilo

ul. Fosa Staromiejska 30/6, 87-100 Toruń

E: biuro@stabilo.org.pl