



Miasto Toruń

Raport podsumowujący
konsultacje społeczne dotyczące
poprawy dostępności komunikacyjnej dla
osiedla Wrzosa



Toruń, styczeń 2026 r.

SPIS TREŚCI

Spis treści	2
Podstawowe informacje	6
Termin	6
Uczestnicy	6
Gospodarz i organizator	6
Przedmiot i cel	6
Działania informacyjne i promocyjne	7
Przebieg konsultacji	8
Koszt przeprowadzenia konsultacji	8
Opinie uczestników konsultacji	9
Informacja o przebiegu spotkania konsultacyjnego	9
Informacja o uwagach zgłaszanych pocztą elektroniczną oraz pocztą tradycyjną	9
Skrzyżowanie ulic Polnej i Szosa Chełmińska	9
Bezpieczeństwo i konieczne zmiany inżynierskie dotyczące skrzyżowania	10
Płynność ruchu i alternatywne połączenia	11
Kontrowersje wokół połączenia ulic Polnej i Wrzosowej	11
Podsumowanie rekomendacji	12
Rondo na skrzyżowaniu ulic Polnej i Fortecznej	12
Priorytet bezpieczeństwa	12
Geometria i parametry ronda	13
Rola strategiczna w układzie komunikacyjnym	13
Podsumowanie rekomendacji	14
Rondo na skrzyżowaniu ulic Watzenrodego i Ugory	14
Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu	14
Klarowność oznakowania i organizacja pasów ruchu	15
Płynność ruchu i postulaty inżynierskie	16
Obsługa komunikacyjna przyległych obiektów handlowych	17
Podsumowanie rekomendacji	18

Usprawnienie ruchu dla mieszkańców na ul. Hubego	18
Przebudowa skrzyżowania z ul. Watzenrodego	18
Korekta oznakowania przy wyjeździe z osiedla	19
Widoczność i infrastruktura tramwajowa	19
Uspokojenie ruchu i hałas	20
Podsumowanie rekomendacji	20
Przedłużenie ul. Strobanda i połączenie z ul. Zbożową	20
Analiza argumentacji sprzeciwu	21
Argumentacja poparcia	22
Warunki brzegowe i środki łagodzące	23
Podsumowanie rekomendacji	24
Otwarcie przejścia z ul. Grudziądzkiej do przystanku kolejowego Toruń Katarzynka	24
Oczekiwania mieszkańców	25
Kwestie techniczne i bezpieczeństwo	25
Bariery formalno-prawne i finansowanie	25
Wyniesienie skrzyżowania ulic Fasolowej i Chabrowej	26
Spór o zasadność inwestycji	27
Alternatywne rozwiązania techniczne	27
Powiązanie z bezpieczeństwem pieszych	28
Podsumowanie rekomendacji	28
Spowolnienie ruchu na ul. Kwiatowej	28
Diagnoza zagrożeń i infrastruktura	28
Konflikt o hierarchię ulic Kwiatowa i Fasolowa	29
Podsumowanie rekomendacji	29
Pozostałe uwagi i postulaty ogólne	30
Stan techniczny dróg i infrastruktura pieszka	30
Obsługa komunikacyjna szkoły podstawowej przy ul. św. Jana Bosko	31
Transport zbiorowy	32
Zarządzanie inwestycjami i utrzymanie	33

Podsumowanie	33
Rekomendacje	34
Działania kluczowe (strategiczne)	34
Działania możliwe (operacyjne i inżynierskie)	35
Pełna lista rekomendacji	38
Uwagi ogólne	38
Skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Szosa Chełmińska.....	38
Skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Forteczną	39
Skrzyżowanie ul. Watzenrodego z ul. Ugory	39
Ul. Watzenrodego	40
Ul. Hubego oraz skrzyżowanie ul. Hubego z ul. Watzenrodego	40
Przedłużenie ul. Strobanda i połączenie z ul. Zbożową.....	40
Otwarcie przejścia z ul. Grudziądzkiej do stacji kolejowej „Toruń Katarzynka”	41
Ul. Fasolowa oraz skrzyżowanie ul. Fasolowej z ul. Chabrową	41
Inne zagadnienia poruszane przez uczestników	41
Opracowanie merytoryczne raportu	43
Załączniki	44
Załącznik nr 1. Analiza uwag przesłanych drogą elektroniczną.....	44
Połączenie ulic Strobanda i Zbożowej.....	44
Skrzyżowanie ulic Hubego i Watzenrodego	45
Druga nitka ul. Watzenrodego.....	45
Rondo na skrzyżowaniu ulic Watzenrodego i Ugory.....	45
Inne istotne tematy.....	46
Podsumowanie struktury zgłoszeń.....	47
Załącznik nr 2. Podsumowanie pierwszego spotkania konsultacyjnego	48
Przebieg i charakterystyka spotkania	48
Kluczowe tematy i postulaty mieszkańców.....	48
Wnioski ze spotkania	50
Załącznik nr 3. Podsumowanie pierwszego spotkania konsultacyjnego	51
Przebieg i charakterystyka spotkania	51



Kluczowe tematy i postulaty mieszkańców	51
Wnioski ze spotkania	53

PODSTAWOWE INFORMACJE

Termin

Konsultacje społeczne dotyczące poprawy dostępności komunikacyjnej dla osiedla Wrzosa odbyły się od 24 listopada do 14 grudnia 2025 r. W trakcie konsultacji zorganizowano dwa spotkania konsultacyjne:

- 25 listopada 2025 r. o godzinie 17:00 w Zespole Szkół Muzycznych przy ul. Szosa Chełmińska 224/226,
- 27 listopada 2025 r. o godzinie 17:00 w filii Szkoły Podstawowej nr 4 przy ul. Grasera 1.

Uczestnicy

W procesie konsultacyjnym łącznie wzięło udział **146 uczestników**. W spotkaniach udział wzięło **80 osób**, natomiast **66 osób** przesłało swoje uwagi pocztą elektroniczną bądź tradycyjną.

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** oraz **Miejski Zarząd Dróg w Toruniu**. Wsparcia procesowi partycypacyjnemu udzieliła także Rada Okręgu nr 10 – Wrzosa, będąca inicjatorem konsultacji społecznych.

Przedmiot i cel

Przedmiotem konsultacji społecznych dotyczących poprawy dostępności komunikacyjnej dla osiedla Wrzosa była sieć komunikacji drogowej na w okręgu

Wrzosa, w tym na tzw. Osiedlu Jar, ze szczególnym uwzględnieniem ronda na skrzyżowaniu ulic Watzenrodego i Ugory, połączenia ulic Zbożowej i Strobanda, skrzyżowania ulic Polnej i Fortecznej oraz budowy kolejnych odcinków dróg (JAR, etap IV).

Celem przeprowadzonych konsultacji było **wypracowanie wspólnie z mieszkańcami okręgu Wrzosa optymalnych oraz społecznie akceptowalnych rozwiązań dotyczących poprawy płynności ruchu drogowego oraz stworzenie listy proponowanych przez mieszkańców rozwiązań lub działań odpowiadających problemom rozpoznanym w ramach społecznej diagnozy.**

Przygotowane w ramach konsultacji rekomendacje zostaną przekazane do eksperckiej analizy w 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 płynności ruchu oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu na ulicach wskazanych osiedli.

Raport nie stanowi decyzji inwestycyjnej ani rekomendacji wykonawczej, a wyłącznie zapis opinii i wniosków społecznych. Przedstawia stanowiska mieszkańców, bez określania prawnej, finansowej i technicznej możliwości ich realizacji, jak i bez wskazywania hierarchii zaproponowanych rozwiązań.

Działania informacyjne i promocyjne

Konsultacjom społecznym dotyczącym poprawy dostępności komunikacyjnej dla osiedla Wrzosa towarzyszyła akcja informacyjna skierowana do mieszkańek i mieszkańców Torunia, w szczególności osób mieszkających 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 prowadziła również Rada Okręgu nr 10 – Wrzosa.

Komunikację medialną uzupełniła dystrybucja plakatów informacyjnych i ulotek, które zachęcały do udziału w konsultacjach, zaproszenia przekazywane pocztą

elektroniczną oraz bezpośrednio zaangażowanie osób uczestniczących w procesie konsultacyjnym.

Przebieg konsultacji

Zaplanowany proces konsultacji społecznych podzielony został na dwa spotkania konsultacyjne, mające na celu zebranie głosów mieszkańców osiedli Wrzosa i Jar¹ w atmosferze sprzyjającej swobodnej wymianie opinii i pomysłów. Przed spotkaniami z mieszkańcami przeprowadzono spotkanie i wizję lokalną omawianych rozwiązań komunikacyjnych wraz z przedstawicielami Rady Okręgu nr 10 – Wrzosa, którzy aktywnie brali udział w przygotowywaniu procesu konsultacyjnego. Dodatkowo, mieszkańcy mogli zgłaszać uwagi za pośrednictwem poczty elektronicznej lub tradycyjnej.

Koszt przeprowadzenia konsultacji

Konsultacje prowadzone były w ramach modelu *konsorcjum dialogu* z Fundacją Stabilo jako partnerem wykonawczym. Fundacja Stabilo na podstawie zawartej umowy otrzymała za wsparcie procesu konsultacyjnego wynagrodzenie w wysokości 19 311 zł brutto. Był to wyłączny koszt przeprowadzenia konsultacji 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*.

¹ Mimo braku faktycznego podziału Torunia na „osiedla” w celu ułatwienia lektury raportu autorzy używać będą określenia osiedle dla rozróżnienia dwóch kluczowych części Okręgu nr 10 – Wrzosa, przyjmując umowne rozgraniczenie osiedli Wrzosa i Jar środkiem ul. Ugory.

OPINIE UCZESTNIKÓW KONSULTACJI

Informacja o przebiegu spotkania konsultacyjnego

W spotkaniach konsultacyjnych udział wzięło **80 uczestników**, w tym **30 osób** w spotkaniu na Wrzosach oraz **50 osób** w spotkaniu na Jarze. W spotkaniach uczestniczyli także przedstawiciele Rady Okręgu nr 10 – Wrzosa i organizacji pozarządowych. Uczestnicy mogli dobrowolnie zadawać pytania i zgłaszać uwagi dotyczące sieci komunikacyjnej na terenie osiedli Wrzosa i Jar, z wyszczególnieniem obszarów objętych planowaniem potencjalnych przyszłych inwestycji, w tym:

- przebudowy skrzyżowania ul. Polnej z ul. Szosa Chełmińska,
- przebudowy ronda na skrzyżowaniu ul. Watzenrodego z ul. Ugory,
- przebudowy skrzyżowania ul. Polnej z ul. Forteczną,
- przedłużenia ul. Strobanda i połączenia z ul. Zbożową,
- otwarcia przejścia z ul. Grudziądzkiej do stacji kolejowej „Toruń Katarzynka”,
- wyniesienia skrzyżowania ul. Fasolowej z ul. Chabrową.

Dodatkowo w ramach dyskusji wyłoniły się tematy równie istotne dla mieszkańców, w tym:

- spowolnienie ruchu na ul. Kwiatowej,
- usprawnienie ruchu dla mieszkańców na ul. Hubego.

Informacja o uwagach zgłaszanych pocztą elektroniczną oraz pocztą tradycyjną

Pocztą elektroniczną wpłynęło **65 uwag**. Pocztą tradycyjną wysłano **jeden** list z uwagami konsultacyjnymi.

Skrzyżowanie ulic Polnej i Szosa Chełmińska

Skrzyżowanie to stanowi kluczowy węzeł komunikacyjny dla mieszkańców osiedla Wrzosa, będąc jednym z nielicznych wyjazdów w stronę centrum miasta. W toku konsultacji zdiagnozowano, że obecna przepustowość wyczerpała się,

a problemem nie jest jedynie sama geometria skrzyżowania, ale brak alternatywnych połączeń drogowych dla północnego Torunia. Uczestnicy zgłosili również precyzyjne uwagi dotyczące bezpieczeństwa w obrębie zjazdów i dróg rowerowych.

Bezpieczeństwo i konieczne zmiany inżynieryjne dotyczące skrzyżowania

Mieszkańcy wskazali na konkretne punkty kolizyjne, które wymagają pilnej interwencji inżynieryjnej, niezależnie od dużych inwestycji strukturalnych:

Kolizyjny prawoskręt (ul. Szosa Chełmińska w kierunku ul. Polnej)

Zgłoszono istotny problem ograniczonej widoczności dla kierowców jadących ul. Szosą Chełmińską w kierunku centrum i skręcających w prawo w ul. Polną. Ze względu na wzniesienie terenu (chodnika), kierowcy nie widzą nadjeżdżających z tyłu rowerzystów poruszających się równoległą ścieżką rowerową.

Rekomendacje: montaż luster drogowych poprawiających widoczność lub instalacja barierek lub szykan wymuszających na rowerzystach spowolnienie przed przecięciem jezdni.

Wyjazd ze stacji paliw Orlen

Włączenie się do ruchu z terenu stacji paliw w ul. Polną oceniane jest jako manewr trudny i niebezpieczny. Wyjazd usytuowany jest zbyt blisko przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego, co w połączeniu z intensywnym ruchem na skrzyżowaniu blokuje wyjazd.

Rekomendacje: podjęcie negocjacji z operatorem stacji w celu zmiany organizacji ruchu wewnętrznego lub korekta oznakowania poziomego umożliwiające bezpieczniejsze włączenie się do ruchu dalej od tarczy skrzyżowania.

Problem lewoskrętu z ul. Polnej (od zachodu)

Kierowcy jadący ul. Polną od strony zachodniej mają trudności ze skrętem w lewo (na północ, w ul. Szosa Chełmińska) z powodu dominującego potoku pojazdów

w relacji wschód-zachód. Wskazano, że tymczasowe rondo funkcjonowało w tym aspekcie bezpieczniej niż obecne rozwiązania.

Płynność ruchu i alternatywne połączenia

Głównym wnioskiem płynącym z konsultacji jest stwierdzenie, że punktowe zmiany na samym skrzyżowaniu mogą okazać się niewystarczające bez odciążenia tego węzła poprzez nowe inwestycje drogowe.

Alternatywa dla kierunku Bydgoszcz

Zauważono, że skrzyżowanie jest niepotrzebnie obciążone przez pojazdy jadące tranzytem z Wrzosów w kierunku Bydgoszczy. Zgłoszono postulat utworzenia **połączenia drogowego na wysokości osady Barbarka** z drogą wojewódzką w okolicach Rozgart lub Przysieka. Takie rozwiązanie zdjęłoby z omawianego skrzyżowania cały ruch wyjazdowy w kierunku zachodnim.

Wykorzystanie ulic Polnej i Grudziądzkiej

Część mieszkańców sugerowała, że ruch tranzytowy powinien być kierowany na ul. Polną (odcinek wschodni) i ul. Grudziądzką, które są lepiej przystosowane do dużych potoków aut, zamiast kumulować ruch na omawianym skrzyżowaniu.

Korekty pasów ruchu

Propozycja przedłużenia lewego pasa ruchu na Szosie Chełmińskiej spotkała się z umiarkowaną aprobatą, część mieszkańców uważa to za rozwiązanie mało efektywne. Zasugerowano **utworzenie dodatkowego pasa do skrętu w ul. Polną** (w kierunku wschodnim) w celu upłynnienia ruchu.

Kontrowersje wokół połączenia ulic Polnej i Wrzosowej

W trakcie dyskusji pojawił się pomysł utworzenia drogi łączącej ul. Polną z ul. Wrzosową, biegnącej śladem obecnego traktu leśnego. Koncepcja ta spotkała się jednak ze zdecydowanym sprzeciwem części mieszkańców.

Argumenty przeciw: trakt ten jest obecnie bezpiecznym ciągiem pieszo-rowerowym i enklawą rekreacyjną (biegacze, spacerowicze, zwierzęta leśne). Wpuszczenie tam ruchu samochodowego zniszczyłoby charakter tej części osiedla i wtłoczyło auta w wąskie uliczki Wrzosów, nieprzystosowane do tranzytu.

Podsumowanie rekomendacji

W odniesieniu skrzyżowania ul. Polnej z ul. Szosa Chełmińska rekomenduje się działania:

- **doraźne (bezpieczeństwo):** poprawa widoczności na prawoskręcie z ul. Szosa Chełmińska (lustra, korekta infrastruktury rowerowej) oraz audyt bezpieczeństwa wyjazdu ze stacji paliw Orlen,
- **przebudowa skrzyżowania** z optymalizacją pasów ruchu na wlotach,
- **systemowe (płynność ruchu):** analiza możliwości stworzenia alternatywnych wyjazdów z osiedla (np. kierunek Barbarka-Rozgarty) przy jednoczesnym odstąpieniu od ingerencji w tereny rekreacyjne przy ul. Wrzosowej.

Rondo na skrzyżowaniu ulic Polnej i Fortecznej

Temat przebudowy tego skrzyżowania wyróżniał się na tle innych zagadnień konsultacyjnych brakiem negatywnych ocen proponowanego rozwiązania. Podczas spotkań stacjonarnych z mieszkańcami nie zgłoszono bezpośrednich uwag krytycznych wobec samej idei budowy ronda, co sugeruje powszechną akceptację dla tej inwestycji jako niezbędnego elementu poprawy bezpieczeństwa. W korespondencji mailowej mieszkańcy przedstawili jednak szereg precyzyjnych wytycznych technicznych, które warunkują skuteczność tego rozwiązania.

Priorytet bezpieczeństwa

W zgłoszeniach elektronicznych mieszkańcy zaalarmowali o **krytycznym stanie bezpieczeństwa** w obecnym układzie drogowym. Wskazano, że pomimo ograniczeń prędkości (do 50 lub 70 km/h), kierowcy notorycznie przekraczają

dozwoloną prędkość na odcinku tzw. „nowej Polnej”, traktując ją jak trasę szybkiego ruchu.

Problem widoczności

Kluczowym postulatem jest natychmiastowa poprawa oświetlenia. Mieszkańcy zgłosili, że obecne przejścia dla pieszych na ul. Fortecznej są niedoświetlone, co w połączeniu z dużymi prędkościami pojazdów stwarza zagrożenie dla pieszych i rowerzystów. W nadesłanych opiniach podkreślono, że rondo jest potrzebne „natychmiast, zanim ktoś tam zginie”.

Wymuszenie spowolnienia

Budowa ronda jest postrzegana jako jedyny skuteczny sposób na fizyczne wymuszenie redukcji prędkości przez kierowców jadących od strony ul. Grudziądzkiej i ul. Ugory.

Geometria i parametry ronda

Mieszkańcy wyrazili konkretne oczekiwania co do kształtu przyszłego skrzyżowania, przestrzegając przed błędami projektowymi z przeszłości:

- **odpowiedni rozmiar:** zgłoszono postulat, aby nowe rondo nie było „zbyt małe”. Doświadczenie wskazuje, że rondo o zbyt małej średnicy prowokuje kierowców do niebezpiecznych zachowań (przejazd na wprost bez redukcji prędkości) i jest нефunkcjonalne dla większych pojazdów,
- **rondo turbinowe:** w korespondencji pojawiła się sugestia, aby zastosować w tym miejscu rondo turbinowe, które w sposób bezkolizyjny segreguje potoki ruchu i poprawia płynność przejazdu.

Rola strategiczna w układzie komunikacyjnym

Część mieszkańców wskazała na niewykorzystany potencjał ul. Polnej (odcinek od ul. Fortecznej do ul. Ugory). Przebudowa tego skrzyżowania jest postrzegana jako element szerszej strategii, mającej na celu przekierowanie ruchu tranzytowego

z załączonych ulic osiedlowych (jak ul. Watzenrodego) na ul. Polną i ul. Grudziądzką, które są lepiej przystosowane do obsługi dużego natężenia ruchu.

Podsumowanie rekomendacji

Inwestycja polegająca na budowie ronda na skrzyżowaniu ulic Polnej i Fortecznej posiada **pełną legitymację społeczną**. Rekomenduje się:

- realizację inwestycji zgodnie z planem, traktując ją jako priorytet w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zaprojektowanie ronda o **odpowiednio dużej średnicy** (unikając rozwiązań typu „mini-rondo”), co zapobiegnie ścinaniu zakrętów i wymusi realne spowolnienie pojazdów, do rozważenia wykonanie ronda turbinowego,
- bezwzględne zastosowanie **dedykowanego, intensywnego oświetlenia** przejść dla pieszych w obrębie nowej tarczy skrzyżowania, aby wyeliminować zgłaszany problem ograniczonej widoczności po zmroku.

Rondo na skrzyżowaniu ulic Watzenrodego i Ugory

Skrzyżowanie to zostało zidentyfikowane jako jeden z **najbardziej newralgicznych** punktów układu komunikacyjnego północnego Torunia. Zarówno mieszkańcy Wrzosów, jak i Jaru ocenili jego obecne funkcjonowanie negatywnie, wskazując na problemy z bezpieczeństwem, czytelnością oznakowania oraz płynnością ruchu. W toku konsultacji zgłoszono szereg szczegółowych analiz i propozycji naprawczych.

Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu

Mieszkańcy zgodnie wskazali, że obecna geometria ronda generuje zbyt wiele punktów kolizyjnych na małej przestrzeni (przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe, torowisko, zjazdy). Skrzyżowanie stanowi jedno z najważniejszych wyzwań dla prawidłowego funkcjonowania układu komunikacyjnego północnego Torunia i powinno stanowić **priorytet dla władz miasta**.

Lokalizacja przejść dla pieszych

W tym przypadku głosy są podzielone. Podczas spotkań stacjonarnych pojawiła się sugestia przesunięcia przejść dla pieszych i ścieżek rowerowych, aby oddalić je od tarczy ronda. Jednak w uwagach mailowych zgłoszono sprzeciw wobec tego rozwiązania. Mieszkańcy argumentowali, że odsunięcie przejść będzie uciążliwe dla pieszych udających się do pawilonów handlowych (piekarnia Piekuś, drogeria Rossmann) i może prowokować niebezpieczne zachowania (korzystanie z „dzikich skrótów”).

Alternatywne środki bezpieczeństwa

Zamiast przesuwania przejść zgłoszono postulat montażu barierek wymuszających na rowerzystach spowolnienie lub zejście z roweru przed wjazdem na jezdnię. Pojawiła się również, choć odosobniona, propozycja budowy przejścia podziemnego dla pieszych i rowerzystów w kierunku sklepu Intermarche.

Sygnalizacja tramwajowa

Zgłoszono problem techniczny dotyczący sygnalizacji na przejściach przez torowisko. Piesi są zdezorientowani czerwonym światłem, które świeci długo po odjeździe tramwaju, co prowadzi do ignorowania sygnalizacji przez jedną grupę pieszych i blokowania ruchu przez drugą. Ponadto wskazano, że automatyczna detekcja jest wadliwa i aktywuje się nawet, gdy tramwaj nie nadjeżdża.

Klarowność oznakowania i organizacja pasów ruchu

Wielu kierowców wskazuje, że obecne oznakowanie jest nieintuicyjne, co prowadzi do wymuszeń pierwszeństwa i sytuacji kolizyjnych.

Problem wjazdu od ul. Polnej

Szczegółowo opisano problem na wlocie od strony ul. Polnej (zachodniej). Obecnie lewy pas kieruje w rzadko uczęszczaną ul. Wiśniowieckiego, co zmusza kierowców jadących na Jar do szybkiej zmiany pasa na rondzie.

Rekomendacja mieszkańca: przemalowanie pasów tak, aby prawy pas służył do skrętu w prawo (na Jar), a lewy pas płynnie przechodził w jazdę na wprost (na Wrzosey). Zasugerowano montaż miękkich pachołków oddzielających (separatorów), aby uniemożliwić niebezpieczne manewry np. zmianę pasa na rondzie.

Geometria ronda

Mieszkańcy Jaru zwrócili uwagę, że dla jadących z północy, wyprofilowanie drogi sprawia, że niektórzy kierowcy nie rejestrują wjazdu na rondo, co stwarza zagrożenie.

Monitoring

Przy okazji przebudowy zasugerowano montaż kamer 360° włączonych do monitoringu miejskiego, aby rejestrować liczne wymuszenia i kolizje.

Płynność ruchu i postulaty inżynierskie

Uczestnicy konsultacji przedstawili konkretne propozycje zmian w infrastrukturze, mające na celu udrożnienie skrzyżowania.

Przywrócenie prawoskrętu (z ul. Watzenrodego do ul. Ugory)

Wielokrotnie powtarzał się postulat przywrócenia bezkolizyjnego prawoskrętu z ul. Watzenrodego w ul. Ugory (w stronę ul. Zbożowej). Obecnie prawy pas jest wyłączony z ruchu (znak poziomy P-21), co sztucznie generuje korki. Mieszkańcy domagają się powrotu do poprzedniej organizacji lub wykorzystania istniejącej nawierzchni do upłynnienia ruchu.

Przepustowość

Wybrzmiał również postulat budowy drugiej nitki ul. Watzenrodego, która pozwoliłaby na płynniejszy ruch i umożliwiłaby realizację zaplanowanego dla osiedla układu drogowego.

Rondo turbinowe

Jako docelowe rozwiązanie systemowe, wielu mieszkańców wskazało przebudowę skrzyżowania na rondo turbinowe z separatorami pasów ruchu, co wyeliminowałoby problem przeplatania się potoków pojazdów.

Przystanek autobusowy

Wskazano, że obecna lokalizacja przystanku autobusowego na ul. Ugory (tuż przy rondzie) blokuje możliwość poszerzenia jezdni i utworzenia osobnego zjazdu. **Rekomendacje:** przesunięcie przystanku w kierunku ul. Storczykowej (za wjazd do sklepu Intermarche). Taka lokalizacja ułatwiłaby również dostęp do komunikacji uczniom szkoły salezjańskiej.

Obsługa komunikacyjna przyległych obiektów handlowych

Zatory na rondzie są potęgowane przez trudności z wjazdem i wyjazdem z przyległych obiektów handlowych.

Wyjazd spod sklepu Intermarche

Wyjazd z parkingu sklepu bezpośrednio na rondo jest oceniany jako skrajnie niebezpieczny i niewydolny. Przedstawiono propozycje alternatywne:

- utworzenie wyjazdu równoległego do ul. Watzenrodego, prowadzącego do ul. Freytaga,
- wprowadzenie nakazu skrętu w prawo (tylko w stronę Wrzosów) przy wyjeździe ze sklepu, aby wyeliminować przecinanie pasów ruchu,
- budowa drugiego wjazdu/wyjazdu na wysokości piekarni Piekus.

Wjazd/wyjazd z pasaży handlowego (piekarnia Piekus, drogeria Rossmann)

Pojawiły się głosy sprzeciwu wobec pomysłów likwidacji lewoskrętów lub wyjazdów przy pawilonach handlowych, gdyż utrudniłoby to dostęp do usług dla lokalnej społeczności.

Podsumowanie rekomendacji

Rondo Watzenrodego-Ugory wymaga **pilnej interwencji**. Rekomenduje się analizę wariantu przebudowy na rondo turbinowe oraz natychmiastowe działania doraźne:

- korektę oznakowania poziomego (w tym przywrócenie prawoskrętu z ul. Watzenrodego),
- optymalizację sygnalizacji świetlnej (detekcja tramwajów),
- analizę przesunięcia przystanku autobusowego.

Wszelkie zmiany w lokalizacji przejść dla pieszych muszą uwzględniać głos sprzeciwu części mieszkańców obawiających się wydłużenia drogi dojścia do punktów usługowych.

Usprawnienie ruchu dla mieszkańców na ul. Hubego

Temat ul. Hubego wyłonił się jako jeden z kluczowych problemów podczas drugiego spotkania konsultacyjnego (z mieszkańcami osiedla Jar) oraz w licznej korespondencji mailowej. Mieszkańcy wskazują, że skrzyżowanie ul. Hubego i ul. Watzenrodego stało się „wąskim gardłem” dynamicznie rozbudowującej się części osiedla, generującym zatory i sytuacje niebezpieczne. Dla setek mieszkańców jest to obecnie jedyny wyjazd z osiedla, co w godzinach szczytu prowadzi do paraliżu komunikacyjnego.

Przebudowa skrzyżowania z ul. Watzenrodego

Zdecydowana większość uwag dotyczących tego obszaru wskazuje na konieczność przebudowy obecnego skrzyżowania na **rondo**.

Niewydolność obecnego układu: mieszkańcy zgłosili, że wyjazd z ul. Hubego w lewo (w stronę centrum) w godzinach szczytu wiąże się z oczekiwaniem trwającym nawet 10–15 minut. Wymusza to na kierowcach podejmowanie ryzykownych manewrów i wykorzystywanie minimalnych luk w potoku pojazdów.

Argumentacja za rondem: wnioskodawcy podkreślili, że rondo skutecznie spowolniłoby ruch na ul. Watzenrodego (gdzie kierowcy rozwijają nadmierne

prędkości) i umożliwiłoby płynne włączanie się do ruchu mieszkańcom ul. Hubego. Wielu mieszkańców powołało się na wizualizacje i plany z przeszłości, twierdząc, że rondo w tym miejscu było pierwotnie planowane i obiecowane.

Rozwiązania tymczasowe: do momentu docelowej przebudowy (lub budowy drugiej nitki ul. Watzenrodego), mieszkańcy zasugerowali budowę ronda tymczasowego lub instalację sygnalizacji świetlnej, aby doraźnie poprawić bezpieczeństwo.

Korekta oznakowania przy wyjeździe z osiedla

Osobny wątek stanowi organizacja ruchu na samej ul. Hubego, w rejonie wyjazdu z osiedla mieszkaniowego (przy budynkach Watzenrodego 27-27A). Młodzieżowa Spółdzielnia Mieszkaniowa w Toruniu oraz mieszkańcy zgłosili wniosek o zmianę oznakowania pionowego. Obecne oznakowanie (znak C-2 „nakaz jazdy w prawo” oraz lokalizacja znaku D-3 „droga jednokierunkowa” przed wyjazdem) uniemożliwia legalny skręt w lewo przy wyjeździe z terenu osiedla.

Rekomendacje: przesunięcie znaku D-3 (droga jednokierunkowa) za wyjazd z osiedla oraz demontaż nakazu skrętu w prawo. Umożliwiłoby to mieszkańcom legalny wyjazd w lewo, co usprawniłoby komunikację wewnątrz osiedla bez wpływu na bezpieczeństwo.

Widoczność i infrastruktura tramwajowa

Skrzyżowanie ul. Hubego i ul. Watzenrodego jest dodatkowo obciążone infrastrukturą tramwajową, co generuje specyficzne zagrożenia:

- **ograniczona widoczność:** lokalizacja przystanku tramwajowego bezpośrednio przy skrzyżowaniu drastycznie ogranicza widoczność dla kierowców wyjeżdżających z ul. Hubego. Aby ocenić sytuację na drodze, kierowcy zmuszeni są do niebezpiecznego „wychylania się” maską samochodu na jezdnię,
- **synchronizacja świateł:** zgłoszono problem z sygnalizacją świetlną wzbudzaną przez tramwaje. Czerwone światło dla samochodów pozostaje

włączone długo po przejeździe tramwaju, co niepotrzebnie tamuje ruch i prowokuje kierowców oraz pieszych do ignorowania sygnalizacji.

Uspokojenie ruchu i hałas

Mieszkańcy ul. Hubego skarżyli się na uciążliwy hałas powodowany przez szybko jadące pojazdy (w tym motocykle) na długim, prostym odcinku ul. Watzenrodego.

Pojawiły się postulaty wprowadzenia na ul. Watzenrodego ograniczenia prędkości do 40 km/h oraz montaż wyniesionych przejść dla pieszych, które wymusiłyby fizyczną redukcję prędkości i ułatwiły włączanie się do ruchu z ulic bocznych.

Podsumowanie rekomendacji

Sytuacja na ul. Hubego wymaga pilnych działań na dwóch płaszczyznach:

- **doraźnie** rekomenduje się audyt i korektę oznakowania przy wyjeździe z osiedla (zgodnie z wnioskiem Młodzieżowej Spółdzielni Mieszkaniowej) oraz weryfikację algorytmu sygnalizacji świetlnej przy przejeździe tramwajowym,
- **docelowo** niezbędną jest przebudowa skrzyżowania z ul. Watzenrodego – wariant budowy ronda cieszy się największym poparciem społecznym i jest postrzegany jako jedyne skuteczne rozwiązanie problemu włączania się do ruchu przy rosnącej liczbie mieszkańców.

Przedłużenie ul. Strobanda i połączenie z ul. Zbożową

Temat ten okazał się najbardziej newralgicznym i kontrowersyjnym punktem całego procesu konsultacyjnego. Wpłynęło **28 uwag** mailowych bezpośrednio dotyczących tego połączenia, a dyskusja na spotkaniach stacjonarnych (zarówno na Wrzosach, jak i na Jarze) była zdominowana przez ten wątek. Głosy rozłożyły się w proporcji zbliżonej do **45% za i 55% przeciw**.

Należy jednak zaznaczyć kluczową różnicę w jakości i charakterze zgłoszeń:

- głosy **popierające** inwestycję miały często charakter krótkich deklaracji lub powtarzalnych formuł (np. wielokrotnie powielone zdanie: „*Głosuję za połączeniem ulic Zbożowa-Strobanda*”). Taka forma zgłoszeń sugeruje zorganizowaną akcję poparcia, skupioną na wyniku ilościowym,
- głosy **sprzeciwu** zawierały rozbudowane, wielostronicowe analizy merytoryczne, wskazujące na konkretne zagrożenia urbanistyczne, społeczne i przyrodnicze, poparte odniesieniami do nowoczesnych trendów projektowania miast.

Opis ten nie stanowi oceny stanowisk, a jedynie odzwierciedla formę i zakres argumentacji przedstawionej przez uczestników konsultacji.

Z uwagi na fakt, że konsultacje społeczne mają na celu zebranie opinii jakościowych, a nie są plebiscytem, poniżej przedstawiono szczegółową analizę zgłoszonych argumentów oraz rekomendacje warunkowe.

Analiza argumentacji sprzeciwu

Przeciwnicy inwestycji przedstawili szczegółowe uzasadnienie, dzieląc swoje obawy na cztery główne obszary:

Bezpieczeństwo w strefie edukacyjno-rekreacyjnej

Najpoważniejszym argumentem jest zagrożenie dla niechronionych uczestników ruchu. Mieszkańcy wskazali, że planowana droga przetnie naturalne ciągi piesze prowadzące do przedszkola, szkoły podstawowej oraz planowanego żłobka. Podkreślono, że wprowadzenie wzmożonego ruchu samochodowego w środek strefy, która obecnie funkcjonuje jako bezpieczna enklawa, stoi w sprzeczności z ideą „Wizji Zero”². Zwrócono uwagę na bezpośrednie sąsiedztwo rozbudowanego kompleksu sportowego przy ul. Zbożowej (Orlik, plac zabaw, siłownia), co generuje wysokie ryzyko wtargnięcia dzieci na jezdnię.

² Vision Zero jest to globalna strategia mająca na celu wyeliminowanie wszystkich ofiar śmiertelnych i ciężkich obrażeń na drogach, oparta na założeniu, że ludzkie błędy nie powinny prowadzić do śmierci, a system transportowy musi być zaprojektowany tak, aby wybaczać te błędy.

Ryzyko tranzytu i indukowany popyt

Istnieje uzasadniona obawa, że ulica osiedlowa stanie się de facto drogą tranzytową („małą średnicówką”) dla kierowców z Wrzosów i gminy Łubianka, chcących ominąć korki na ul. Ugory i skrócić drogę do ul. Grudziądzkiej. W uwagach podnoszono, że infrastruktura ul. Zbożowej (wąska ulica osiedlowa) nie jest przystosowana do przyjęcia takiego natężenia ruchu, a nowa droga jedynie przesunie zatory drogowe, zamiast je zlikwidować.

Ekologia i tereny rekreacyjne

Las przeznaczony do wycinki jest postrzegany jako „zielone płuca” osiedla, bariera akustyczna oraz miejsce codziennej rekreacji spacerowej. Zgłoszono konkretne obserwacje przyrodnicze (obecność saren, łosi) i podkreślono nieodwracalną utratę walorów przyrodniczych. Mieszkańcy obawiają się efektu „stopy w drzwiach”, że budowa drogi otworzy furtkę do dalszej degradacji terenów leśnych między osiedlami.

Zapewnienia inwestycyjne

Dwoje mieszkańców wskazało na utratę zaufania do planowania przestrzennego. W korespondencji powoływano się na zapewnienia deweloperów oraz informacje uzyskane z Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu (nawet w 2024 r.), według których ul. Strobanda miała pozostać ulicą ślepą. Informacja ta była dla tych osób kluczowa przy podejmowaniu decyzji o zakupie nieruchomości w cichej okolicy.

Argumentacja poparcia

Głosy popierające inwestycję (ok. 45% zgłoszeń) skupiały się na aspekcie funkcjonalnym i ewakuacyjnym.

Odciążenie ul. Watzenrodego

Zwolennicy argumentowali, że połączenie jest niezbędne do odciążenia (zwłaszcza w godzinach szczytu) ul. Watzenrodego oraz ronda przy markecie Intermarche.

Dostęp do komunikacji tramwajowej

Dla części mieszkańców Wrzosów połączenie to jest szansą na łatwiejszy dostęp do pętli tramwajowej przy ul. Heweliusza.

Bezpieczeństwo ewakuacyjne

Wskazywano, że brak alternatywnego wyjazdu z osiedla Jar (poza ul. Watzenrodego) stwarza zagrożenie w sytuacjach kryzysowych, uniemożliwiając sprawną ewakuację lub dojazd służb.

Warunki brzegowe i środki łagodzące

W przypadku podjęcia decyzji o realizacji inwestycji pomimo sprzeciwu społecznego, mieszkańcy wypracowali listę rygorystycznych warunków technicznych, które są niezbędne do zminimalizowania negatywnych skutków. Droga ta nie może mieć charakteru przelotowego.

Rekomendacje:

Fizyczne spowolnienie ruchu (nie tylko znaki drogowe):

- zastosowanie wyniesionych przejść dla pieszych na całym odcinku łączącym,
- wprowadzenie szykan drogowych lub „esowania” toru jazdy, aby fizycznie uniemożliwić rozwijanie prędkości powyżej 30 km/h.

Ochrona przed hałasem: montaż ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż kompleksu sportowego przy ul. Zbożowej. Zaproponowano innowacyjne wykorzystanie paneli fotowoltaicznych jako elementów ekranów.

Ograniczenia tonażowe: bezwzględny zakaz wjazdu dla pojazdów ciężarowych (powyżej 3,5t) z wyłączeniem służb miejskich.

Ochrona przyrody:

- zaprojektowanie korytarza ekologicznego dla zwierząt, aby zminimalizować ryzyko kolizji z dziką zwierzyną (łoś, sarny),

- podczas projektowania chodników należy uwzględnić istniejące „przedepty” leśne, aby zachować ciągłość szlaków spacerowych.

Infrastruktura transportowa: inwestycja drogowa musi być ściśle powiązana z uruchomieniem linii autobusowej lub budową infrastruktury tramwajowej, aby realnie zmniejszyć liczbę samochodów, a nie tylko przesuwac korki.

Budowa ronda na skrzyżowaniu ulic Strobanda i Zbożowej w celu upłynnienia ruchu w punkcie styku.

Podsumowanie rekomendacji

Rekomenduje się:

- przeprowadzenie dodatkowej, pogłębionej analizy ruchu, która potwierdzi, czy budowa tej drogi faktycznie odciąży ul. Watzenrodego, czy jedynie wygeneruje nowe potoki ruchu tranzytowego (zjawisko popytu indukowanego³),
- zaprojektowanie, w przypadku kwalifikacji zadania do realizacji, ulicy ze strefą uspokojonego ruchu („tempo 30”) z fizycznymi barierami dla prędkości, a nie jako prosta arteria przelotowa. Priorytetem musi pozostać bezpieczeństwo dzieci w rejonie placówek edukacyjnych i sportowych.

Otwarcie przejścia z ul. Grudziądzkiej do przystanku kolejowego Toruń Katarzynka

Temat udostępnienia dojścia do przystanku kolejowego Toruń-Katarzynka jest jednym z niewielu zagadnień, które spotkało się z **jednomyślnym i zdecydowanym poparciem** mieszkańców zarówno Wrzosów, jak i osiedla Jar. Uczestnicy konsultacji postrzegają tę inwestycję jako kluczowy element integracji transportu miejskiego z koleją, pozwalający na szybkie dotarcie do innych części regionu. Mimo ogólnego

³ Popyt indukowany to termin w inżynierii ruchu, określający zjawisko, w którym wzrost przepustowości środka transportu prowadzi do zwiększenia liczby użytkowników, a w efekcie do ponownego zapełnienia jego przepustowości.

entuzjazmu, w toku dyskusji zidentyfikowano szereg barier technicznych i formalnych.

Oczekiwania mieszkańców

Mieszkańcy obu osiedli wyrazili zniecierpliwienie przedłużającym się brakiem dostępu do infrastruktury kolejowej, która fizycznie istnieje, lecz pozostaje niedostępna dla pieszych od strony miasta.

Postulat rozwiązań tymczasowych: mieszkańcy Jaru, wskazując na przewlekłość procedur, nalegali na wdrożenie rozwiązań tymczasowych, które umożliwiłyby korzystanie ze stacji jeszcze przed docelową przebudową infrastruktury.

Kwestie techniczne i bezpieczeństwo

Podczas spotkań dyskutowano nad formą techniczną przekroczenia torowiska i dojścia do peronów.

Przejście podziemne (preferencja Wrzosów): mieszkańcy Wrzosów zasugerowali budowę przejścia podziemnego (tunelu) pod torami zamiast kładki nadziemnej. Argumentowano to wyższym poziomem bezpieczeństwa oraz łatwiejszą dostępnością dla osób o ograniczonej mobilności. Wskazano jednak, że realizacja tego wariantu napotyka obecnie na opór ze strony władz leśnych (Lasy Państwowe), co może zablokować inwestycję.

Infrastruktura rowerowa: mieszkańcy Jaru podkreślili, że samo otwarcie przejścia nie wystarczy. Konieczne jest zintegrowanie go z systemem ścieżek rowerowych, aby umożliwić dojazd do stacji rowerem („Bike & Ride”).

Bariery formalno-prawne i finansowanie

Konsultacje ujawniły istotne rozbieżności między oczekiwaniami mieszkańców, a możliwościami realizacyjnymi miasta i kolei.

Rola PKP i finansowanie: część mieszkańców stała na stanowisku, że koszty budowy dojścia powinny zostać pokryte lub współfinansowane przez Polskie Koleje Państwowe (PKP). Z informacji przekazanych podczas spotkań wynika jednak, że partycypacja PKP w tej inwestycji jest mało prawdopodobna, co przenosi ciężar finansowy na Gminę Miasta Toruń.

Audyt bezpieczeństwa: wskazano na problemy proceduralne – wcześniejsze propozycje miasta dotyczące organizacji dojścia zostały negatywnie zaopiniowane przez audytora bezpieczeństwa ruchu, co wstrzymało prace.

Podsumowanie rekomendacji: otwarcie przejścia do stacji kolejowej „Toruń Katarzynka” jest inwestycją pilną i oczekiwaną społecznie.

Rekomenduje się:

- intensyfikację rozmów z PKP i Lasami Państwowymi w celu przełamania impasu formalnego (zgody na teren, forma przekroczenia torów),
- analizę możliwości wdrożenia **dojścia tymczasowego**, które spełniałoby wymogi bezpieczeństwa, a jednocześnie natychmiastowo udostępniło stację mieszkańcom,
- bezwzględne uwzględnienie w projekcie **dowiązania ścieżek rowerowych** do infrastruktury przystanku kolejowego.

Wyniesienie skrzyżowania ulic Fasolowej i Chabrowej

Temat przebudowy tego skrzyżowania dotyczy bezpośrednio mieszkańców osiedla Wrzosa i nie wywołał reakcji ze strony mieszkańców osiedla Jar. Choć sama inwestycja ma charakter punktowy, dyskusja wokół niej ujawniła szerszy problem związany z hierarchią ulic na osiedlu oraz niespełnionymi obietnicami dotyczącymi organizacji ruchu.

Spór o zasadność inwestycji

Zdania mieszkańców co do konieczności fizycznego uspokojenia ruchu w tym miejscu są podzielone, co wynika z różnej oceny natężenia ruchu na ul. Fasołowej.

Argumenty za spowolnieniem: część mieszkańców wskazała, że ul. Fasołowa, mimo że jest drogą osiedlową, jest traktowana przez kierowców jako droga z pierwszeństwem i trasą szybkiego ruchu. Powoduje to liczne sytuacje niebezpieczne, wymuszające interwencję inżynierską.

Argumenty przeciw: mieszkańcy sąsiedniej ul. Kwiatowej podnieśli argument, że ul. Fasołowa nie jest na tyle ruchliwa, by wymagała dodatkowego spowalniania. W ich ocenie to ul. Kwiatowa stała się niebezpieczną „drogą wylotową”, a ruch powinien zostać przeniesiony właśnie na szerszą ul. Fasołową – zgodnie ze strategią obiecywaną przez miasto od lat, lecz dotąd niezrealizowaną. W tej optyce, spowalnianie ruchu na ul. Fasołowej może zniechęcać kierowców do korzystania z niej, utrwalając problem na ul. Kwiatowej.

Alternatywne rozwiązania techniczne

W toku konsultacji (zarówno spotkań, jak i korespondencji mailowej) zgłoszono wątpliwości co do ekonomicznej zasadności budowy wyniesionego skrzyżowania. Mieszkańcy zaproponowali alternatywy, które mogą być tańsze lub bardziej efektywne:

- **małe rondo:** zamiast progów zwalniających, czy wyniesionej tarczy, zasugerowano budowę małego ronda. Mieszkańcy wskazali, że w Toruniu istnieją już przykłady małych rond, które skutecznie uspokajają ruch, nie utrudniając jednocześnie przejazdu autobusom komunikacji miejskiej,
- **sygnalizacja ostrzegawcza:** w uwagach mailowych pojawił się głos, że wyniesienie skrzyżowania jest rozwiązaniem nieekonomicznym. Jako tańszą i skuteczną alternatywę zaproponowano montaż **pulsujących sygnalizatorów ostrzegawczych** informujących o zmianie pierwszeństwa lub niebezpiecznym miejscu.

Powiązanie z bezpieczeństwem pieszych

W kontekście ul. Fasolowej zwrócono również uwagę na braki w infrastrukturze pieszej w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Zgłoszono **brak przejścia dla pieszych** na ul. Ugory na wysokości ul. Fasolowej. Jest to naturalny ciąg komunikacyjny dla osób przechodzących z Wrzosów na Jar (przez las), a brak przejścia dla pieszych stwarza w tym rejonie zagrożenie.

Podsumowanie rekomendacji

W przypadku skrzyżowania ul. Fasolowej i ul. Chabrowej rekomenduje się ponowną analizę zasadności budowy wyniesionego skrzyżowania w kontekście kosztów. Należy rozważyć warianty alternatywne: **budowę małego ronda** lub **montaż aktywnej sygnalizacji ostrzegawczej**, które mogą być lepiej odebrane społecznie. Kluczowe jest jednak, aby jakakolwiek interwencja na ul. Fasolowej była skoordynowana z działaniami na ul. Kwiatowej, tak aby docelowo przenieść ciężar ruchu na ul. Fasolową, odciążając wąskie uliczki osiedlowe.

Spowolnienie ruchu na ul. Kwiatowej

Temat bezpieczeństwa na ulicy Kwiatowej wyłonił się jako istotny wątek podczas spotkania z mieszkańcami Wrzosów. Choć ulica ta ma charakter lokalny, w opinii mieszkańców przejęła funkcję nieformalnej „drogi wylotowej” (skrót) dla kierowców omijających główne arterie, co drastycznie obniżyło poziom bezpieczeństwa.

Diagnoza zagrożeń i infrastruktura

Mieszkańcy wskazali szereg deficytów infrastrukturalnych, które w połączeniu z nadmierną prędkością pojazdów stwarzają realne zagrożenie dla pieszych:

- **charakter tranzytowy**: ulica jest wykorzystywana przez kierowców do szybkiego przemieszczania się, co generuje hałas i ryzyko wypadków. Mieszkańcy domagają się fizycznego uspokojenia ruchu;

- **infrastruktura przystankowa:** szczególną uwagę zwrócono na tzw. przystanek tymczasowy, który funkcjonuje w tej lokalizacji od bardzo długiego czasu. Jego konstrukcja i lokalizacja są oceniane jako problematyczne – pasażerowie (w tym uczniowie szkół) wysiadają wprost na jezdnię lub wąskie pobocze, a w pobliżu brakuje wyznaczonych przejść dla pieszych, co zmusza do przekraczania ruchliwej drogi w miejscach niedozwolonych;
- **wyjazd ze sklepu POLOmarket:** wskazano na ograniczoną widoczność przy wyjeździe z parkingu sklepu, co przy dużych prędkościach rozwijanych przez kierowców na ul. Kwiatowej prowadzi do częstych wymuszeń pierwszeństwa i sytuacji kolizyjnych.

Konflikt o hierarchię ulic Kwiatowa i Fasolowa

Problem ul. Kwiatowej jest ściśle powiązany z dyskusją o przebudowie sąsiedniej ul. Fasolowej. W toku konsultacji wybrzmiał wyraźny głos mieszkańców ul. Kwiatowej, sprzeciwiający się dalszemu uspokajaniu ruchu na ul. Fasolowej (np. poprzez wyniesione skrzyżowania).

Postulat przeniesienia ruchu: mieszkańcy argumentują, że zgodnie z wieloletnimi zapowiedziami miasta, to szersza ul. Fasolowa powinna przejąć ciężar ruchu lokalnego, odciążając wąską ul. Kwiatową. Obawiają się, że spowalnianie ul. Fasolowej przyniesie efekt odwrotny do zamierzonego – zniechęci kierowców do korzystania z niej i wtłoczy jeszcze więcej aut na ul. Kwiatową.

Podsumowanie rekomendacji

Sytuacja na ul. Kwiatowej wymaga interwencji, jednak nie może być ona planowana w oderwaniu od sąsiedniego układu drogowego.

Rekomenduje się:

- **audyt bezpieczeństwa:** przeprowadzenie wizji lokalnej w rejonie przystanku autobusowego i wyjazdu ze sklepu POLOmarket w celu wyznaczenia bezpiecznych przejść dla pieszych.

- **zmianę organizacji ruchu:** rozważenie wprowadzenia fizycznych elementów uspokojenia ruchu (progi, szykany), przy jednoczesnym dążeniu do systemowego przekierowania potoków pojazdów na ul. Fasolową, zgodnie z pierwotną hierarchią dróg na osiedlu,
- **dedykowane konsultacje:** z uwagi na specyfikę problemu, sugeruje się, aby szczegółowe rozwiązania projektowe były konsultowane bezpośrednio z mieszkańcami ul. Kwiatowej.

Pozostałe uwagi i postulaty ogólne

Mieszkańcy zgłosili szereg uwag, które nie wpisywały się w główne obszary inwestycyjne (punkty 1–8), lecz mają kluczowe znaczenie dla codziennego funkcjonowania osiedli Wrzosa i Jar. Poniżej przedstawiono syntezę zgłoszonych problemów, podzieloną na kategorie tematyczne.

Stan techniczny dróg i infrastruktura pieszka

Zarówno podczas spotkań, jak i w korespondencji mailowej, mieszkańcy wskazali na degradację infrastruktury na mniejszych ulicach osiedlowych oraz braki w ciągach pieszych.

Remonty nawierzchni

Mieszkańcy wskazali na pilną potrzebę interwencji na **ul. Słonecznej, ul. Ugory oraz ul. Lnianej**. Zgłosili trudności z poruszaniem się (zarówno pieszo, jak i autem) oraz postulowali wprowadzenie ograniczeń prędkości i uporządkowanie parkowania. Dodatkowo zgłoszono zły stan nawierzchni na **ul. Technicznej i ul. Maszynowej** (liczne ubytki w jezdni) oraz **ul. Polnej** na odcinku od **ul. Legionów** do **ul. Szosa Chełmińska**.

Deficyty w infrastrukturze pieszej:

- **ul. Traktorowa:** zwrócono uwagę na niebezpiecznie wąski chodnik po południowej stronie ulicy, gdzie piesi (w tym dzieci szkolne) poruszają się w bezpośredniej bliskości autobusów i aut,

- **ul. Grasera:** zgłoszono problem zastoisk wodnych i luźnej kostki brukowej na nowym chodniku oraz brak ciągłości dojścia do przystanku tramwajowego (brakujące kilkanaście metrów utwardzenia),
- **dostępność:** na osiedlu Jar (nowe inwestycje) wciąż występują bariery architektoniczne (zbyt wąskie chodniki zastawione autami, wysokie krawężniki), utrudniające poruszanie się osobom z niepełnosprawnościami.

Obsługa komunikacyjna szkoły podstawowej przy ul. św. Jana Bosko

Duże emocje i liczne głosy krytyczne budzi wpływ ruchu generowanego przez prywatną szkołę podstawową zlokalizowaną przy ul. św. Jana Bosko na lokalny układ drogowy. Mieszkańcy wskazują na dominację ruchu szkolnego nad osiedlowym, co prowadzi do paraliżu wąskich uliczek, zagrożenia bezpieczeństwa oraz degradacji infrastruktury drogowej.

Petycja mieszkańców ul. Storczykowej: w toku prac nad raportem wpłynęła formalna petycja mieszkańców (z dn. 22 października 2024 r.) w wersjach papierowej i elektronicznej:

- **skala ruchu:** mieszkańcy przedstawili własne obliczenia, z których wynika, że ulicą tą przejeżdża dziennie ponad 1000 samochodów dowożących dzieci do szkoły (z czego ok. 500 w samym szczycie porannym między godz. 7:00 a 8:15),
- **stan infrastruktury:** nadmierne natężenie ruchu doprowadziło do dewastacji nawierzchni ul. Storczykowej. Dokumentacja fotograficzna dołączona do petycji wskazuje na liczne ubytki, zapadnięte studzienki kanalizacyjne oraz zniszczone progi zwalniające,
- **postulat nowej drogi:** mieszkańcy ul. Storczykowej sprzeciwiają się wykorzystywaniu ich ulicy jako głównego dojazdu (nawet przy zastosowaniu spowolnienia ruchu). Zamiast tego, postulują budowę dedykowanej nowej drogi dojazdowej bezpośrednio od ul. Ugory do granicy działki szkolnej (prostopadłej do ul. Ugory, omijającej zabudowę jednorodzinną).

Rozwiązania organizacyjne („Kiss & Ride” i godziny lekcyjne): w korespondencji mailowej mieszkańcy zwrócili uwagę, że problemu nie rozwiąże sama infrastruktura, lecz konieczne są zmiany w organizacji pracy szkoły. Zgłoszono następujące postulaty:

- **zróżnicowanie godzin:** wymuszenie na placówce ustalenia różnych pór rozpoczynania lekcji dla różnych grup wiekowych (np. inne dla klas 1-3, 4-6, 7-8), aby rozłożyć potoki ruchu w czasie i uniknąć porannej kumulacji,
- **strefa wysadzania:** urządzenie na terenie szkoły miejsc postojowych typu „Kiss & Ride” lub wyznaczenie bezpiecznej zatoki postojowej przy ul. Ugory, z której dzieci mogłyby bezpiecznie dojść do szkoły chodnikiem, bez konieczności wjeżdżania rodziców w głąb osiedla.

Transport publiczny: pojawiła się sugestia przesunięcia przystanku autobusowego przy ul. Ugory (obecnie przy rondzie) w kierunku ul. Storczykowej. Taka lokalizacja mogłaby zachęcić starszych uczniów do korzystania z komunikacji miejskiej, redukując liczbę aut dowożących dzieci.

Odrzucone i kontrowersyjne koncepcje: podczas spotkań negatywnie oceniono pomysł budowy nowej drogi równoległej na północ od ul. Wiśniowieckiego. Mieszkańcy wyrazili również obawy związane z planami dalszej rozbudowy szkoły o komercyjne obiekty sportowe, co może wygenerować dodatkowy ruch w godzinach popołudniowych i wieczornych, potęgując uciążliwości dla mieszkańców ul. Storczykowej.

Transport zbiorowy

Mieszkańcy obu osiedli czują się niedostatecznie skomunikowani z kluczowymi punktami miasta, co generuje niepotrzebny ruch samochodowy.

Połączenie z Uniwersytetem Mikołaja Kopernika w Toruniu: zdecydowanie wybrzmiał postulat utworzenia regularnej linii autobusowej łączącej bezpośrednio

Wrzosa z kampusem Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu na Bielanach, co wyeliminowałoby konieczność uciążliwych przesiadek.

Dojazd do Szpitala Miejskiego im. Mikołaja Kopernika: Mieszkańcy Jaru zawnieśli o nową linię autobusową na trasie Forteczna – Graseira – Szpital Miejski, zapewniającą bezpośredni dojazd do placówki medycznej.

Nazewnictwo: zgłoszono uwagę dotyczącą mylących nazw przystanków (np. przystanek „Słoneczna” nie znajduje się przy ul. Słonecznej), co wprowadza chaos informacyjny.

Zarządzanie inwestycjami i utrzymanie

Ostatnią grupę uwag stanowią kwestie związane z harmonogramem prac i bieżącym utrzymaniem:

- **kumulacja remontów:** mieszkańcy wyrazili obawę, że jednoczesne rozpoczęcie wielu inwestycji (ul. Watzenrodego, ul. Strobanda, ronda) doprowadzi do paraliżu komunikacyjnego i „odcięcia” osiedla Jar. Postuluje się precyzyjne etapowanie prac;
- **utrzymanie zimowe:** konsultacje odbywały się po intensywnych opadach śniegu, co uwypukliło problemy z odśnieżaniem. Mieszkańcy ocenili działania służb jako niewystarczające, szczególnie na mniejszych ulicach dojazdowych;
- **nowe połączenia (Bydgoszcz):** wnioskowano o analizę połączenia Wrzosów (na wysokości Barbarki) z drogą wojewódzką w kierunku Bydgoszczy (Rozgarty/Przysiek), co zdjęłoby ruch tranzytowy z ul. Szosa Chełmińska.

Podsumowanie

Część z powyższych postulatów (np. remonty nawierzchni, korekty rozkładów jazdy) nie wymaga wielomilionowych nakładów inwestycyjnych, a może znacząco poprawić jakość życia mieszkańców.

REKOMENDACJE

Poniższe zestawienie stanowi zestawienie wniosków płynących z konsultacji społecznych. Rekomendacje zostały podzielone na działania kluczowe, wymagające systemowego podejścia, oraz działania możliwe.

Działania kluczowe (strategiczne)

Są to priorytetowe kierunki działań, które definiują jakość układu komunikacyjnego dla całych osiedli Wrzosy i Jar:

Holistyczne planowanie układu drogowego:

- należy odejść od planowania inwestycji w izolacji. Wszelkie zmiany (np. na ul. Hubego czy ul. Strobanda) muszą być analizowane w kontekście całego układu obu osiedli,
- w ramach planowanej współpracy z ekspertami z Politechniki Krakowskiej, należy przeprowadzić dogłębną analizę sposobów rozładowania ruchu w punktach krytycznych. Celem jest stworzenie spójnego systemu, który rozwiąże problemy nie tylko lokalne (Jar), ale również wpłynie na odciążenie węzłów na Wrzosach, takich jak rondo Polna/Szosa Chełmińska.

Kompleksowa przebudowa ronda na skrzyżowaniu ulic Watzenrodego i Ugory:

- obecny kształt ronda został oceniony negatywnie pod kątem bezpieczeństwa, przepustowości i klarowności,
- rekomenduje się przebudowę skrzyżowania, rozważając wariant ronda turbinowego. Projekt musi uwzględniać separatory ruchu, poprawę wadliwej detekcji tramwajowej oraz przywrócenie prawoskrętu.

Warunkowe podejście do przedłużenia ul. Strobanda:

- inwestycja ta budzi skrajne emocje i wymaga precyzyjnej analizy zysków (odciążenie ul. Watzenrodego) i strat (hałas, wycinka lasu, bezpieczeństwo przy szkole),

- warunek konieczny: w przypadku decyzji o realizacji, ulica ta nie może stać się drogą przelotową. Musi zostać zaprojektowana jako trasa o charakterze uspokojonym, z fizycznymi barierami dla prędkości, aby chronić mieszkańców przed skutkami wzmożonego ruchu i hałasu.

Integracja z koleją (przystanek kolejowy Toruń-Katarzynka):

- należy zintensyfikować działania zmierzające do otwarcia dojścia pieszego z ul. Grudziądzkiej do stacji kolejowej. Jest to postulat cieszący się powszechnym poparciem,
- rekomenduje się wdrożenie rozwiązań tymczasowych, jeśli docelowa infrastruktura wymaga długotrwałych uzgodnień, aby jak najszybciej udostępnić przystanek mieszkańcom.

Priorytet dla komunikacji miejskiej: rozwój transportu zbiorowego jest kluczem do redukcji liczby samochodów. Należy dążyć do uruchomienia nowych połączeń (np. bezpośrednia linia Wrzosey-Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu) oraz poprawy dostępności przystanków, traktując to jako równorzędny element strategii drogowej.

Działania możliwe (operacyjne i inżynieryjne)

Konkretne interwencje w infrastrukturę, mające na celu rozwiązanie zdiagnozowanych problemów lokalnych.

Rondo na skrzyżowaniu ul. Watzenrodego z ul. Ugory

Przystanek autobusowy: Należy rozważyć przesunięcie przystanku autobusowego znajdującego się przy wylocie z ronda (ul. Ugory) w stronę ul. Storczykowej. Pozwoli to na wygospodarowanie przestrzeni niezbędnej do budowy osobnego pasa zjazdowego lub poszerzenia jezdni.

Ul. Hubego

Budowa ronda: Na skrzyżowaniu z ul. Watzenrodego rekomenduje się budowę ronda, co jest rozwiązaniem preferowanym przez mieszkańców w celu ułatwienia wyjazdu.

Oznakowanie i hałas: Należy zweryfikować oznakowanie (problem lewoskrętu przy wyjeździe z osiedla) oraz podjąć działania ograniczające hałas generowany przez pojazdy.

Ulice Fasolowa i Chabrowa

Forma uspokojenia ruchu: Choć mieszkańcy oczekują poprawy bezpieczeństwa, kosztowne wyniesienie całego skrzyżowania budzi wątpliwości. Rekomenduje się analizę tańszych i efektywnych alternatyw, takich jak **małe rondo** lub system aktywnej sygnalizacji ostrzegawczej.

Ulice Słoneczna, Ugory i Lniana

Należy rozważyć wprowadzenie stref uspokojonego ruchu na szerszym obszarze osiedla.

Ul. Kwiatowa

Wymaga pilnej interwencji (progi, szykany) z uwagi na wykorzystywanie jej jako skrótu („drogi wylotowej”) i zagrożenie dla pieszych.

Audyt chodników

Należy poprawić stan techniczny i szerokość chodników na obu osiedlach, ze szczególnym uwzględnieniem dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Priorytetem są ulice wymienione w raporcie (m.in. ul. Traktorowa, ul. Gräsera).

Inne inwestycje drogowe

- **Skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Forteczną:** rekomenduje się kontynuację planowanej budowy ronda, z uwagi na brak sprzeciwu społecznego i konieczność poprawy bezpieczeństwa.
- **Druga jezdnia ul. Watzenrodego:** Inwestycja ta jest oczekiwana przez mieszkańców i powinna zostać uwzględniona w najbliższych planach budżetowych.
- **Szkoła Salezjańska:** Należy przeanalizować możliwość utworzenia dodatkowego wyjazdu z terenu szkoły, aby rozłożyć potoki ruchu generowane przez dowożenie dzieci.

Zarządzanie bieżące: należy położyć większy nacisk na konserwację nawierzchni oraz skuteczność zimowego utrzymania dróg (odśnieżanie), co bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo i płynność ruchu.

PEŁNA LISTA REKOMENDACJI

Celem konsultacji społecznych było dokonanie społecznej diagnozy problemów oraz wypracowanie możliwych rozwiązań dotyczących użytkowników dróg na osiedlach Wrzosa i Jar. Na podstawie uwag zebranych podczas spotkań z mieszkańcami oraz zgłoszonych za pośrednictwem poczty elektronicznej oraz tradycyjnej powstała lista rekomendacji.

Uwagi ogólne

- należy odejść od planowania inwestycji w izolacji. Wszelkie zmiany (np. na ul. Hubego czy ul. Strobanda) muszą być analizowane w kontekście całego układu obu osiedli,
- w ramach planowanej współpracy z ekspertami z Politechniki Krakowskiej, należy przeprowadzić dogłębną analizę sposobów rozładowania ruchu w punktach krytycznych. Celem jest stworzenie spójnego systemu, który rozwiąże problemy nie tylko lokalne (Jar), ale również wpłynie na odciążenie węzłów na Wrzosach, takich jak skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Szosa Chełmińska.

Skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Szosa Chełmińska

- poprawa widoczności na prawoskręcie z ul. Szosa Chełmińska (lustra, korekta infrastruktury rowerowej) oraz audyt bezpieczeństwa wyjazdu ze stacji paliw Orlen,
- przebudowa skrzyżowania z optymalizacją pasów ruchu na wlotach (analiza w zakresie utworzenia dodatkowego pasa skrętu w ul. Polną - w kierunku wschodnim i przedłużenia lewego pasa ruchu na ul. Szosa Chełmińska),
- analiza możliwości stworzenia alternatywnych wyjazdów z osiedla (np. kierunek Barbarka-Rozgarty) przy jednoczesnym odstąpieniu od ingerencji w tereny rekreacyjne przy ul. Wrzosowej.

Skrzyżowanie ul. Polnej z ul. Forteczną

- realizacja ronda zgodnie z planem (priorytet w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego),
- zaprojektowanie ronda o odpowiednio dużej średnicy (unikając rozwiązań typu „mini-rondo”),
- bezwzględne zastosowanie dedykowanego, intensywnego oświetlenia przejść dla pieszych w obrębie nowej tarczy skrzyżowania.

Skrzyżowanie ul. Watzenrodego z ul. Ugory

Kompleksowa przebudowa skrzyżowania ul. Watzenrodego z ul. Ugory, z uwzględnieniem:

- docelowej budowy ronda turbinowego, z wprowadzeniem niezwłocznych działań doraźnych, w tym: korekty geometrii ronda, m.in. za pośrednictwem separatorów ruchu, poprawy wadliwej detekcji tramwajowej, przywrócenia prawoskrętu w ul. Ugory,
- ponownej analizy w zakresie przesunięcia przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów (głasy podzielone), z rozważeniem np. montażu barierek wymuszających na rowerzystach spowolnienie lub zejście z roweru przed wjazdem na jezdnię,
- analizy możliwości wprowadzenia rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo wyjazdu spod pasażu handlowego (piekarnia Piekus, drogeria Rossmann), z jednoczesnym odstępniem od likwidacji dotychczasowych wyjazdów bądź lewoskrętów,
- rozważenia utworzenia wyjazdu ze sklepu Intermarche równoległego do ul. Watzenrodego i prowadzącego do ul. Freytaga, wprowadzenia nakazu skrętu w prawo przy wyjeździe ze sklepu, budowy drugiego wjazdu/wyjazdu na wysokości piekarni Piekus,
- przesunięcia przystanku autobusowego w kierunku ul. Storczykowej (za wjazd do sklepu Intermarche),
- montażu kamer monitoringu miejskiego, bezpośrednio na skrzyżowaniu.

Ul. Watzenrodego

- wprowadzenie rozwiązań spowalniających ruch, w tym wyniesionych przejść dla pieszych, zawężeń optycznych,
- budowa drugiej jezdni ul. Watzenrodego, z uwzględnieniem postulatu spowolnienia ruchu.

Ul. Hubego oraz skrzyżowanie ul. Hubego z ul. Watzenrodego

- przebudowa skrzyżowania ul. Hubego i ul. Watzenrodego na rondo,
- budowa ronda tymczasowego lub instalacja sygnalizacji świetlnej, celem doraźnej poprawy bezpieczeństwa do momentu docelowej przebudowy (lub budowy drugiej nitki ul. Watzenrodego),
- wprowadzenie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo przy wyjeździe na skrzyżowanie (przystanek tramwajowy zasłania widoczność),
- weryfikacja algorytmu sygnalizacji świetlnej przy przejeździe tramwajowym (zbyt długo palące się światło czerwone),
- korekta oznakowania przy wyjeździe z osiedla przy ul. Watzenrodego 27-27A, poprzez przesunięcie znaku D-3 (droga jednokierunkowa) za wyjazd z osiedla oraz demontaż nakazu skrętu w prawo.

Przedłużenie ul. Strobanda i połączenie z ul. Zbożową

- przeprowadzenie dodatkowej, pogłębionej analizy ruchu, która potwierdzi, czy budowa drogi faktycznie odciąży ul. Watzenrodego, czy jedynie wygeneruje nowe potoki ruchu tranzytowego,
- zaprojektowanie, w przypadku kwalifikacji zadania do realizacji, ulicy ze strefą uspokojonego ruchu („tempo 30”) z fizycznymi barierami dla prędkości i zapewnieniem ochrony przyrody i zachowaniem istniejących przedeptów leśnych.

Otwarcie przejścia z ul. Grudziądzkiej do stacji kolejowej „Toruń Katarzynka”

- zintensyfikowanie działań zmierzających do otwarcia dojścia pieszego z ul. Grudziądzkiej do stacji kolejowej,
- analiza możliwości wdrożenia dojścia tymczasowego, które spełniałoby wymogi bezpieczeństwa, a jednocześnie natychmiastowo udostępniło stację mieszkańcom,
- uwzględnienie w projekcie dowiązania ścieżek rowerowych do infrastruktury przystanku kolejowego.

Ul. Fasolowa oraz skrzyżowanie ul. Fasolowej z ul. Chabrową

- ponowna analiza zasadności budowy wyniesionego skrzyżowania, z rozważeniem rozwiązań alternatywnych np. budowy małego ronda lub montażu aktywnej sygnalizacji ostrzegawczej,
- budowa przejścia dla pieszych na ul. Ugory na wysokości ul. Fasolowej.

Inne zagadnienia poruszane przez uczestników

Spowolnienie ruchu na ul. Kwiatowej

- przeprowadzenie wizji lokalnej w rejonie tymczasowego przystanku autobusowego i wyjazdu ze sklepu POLOmarket w celu wyznaczenia bezpiecznych przejść dla pieszych,
- rozważenie wprowadzenia fizycznych elementów uspokojenia ruchu (progi, szykany), przy jednoczesnym dążeniu do systemowego przekierowania potoków pojazdów na ul. Fasolową, zgodnie z pierwotną hierarchią dróg na osiedlu,
- dedykowane konsultacje (celem uzgodnienia szczegółowych rozwiązań projektowych z mieszkańcami ul. Kwiatowej).

Obsługa komunikacyjna szkoły podstawowej przy ul. św. Jana Bosko

- analiza możliwości budowy dedykowanej nowej drogi dojazdowej bezpośrednio od ul. Ugory do granicy działki szkolnej (prostopadłej do ul. Ugory, omijającej zabudowę jednorodzinną),
- remont nawierzchni ul. Storczykowej,
- wytyczenie miejsc postojowych typu „Kiss & Ride” w optymalnych lokalizacjach przy szkole i/lub na ul. Ugory.

Stan techniczny dróg i infrastruktura piesza

- remont nawierzchni ul. Słonecznej, ul. Ugory i ul. Lnianej oraz wprowadzenie ograniczeń prędkości i uporządkowanie parkowania na tych ulicach,
- remont nawierzchni ul. Technicznej i ul. Maszynowej oraz ul. Polnej (na odcinku od ul. Legionów do ul. Szosa Chełmińska),
- uzupełnienie i poprawa infrastruktury pieszej: ul. Traktorowej (niebezpiecznie wąski chodnik po południowej stronie ulicy); ul. Grasera (problem zastoisk wodnych i luźnej kostki brukowej na nowym chodniku oraz brak ciągłości dojścia do przystanku tramwajowego); na osiedlu Jar (zbyt wąskie chodniki zastawione autami, wysokie krawężniki).

Transport zbiorowy

- rozważenie utworzenia regularnych linii autobusowych: łączącej bezpośrednio Wrzosey z kampusem Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu na Bielanach oraz na trasie Forteczna – Grasera – Szpital Miejski,
- rozważenie zmiany mylących nazw przystanków (np. przystanek „Słoneczna” nie znajduje się przy ul. Słonecznej).



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

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1.

Analiza uwag przesłanych drogą elektroniczną

Zgodnie z oficjalnym raportem podsumowującym, w trakcie konsultacji wpłynęło **65 uwag drogą elektroniczną**. Analiza surowego zbioru treści tych wiadomości pozwala na ich dokładne poszeregowanie pod względem tematyki oraz charakteru zgłaszanych postulatów.

Poniżej szczegółowa klasyfikacja i analiza nadesłanych uwag:

Połączenie ulic Strobanda i Zbożowej

Jest to temat, który wygenerował największą liczbę interakcji (ok. **28-30 bezpośrednich odniesień**) i jako jedyny mocno spolaryzował mieszkańców.

— **Głosy PRZECIW** (ok. 55-60% w tej kategorii)

Charakteryzują się bardzo rozbudowaną argumentacją. Mieszkańcy (głównie Wrzosów, ale też Jaru) podnosili kwestie niszczenia terenów rekreacyjnych, bezpieczeństwa dzieci (droga przy szkole/przedszkolu), ryzyka tranzytu („mała średnicówka”) oraz niespełnionych obietnic deweloperskich o „ślepej ulicy”. Pojawiły się konkretne postulaty techniczne na wypadek budowy: ekrany fotowoltaiczne, zakaz ruchu ciężarowego i korytarze dla zwierząt.

— **Głosy ZA** (ok. 40-45% w tej kategorii)

W tej grupie dominowały krótkie, często jednozdaniowe deklaracje (np. „*Głosuję za połączeniem...*”), co w kilku przypadkach wyglądało na zorganizowaną akcję wysyłania identycznych wiadomości (metoda kopiuj-wklej). Argumentacja merytoryczna pojawiała się rzadziej i dotyczyła głównie względów ewakuacyjnych, odciążenia ul. Watzenrodego oraz ogólnego rozwoju miasta.

Skrzyżowanie ulic Hubego i Watzenrodego

To drugi najczęściej poruszany temat (ponad 15 zgłoszeń). W przeciwieństwie do ul. Strobanda, tutaj panuje pełna zgodność.

- Mieszkańcy domagają się budowy ronda.
- Argumentują to niemożnością bezpiecznego wyjazdu z osiedla w godzinach szczytu, ograniczoną widocznością przez przystanek tramwajowy i rosnącą liczbą mieszkańców nowych bloków.
- Pojawił się też precyzyjny wniosek Spółdzielni Mieszkaniowej o korektę oznakowania (znaki D-3) przy wyjeździe z osiedla, aby umożliwić legalny lewoskręt.

Druga nitka ul. Watzenrodego

Temat ten pojawił się w około 10-12 wiadomościach.

- Zdecydowana większość autorów domaga się natychmiastowej budowy drugiej jezdni, traktując to jako priorytet inwestycyjny i spełnienie dawnych obietnic.
- Pojawiły się jednak pojedyncze, ale merytoryczne głosy odrębne, sugerujące, że poszerzanie drogi zachęci do szybkiej jazdy. Zamiast tego postulowano uspokojenie ruchu (wyniesione przejścia) i inwestycje w alternatywy.

Rondo na skrzyżowaniu ulic Watzenrodego i Ugory

Liczne uwagi (ok. 10-12 zgłoszeń) dotyczyły funkcjonowania tego konkretnego węzła.

- Mieszkańcy narzekają na likwidację prawoskrętu i chaos na pasach ruchu.
- **Wyjazd ze sklepu Intermarche**
Zgłoszono konkretne propozycje przebudowy wyjazdu z marketu (nakaz skrętu w prawo lub nowy wyjazd od tyłu sklepu), aby nie blokować ronda.

- Silny sprzeciw wobec pomysłów odsuwania przejść dla pieszych od ronda, co utrudniłoby dostęp do pawilonów handlowych.

Inne istotne tematy

Komunikacja Miejska i PKP (ok. 8-10 uwag):

- Postulaty o autobus łączący Wrzosey z UMK/Plażą.
- Żądanie otwarcia dojścia do stacji PKP Toruń Katarzynka (z uwzględnieniem dojścia pieszego przez las).

Bezpieczeństwo przy Szkole Salezjańskiej:

- Krytyka dominacji ruchu szkolnego nad osiedlowym.
- Propozycje strefy "Kiss & Ride" na ul. Ugory zamiast wpuszczania aut pod samą szkołę.

Stan techniczny ulic:

- Zgłoszenia dotyczące dziur i braku chodników na mniejszych ulicach: Techniczna, Maszynowa, Słoneczna, Grasera (zastoiska wody).

Rondo Polna – Szosa Chełmińska:

- Uwagi o niebezpiecznym prawoskręcie (kolizja z rowerzystami) i trudnym wyjeździe ze stacji Orlen.

Skrzyżowanie ulic Polnej i Ugory, ze szczególnym uwzględnieniem relacji prawoskrętnej z ulicy Polnej (od strony ul. Grudziądzkiej) w kierunku ulicy Ugory. Zidentyfikowano dwa scenariusze generujące zatory:

- **Konflikt z pieszymi:** Podczas wyświetlania sygnału zielonego ogólnego (dla jazdy na wprost i w prawo), na przejściu przez ulicę Ugory również zapala się światło zielone dla pieszych. Powoduje to konieczność przepuszczania pieszych przez skręcające pojazdy, co blokuje prawoskręt i tamuje ruch na pasie.
- **Warunkowy skręt:** W cyklu, gdy dla jazdy na wprost świeci się światło czerwone, a uruchomiona jest „zielona strzałka” (warunkowy skręt w prawo),

piesi mają światło czerwone. Mimo to, wymóg bezwzględnego zatrzymania się przed sygnalizatorem (stop) powoduje spowolnienie manewru i brak płynności, mimo braku kolizji z pieszymi.

Jeden uczestnik zasugerował montaż **dodatkowego sygnalizatora kierunkowego** (bezkolizyjnego) dla samochodów skręcających w prawo. Pozwoliłoby to na płynny przejazd w fazie, gdy na przejściu dla pieszych panuje światło czerwone, bez konieczności zatrzymywania się przed strzałką warunkową, co znacząco udrożniłoby ten newralgiczny wlot na skrzyżowanie.

Podsumowanie struktury zgłoszeń

Analiza ilościowa i jakościowa wskazuje na wyraźną hierarchię problemów:

1. **Priorytet emocjonalny:** spór o połączenie Strobanda-Zbożowa (podział mieszkańców).
2. **Priorytet inżynierski:** rondo na Hubego (konsensus co do konieczności budowy).
3. **Priorytet strategiczny:** dokończenie ul. Watzenrodego (druga nitka).

Załącznik nr 2.

Podsumowanie pierwszego spotkania konsultacyjnego

Data: 25 listopada 2025 r.

Miejsce: Zespół Szkół Muzycznych, ul. Szosa Chełmińska 224/226.

Uczestnicy: Mieszkańcy osiedla Wrzosi oraz przedstawiciele Rady Okręgu (łącznie 30 osób).

Przebieg i charakterystyka spotkania

Spotkanie dedykowane było mieszkańcom osiedla Wrzosi. W dyskusji wzięło udział 30 osób. Główny ciężar rozmów spoczywał na problemach komunikacyjnych południowej i zachodniej części obszaru objętego konsultacjami, ze szczególnym naciskiem na rondo przy ul. Polnej i Szosie Chełmińskiej oraz lokalne układy drogowe (ul. Kwiatowa, Fasolowa).

Kluczowe tematy i postulaty mieszkańców

Rondo Polna – Szosa Chełmińska

Dla mieszkańców Wrzosów jest to kluczowy węzeł komunikacyjny. Uczestnicy wskazali, że obecna geometria ronda i przepustowość wyczerpały się.

- **Problem systemowy:** Mieszkańcy podkreślali, że samo wydłużenie lewoskrętów czy zmiany sygnalizacji są niewystarczające. Głównym problemem jest brak alternatywnych wyjazdów z północnego Torunia w stronę centrum i Bydgoszczy.
- **Bezpieczeństwo:** Zgłoszono krytyczne uwagi dotyczące prawoskrętu z Szosy Chełmińskiej w ul. Polną – wzniesienie terenu ogranicza widoczność rowerzystów. Wskazano również na niebezpieczny wyjazd ze stacji paliw Orlen, gdzie krótka linia przerywana utrudnia włączenie się do ruchu.
- **Alternatywy:** Pojawił się postulat (choć oceniony jako niszowy) połączenia ul. Wrzosowej z ul. Polną, aby odciążyć rondo, jednak wiązałoby się to z ingerencją w tereny zielone.

Rondo Watzenrodego – Ugory (Perspektywa Wrzosów)

Mieszkańcy Wrzosów zgłosili szereg uwag dotyczących funkcjonowania tego skrzyżowania:

- **Oznakowanie:** Wskazano na nieintuicyjny podział pasów na ul. Ugory (pasy prowadzące na Jar, Wrzosa i na wprost), co generuje sytuacje kolizyjne.
- **Infrastruktura:** Zauważono potrzebę dwupasmowego wyjazdu z osiedla Wrzosa.
- Piesi i rowerzyści:** Zgodzono się co do konieczności odsunięcia ścieżek rowerowych od tarczy ronda w głąb ul. Ugory (na północ), aby zmniejszyć liczbę punktów kolizyjnych.
- **Przystanek:** Zasugerowano, że zatoka autobusowa przy rondzie (na ul. Ugory) jest problematyczna i blokuje możliwość poszerzenia jezdni – padła propozycja jej przeniesienia.

Połączenie ulic Strobanda i Zbożowej

Temat ten wywołał podział zdań, z przewagą głosów sceptycznych ze strony mieszkańców Wrzosów.

- **Obawy:** Głównym argumentem przeciwko inwestycji była obawa przed zmianą charakteru ulicy Zbożowej w „małą średnicówkę” oraz utrata naturalnej strefy buforowej (lasu) oddzielającej Wrzosa od Jaru. Mieszkańcy obawiają się efektu „stopy w drzwiach” i dalszej degradacji terenów leśnych.
- Argumenty poparcia:** Część mieszkańców poparła pomysł, upatrując w nim szansy na łatwiejszy dostęp do pętli tramwajowej przy ul. Heweliusza, co poprawiłoby skomunikowanie Wrzosów z resztą miasta.

Lokalne problemy drogowe (Kwiatowa, Fasolowa, Słoneczna)

Spotkanie ujawniło silny konflikt interesów dotyczący hierarchii ulic na osiedlu:

Ulica Kwiatowa: Mieszkańcy tej ulicy alarmowali, że stała się ona niebezpiecznym skrótem („drogą wylotową”). Zgłoszono problem niebezpiecznego przystanku tymczasowego oraz wyjazdu ze sklepu.

Ulica Fasolowa: Wybrzmiał spór o wyniesienie skrzyżowania Fasolowa/Chabrowa. Mieszkańcy Kwiatowej postulowali przeniesienie ruchu na szerszą ul. Fasolową (zgodnie z pierwotnymi planami), sprzeciwiając się jej spowalnianiu. Inni mieszkańcy wskazywali na konieczność uspokojenia ruchu na Fasolowej.

Stan nawierzchni: Zgłoszono konieczność remontów i wprowadzenia ograniczeń prędkości na ulicach Słonecznej, Ugory oraz Lnianej.

Inne postulaty

- **Kolej:** Mieszkańcy Wrzosów opowiedzieli się za budową przejścia podziemnego (tunelu) do stacji Toruń Katarzynka, argumentując to wyższym bezpieczeństwem niż w przypadku kładki.

Transport zbiorowy: Zgłoszono wyraźny postulat utworzenia bezpośredniej linii autobusowej łączącej Wrzosy z kampusem Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu na Bielanych.

Szkoła Salezjańska: Podniesiono problem ruchu generowanego przez szkołę. Mieszkańcy oczekują osobnego duktu/dojazdu dla rodziców, ale z zastrzeżeniem, by nie odbywało się to kosztem terenów zielonych.

Wnioski ze spotkania

Spotkanie z mieszkańcami Wrzosów pokazało, że priorytetem dla tej części miasta jest udrożnienie wyjazdu w kierunku centrum (rondo Polna) oraz ochrona kameralnego charakteru osiedla przed nadmiernym ruchem tranzytowym z rozbudowującego się Jaru. Widoczny jest również silny nacisk na poprawę bezpieczeństwa pieszych na mniejszych ulicach osiedlowych.

Załącznik nr 3.

Podsumowanie pierwszego spotkania konsultacyjnego

Data: 27 listopada 2025 r.

Miejsce: Szkoła Podstawowa nr 4 (filia), ul. Grasera 1.

Uczestnicy: Mieszkańcy osiedla Jar oraz przedstawiciele Rady Okręgu (łącznie 50 osób).

Przebieg i charakterystyka spotkania

Drugie spotkanie przyciągnęło większą liczbę uczestników niż pierwsze (50 osób). Dyskusja koncentrowała się na problemach dynamicznie rozwijającego się osiedla, które mierzy się z niewydolnością układu drogowego (tzw. wąskie gardła) oraz błędami w projektowaniu nowej infrastruktury. Dominowało poczucie pilnej potrzeby udrożnienia wyjazdów z osiedla w kierunku centrum.

Kluczowe tematy i postulaty mieszkańców

Rondo Watzenrodego – Ugory

Mieszkańcy Jaru ocenili to skrzyżowanie negatywnie, wskazując na niską płynność ruchu i bezpieczeństwo.

- **Bezpieczeństwo:** Zwrócono uwagę na zbyt duże nagromadzenie bodźców (torowisko, przejścia, ścieżki rowerowe) blisko tarczy ronda, co rozprasza kierowców.
- **Geometria i pasy:** Mieszkańcy Jaru wskazali, że wyprofilowanie ronda jest mylące – jadąc z północy, niektórzy kierowcy nie rejestrują wjazdu na rondo. Zgłoszono problem lewego pasa ulicy Ugory (od strony Polnej), z którego kierowcy często "wcinają się" na pas sąsiedni.
- **Przepustowość:** Wybrzmiał postulat budowy drugiej nitki ulicy Watzenrodego oraz przywrócenia prawoskrętu z Watzenrodego w Ugory.

- **Postulaty:** Sugerowano przebudowę na rondo turbinowe, montaż separatorów pasów ruchu oraz poprawę wadliwej detekcji tramwajowej (światła blokują ruch nawet gdy tramwaj nie jedzie).

Ulica Hubego

Temat ten wypłynął bardzo silnie właśnie podczas drugiego spotkania. Ul. Hubego została zidentyfikowana jako kluczowy problem wyjazdowy dla nowej części osiedla.

Wyjazd na Watzenrodego: Mieszkańcy zgłosili, że włączenie się do ruchu graniczy z cudem. Postulowano budowę ronda na skrzyżowaniu ulic Hubego i Watzenrodego lub wprowadzenie nakazu skrętu w prawo (z ul. Gräsera).

- **Hałas:** Zgłoszono problem hałaśliwych pojazdów (motocykli) i postulowano uspokojenie ruchu w tym rejonie.
- **Alternatywy:** Pojawiła się sugestia połączenia ul. Hubego z ul. Forteczną, aby stworzyć alternatywny wyjazd, choć część mieszkańców obawia się ingerencji w teren fortecy.

Przedłużenie ulicy Strobanda (perspektywa Jaru)

W odróżnieniu od mieszkańców Wrzosów, uczestnicy spotkania na Jarze podeszli do tego tematu bardziej pragmatycznie.

- **Funkcjonalność:** Inwestycja jest postrzegana pozytywnie jako sposób na odciążenie ul. Watzenrodego (m.in. przez pracowników firmy Neuca).
- Komunikacja miejska:** Podkreślono wagę poprowadzenia linii tramwajowej wzdłuż nowej drogi.
- **Warunki:** Mieszkańcy zaznaczyli, że jeśli droga powstanie, musi być spowolniona (bliskość szkoły) i uwzględniać istniejące leśne „przedepły” dla pieszych spacerujących między osiedlami. Zgłoszono postulat usunięcia miejsc parkingowych przy ul. Zbożowej dla udroźnienia ruchu.

Dostęp do kolei (Toruń-Katarzynka)

Mieszkańcy wyrazili zniecierpliwienie brakiem legalnego dojścia do przystanku kolejowego.

Rozwiązania tymczasowe: Nalegano na natychmiastowe wdrożenie rozwiązań tymczasowych, niezależnie od przewlekłych procedur z PKP.

- **Rowerzyści:** Podkreślono konieczność połączenia przejścia ze ścieżką rowerową.

Pozostałe problemy lokalne

Zimowe utrzymanie dróg: Spotkanie odbyło się po intensywnych opadach śniegu, co wywołało falę krytyki dotyczącą odśnieżania osiedla.

Kumulacja remontów: Wyrażono obawę, że jednoczesne rozpoczęcie prac na Strobanda, Watzenrodego i rondach doprowadzi do całkowitego „odcięcia” Jaru od miasta.

Transport publiczny: Wnioskowano o nową linię autobusową łączącą osiedle ze Szpitalem Miejskim (trasa: Forteczna – Gräsera – Szpital).

- **Chodniki:** Zgłoszono braki w infrastrukturze pieszej, m.in. przy ul. Gräsera (zastoiska wody, brak ciągłości dojścia do tramwaju).

Wnioski ze spotkania

Spotkanie na osiedlu Jar ujawniło, że priorytetem dla tej społeczności jest **rozbudowa infrastruktury** (druga nitka Watzenrodego, nowe ronda), która nie nadąża za tempem powstawania nowych bloków. Mieszkańcy są bardziej otwarci na nowe połączenia drogowe (Strobanda) niż sąsiedzi z Wrzosów, pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa przy placówkach edukacyjnych. Widoczna jest duża presja na rozwiązanie problemu wyjazdu z ulicy Hubego.