



Miasto Toruń

Raport podsumowujący
konsultacje społeczne dotyczące
założeń polityki parkingowej
Gminy Miasta Toruń



Toruń, czerwiec 2026 r.

SPIS TREŚCI

Spis treści	2
Podstawowe informacje	7
Termin	7
Uczestnicy	7
Gospodarz i organizator	7
Przedmiot i cel	8
Działania informacyjne i promocyjne	9
Przebieg konsultacji	10
Koszt przeprowadzenia konsultacji	11
Wyniki ankiety konsultacyjnej	12
Informacja o uczestnikach ankiety	12
Mobilność interesariuszy Zespołu Staromiejskiego	13
Diagnoza wyzwań polityki parkingowej w Zespole Staromiejskim	15
Bezpieczeństwo i problemy osób pieszych	15
Problemy dotyczące parkowania	18
Problemy dotyczące ruchu samochodowego	21
Bezpieczeństwo i problemy rowerzystów oraz użytkowników hulajnóg	24
Podsumowanie diagnozy wyzwań	27
Założenia polityki parkingowej dla Zespołu Staromiejskiego	28
Dostępność miejsc parkingowych i miejsca dla mieszkańców	28
Miejsca zastrzeżone – koperty	32
Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania	35
Uprawnienia do wjazdu i parkowania	39
Bezpieczeństwo ruchu	43
Podsumowanie założeń dla Zespołu Staromiejskiego	47
Komunikacja miejska jako alternatywa	49
Lokalizacja parkingu wielopoziomowego w centrum	54

Założenia polityki parkingowej poza Zespołem Staromiejskim	58
Inne kwestie dotyczące polityki parkingowej	63
Możliwe rozwiązania polityki parkingowej.....	65
Częstotliwość połączeń komunikacji miejskiej	70
Powiększenie parkingu pod Mostem im. J. Piłsudskiego	71
Budowa nowego parkingu wielopoziomowego w centrum	73
Oddzielenie ruchu rowerowego	74
Remonty ulic i chodników	76
Uregulowanie godzin odbioru odpadów komunalnych	77
Uregulowanie godzin dostaw	79
Rozbudowa systemu informacji parkingowej i naprowadzania kierowców	80
Budowa nowych dróg rowerowych	82
Ograniczenie liczby miejsc zastrzeżonych	83
Budowa parkingu wielopoziomowego przy dworcu Toruń Główny	85
Egzekwowanie obowiązujących przepisów przez służby	86
Elektroniczny system zezwoleń na wjazd i parkowanie	88
Włączenie istniejących parkingów do systemu Park & Ride	89
Ograniczenie ruchu na starówce na czas wydarzeń kulturalnych	91
Obniżenie stawek w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania	92
Instalacja znaków informujących o odholowaniu pojazdów	94
Czasowe wyłączenie odcinków dróg w weekendy i dni wolne od pracy	95
Ustawianie parkletów, kwietników lub mebli miejskich	97
Rozwój monitoringu wizyjnego w celu identyfikacji samochodów	98
Ograniczenie ruchu na starówce w weekendy i dni wolne od pracy	100
Wyniesienie skrzyżowań, przejść dla pieszych i części ulic	101
Wyznaczenie miejsc parkingowych tylko dla mieszkańców starówki	103
Ustalenie w Strefie A stawek w wysokości 50% stawki w ŚSPP	104
Montaż słupków blokujących wjazd	106
Zastępowanie asfaltu kostką brukową	107
Esowanie toru jazdy	109
Dalsza zmiana kategorii dróg z publicznych na wewnętrzne	110

Podniesienie stawek w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania	112
Rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Bydgoskim Przedmieściu.....	113
Wprowadzenie stref płatnego parkowania w innych częściach Torunia.....	115
Preferowane rozwiązania wśród grup interesariuszy	116
Spotkania konsultacyjne	124
Spotkanie konsultacyjne dla przedsiębiorców	124
Pierwsze otwarte spotkanie konsultacyjne	124
Drugie otwarte spotkanie konsultacyjne	129
Rozwiązania rekomendowane przez uczestników spotkań	135
Uwagi przesłane pocztą elektroniczną i tradycyjną	138
Uwagi przesłane pocztą elektroniczną.....	138
Uwagi przesłane pocztą tradycyjną	141
Lista rekomendacji	142
Podsumowanie rekomendacji.....	143
Założenia polityki parkingowej	143
Polityka parkingowa na Zespole Staromiejskim	146
Polityka parkingowa w innych częściach Torunia.....	151
Opracowanie merytoryczne raportu	153
Załączniki do raportu.....	154
Protokół ze spotkania w dn. 28 lutego 2026 r.	154
Przebieg spotkania	154
Protokół ze spotkania w dn. 5 marca 2026 r.	166
Wnioski dotyczące Zespołu Staromiejskiego.....	167
Wnioski dotyczące innych części miasta.....	170
Uwagi przesłane pocztą elektroniczną.....	180
Uczestnik 1	180
Uczestnik 2	180

Uczestnik 3	181
Uczestnik 4	184
Uczestnik 5	185
Uczestnik 6	185
Uczestnik 7	186
Uczestnik 8	186
Uczestnik 9	187
Uczestnik 10	187
Uczestnik 11	187
Uczestnik 12	188
Uczestnik 13	190
Uczestnik 14	191
Uczestnik 15	192
Uczestnik 16	192
Uczestnik 17	195
Uczestnik 18	195
Uczestnik 19	196
Uczestnik 20	197
Uczestnik 21	198
Uczestnik 22	199
Uczestnik 23	201
Uczestnik 24	202
Uczestnik 25	202
Uczestnik 26	204
Uczestnik 27	206
Uczestnik 28	207
Uczestnik 29	207
Uczestnik 30	210
Uczestnik 31	211
Uczestnik 32	213
Uczestnik 33	213
Uczestnik 34	215

Uczestnik 35	216
Uczestnik 36	217
Uczestnik 37 – Rada Okręgu nr 2 – Stawki	218
Uczestnik 38	219
Uczestnik 39	219
Uczestnik 40	221
Uczestnik 41	233
Uczestnik 42	234
Uwaga przesłana pocztą tradycyjną	238

PODSTAWOWE INFORMACJE

Termin

Konsultacje społeczne dotyczące założeń polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń odbyły się od 16 lutego do 15 marca 2026 r. W trakcie konsultacji odbyły się trzy spotkania konsultacyjne:

- 17 lutego br. – spotkanie konsultacyjne z udziałem przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w Zespole Staromiejskim (Muzeum Okręgowe w Toruniu),
- 28 lutego br. – otwarte spotkanie konsultacyjne (Centrum Kształcenia Ustawicznego w Toruniu),
- 5 marca br. – otwarte spotkanie warsztatowe w dwóch grupach roboczych (Toruńskie Laboratorium Miejskie).

Uczestnicy

W procesie konsultacyjnym łącznie wzięło udział **1363 uczestników**. W spotkaniach konsultacyjnych uczestniczyło ogółem **233 osób**, w tym 58 w spotkaniu z udziałem przedsiębiorców, 110 osób w otwartym spotkaniu konsultacyjnym oraz 65 osób w otwartym spotkaniu warsztatowym. Spośród 1194 osób, które uczestniczyły w przygotowanej ankiecie konsultacyjnej, **1087 uczestników** udzieliło przynajmniej jednej odpowiedzi na pytania merytoryczne dotyczące polityki parkingowej. Ponadto, **42 osoby** przesyłały uwagi za pośrednictwem poczty elektronicznej, a jedna pocztą 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**.

W przygotowanie i realizację konsultacji społecznych zaangażowane były zespoły Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia, Biura Toruńskiego Centrum Miasta oraz Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu. W przygotowanie merytoryczne zakresu konsultacji społecznych w obszarze dotyczącym Zespołu Staromiejskiego zaangażowana była również Rada Okręgu nr 12 – Staromiejskie, zaś do opracowania ankiety konsultacyjnej wykorzystano również materiały wypracowane wspólnie z Radą Okręgu nr 13 – Bydgoskie w ramach konsultacji społecznych dotyczących bezpieczeństwa i organizacji ruchu na Bydgoskim Przedmieściu.

Ponadto, wsparcia *pro publico bono* w prowadzeniu otwartego spotkania warsztatowego w dn. 5 marca br. udzieliła Fundacja Stabilo.

Przedmiot i cel

Przedmiotem konsultacji społecznych dotyczących **założeń polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń** był przyszły dokument miejski określający misję, wizję, cele oraz założenia polityki parkingowej Miasta Torunia, w szczególności w zakresie funkcjonowania stref płatnego parkowania, lokalizacji parkingów zbiorczych oraz związków między polityką parkingową a rozwojem zrównoważonej mobilności miejskiej.

Punktem wyjścia do konsultacji społecznych była decyzja Prezydenta Miasta Torunia o zastąpieniu opracowanej w 2020 r. polityki parkingowej i rezygnacji z realizacji założeń dokumentu „Polityki parkingowej dla Gminy Miasta Toruń na lata 2020–2025 z perspektywą do roku 2030”. Dostrzegając, że zaproponowane w dokumencie rozwiązania nie odpowiadają aktualnym potrzebom mieszkańców, Prezydent Miasta Torunia uwzględnił temat założeń polityki parkingowej w projekcie Planu Konsultacji Społecznych na 2026 r., który przyjęty został przez Radę Miasta Torunia uchwałą nr 385/26 z dn. 29 stycznia 2026 r.

Celem przeprowadzonych konsultacji było kompleksowe **zebranie opinii, potrzeb, doświadczeń, oczekiwań i rekomendacji mieszkańców dotyczących polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń**, ze szczególnym uwzględnieniem społecznego wypracowania założeń przyszłej polityki parkingowej Miasta. Dodatkowym celem

konsultacji było zmapowanie potrzeb mieszkańców dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym transportu indywidualnego i zbiorowego, a także zdiagnozowanie obszarów wymagających interwencji lub działań mitygujących. Równolegle, dane zgromadzone w procesie konsultacyjnym wykorzystane zostały do identyfikacji obszarów, w których projektowane są przyszłe inwestycje miejskie, w szczególności w zakresie usprawnienia dostępności miejsc parkingowych.

Przygotowany na podstawie konsultacji dokument i zawarte w nim rekomendacje zostaną przekazane do **ekspertckiej analizy** w Wydziale Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia oraz wykorzystane do **opracowania projektu dokumentu przyszłej polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń**. Z uwzględnieniem danych zebranych w procesie przygotowany zostanie dokument ekspercki wyznaczający przyszłe kierunki rozwoju, potrzebne działania oraz rekomendowanie inwestycje, które pozwolą na dostosowanie polityki parkingowej Miasta do potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Przyszły projekt dokumentu zawierać będzie **warianty rozwiązań**, które przed akceptacją docelowego kierunku polityki parkingowej przez Prezydenta Miasta Torunia zostaną ponownie poddane konsultacjom społecznym, w których mieszkańcy będą mogli wyrazić opinię na temat każdego z wariantów rozwiązań oraz wskazać preferowany kierunek zmian.

Długofalowym celem przeprowadzonych konsultacji społecznych jest wzmocnienie udziału mieszkańców w wypracowywaniu rozwiązań w kluczowym dla jakości życia oraz mobilności miejskiej obszarze polityki parkingowej, a długofalowym efektem działań ma być poprawa funkcjonowania polityki parkingowej w Toruniu oraz usprawnienie mobilności miejskiej, w tym zrównoważonego rozwoju jej zasobów.

Działania informacyjne i promocyjne

Konsultacjom społecznym dotyczącym założeń polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń towarzyszyła akcja informacyjna skierowana do mieszkańców Torunia. 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 jednostki pomocnicze gminy oraz radni miasta Torunia.

Przebieg konsultacji

Zaplanowany proces konsultacji społecznych składał się następujących etapów: **dwa otwarte spotkania dla mieszkańców oraz spotkanie dla przedsiębiorców** prowadzących działalność na obszarze Zespołu Staromiejskiego. Podczas spotkań mieszkańcy i przedsiębiorcy mieli możliwość wyrażenia swoich opinii, podzielenia się doświadczeniami oraz przekazania uwag, propozycji lub rekomendacji dotyczących założeń lub funkcjonowania polityki parkingowej. Zgłoszone uwagi zostały zebrane w protokołach z spotkań, stanowiących załączniki nr 1, 2 i 3 do raportu. W ramach konsultacji mieszkańcy mieli również możliwość przekazywania uwag za pośrednictwem poczty elektronicznej lub poczty tradycyjnej. Zestawienie zgłoszonych w ten sposób uwag zamieszczone jest w załącznikach nr 4 i 5.

Przez cały okres prowadzenia konsultacji społecznych mieszkańcy mogli przekazać swoje opinie za pomocą przygotowanej ankiety konsultacyjnej, która zawierała pytania dotyczące kwestii zgłoszonych przez Biuro Toruńskiego Centrum Miasta i Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia oraz Miejski Zarząd Dróg w Toruniu, a także Radę Okręgu nr 12 – Staromiejskie (w tym odnoszące się do „Planu naprawy parkowania i mobilności w centrum Torunia”, opracowanego przez Radę we wrześniu 2024 r.). Przygotowana ankieta składała się z **25 zagadnień podzielonych na cztery części** dotyczące:

- wyzwań polityki parkingowej w Zespole Staromiejskim,
- założeń polityki parkingowej w Zespole Staromiejskim,
- założeń polityki parkingowej poza Zespołem Staromiejskim,
- możliwych rozwiązań dla polityki parkingowej w centrum Torunia.

Kwestionariusz rozpoczął się od krótkiej informacji o uczestnikach, które umożliwiły usprawnienie analizy danych dzięki uwzględnieniu podziału na grupy interesariuszy polityki parkingowej. Przekazane przez uczestników informacje pozwoliły uwzględnić okręg zamieszkania, powody korzystania z infrastruktury Zespołu Staromiejskiego oraz sposób przemieszczania się po mieście.

Równocześnie mieszkańcy mogli przekazać swoje uwagi za pomocą ankiety elektronicznej. Przygotowana ankieta składała się z **25 zagadnień podzielonych na**

cztery części dotyczące: wyzwań polityki parkingowej w Zespole Staromiejskim, założeń polityki parkingowej w Zespole Staromiejskim, założeń polityki parkingowej poza Zespołem Staromiejskim oraz opinii o 30 możliwych rozwiązaniach dla wyzwań polityki parkingowej w centrum Torunia. Kwestionariusz rozpoczynał się od krótkiej informacji o uczestnikach (3 pytania), w której respondenci mogli przekazać Urzędowi Miasta Torunia swoje dane kontaktowe, aby otrzymywać informacje o konsultacjach społecznych.

Koszt przeprowadzenia konsultacji

Konsultacje prowadzone były w ramach działalności Biura Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia i nie wiązały się z poniesieniem dodatkowych kosztów przez Gminę Miasta Toruń.

WYNIKI ANKIETY KONSULTACYJNEJ

Informacja o uczestnikach ankiety

W ankiecie konsultacyjnej udział wzięło **1087 uczestników**, którzy mogli dobrowolnie odpowiadać na pytania dotyczące 25 zagadnień podzielonych na cztery części merytoryczne.

Wśród uczestników ankiety najwięcej osób stanowili mieszkańcy okręgów **Jakubskie-Mokre (278 osób, 25,6%)**, **Chełmińskie (198 osób, 18,2%)** oraz **Bydgoskie (197 osób, 18,1%)**. Istotnie zaangażowani w konsultacje społeczne byli także mieszkańcy okręgów Wrzosa (89 osób, 8,2%) i Staromiejskie (74 osoby, 6,8%), a nieco mniejszym zainteresowaniem temat cieszył się wśród mieszkańców okręgów Skarpa (54 osoby, 5,0%), Rubinkowo (52 osoby, 4,8%) i Stawki (51 osób, 4,7%). Nieznacznie reprezentowani w ankiecie byli mieszkańcy innych okręgów w lewobrzeżnej – Podgórze (34 osoby, 3,1%), Rudaka (19 osób, 1,7%) i Czerniewic (pięć osób, 0,5%) – oraz wschodniej części miasta, Bielaw-Grębocina (23 osoby, 2,1%) i Kaszczorka (13 osób, 1,2%).

Uczestnicy mogli w ankiecie wskazać przynależność do **grupy interesariuszy polityki parkingowej**, zaznaczając dowolną liczbę odpowiedzi. Najliczniej osoby biorące udział w ankiecie wskazywały na korzystanie z oferty gastronomicznej (566 osób, 52,1% uczestników) oraz oferty kulturalnej Zespołu Staromiejskiego (473 osoby, 43,5%). Ponadto, 28,8% osób korzysta z oferty handlowej lub usługowej (313 osób), 27,7% odpoczywa na toruńskiej starówce (301 osób), 26,0% załatwia tam swoje sprawy zawodowe lub administracyjne (283 osoby), zaś 24,3% pokazuje Zespół Staromiejski gościom z innych miejscowości (264 osoby).

Wśród uczestników znalazło się **201 osób pracujących w Zespole Staromiejskim (18,5%)**, **84 osoby mieszkające na toruńskiej starówce (7,7%)**, **53 osoby prowadzące działalność gospodarczą w Zespole Staromiejskim (4,9%)**, 22 osoby uczące się lub studiujące na toruńskiej starówce (2,0%) oraz 109 osób, które odwiedza tam swoich bliskich, rodzinę lub przyjaciół (10,0%). Dodatkowo, 4,7% uczestników wskazało inny powód zainteresowania tematem parkowania (51 osób),

a 118 uczestników poinformowało, że w ogóle nie korzysta z oferty Zespołu Staromiejskiego (10,9%).

Odpowiadając na pytanie o **główny środek transportu w docieraniu na Zespół Staromiejski** niemal połowa uczestników wskazała **własny samochód** (505 osób, 47,9%), a dodatkowo co dwudziesty z nich wybrał samochód innej osoby (23 osoby, 2,2%) oraz taksówkę (21 osób, 2,0%). Oznacza to, że połowa uczestników ankiety deklaruje, że ich **podstawowym sposobem dojeżdżania do centrum miasta jest samochód osobowy**. Wśród drugiej połowy uczestników najczęstszym wyborem jest przemieszczanie się **pieszo** (238 osób, 22,6%) oraz **komunikacją miejską** (175 osób, 16,6%). Wyraźnie mniej popularnym było korzystanie z **roweru**, który jako główny środek przemieszczania wybrało 50 osób (4,7%). 15 uczestników nie wskazało głównego sposobu, a 26 osób zadeklarowało, że nie przyjeżdża na toruńską Starówkę.

Mobilność interesariuszy Zespołu Staromiejskiego

Analiza odpowiedzi udzielonych w komentarzach do dwóch pytań – „W jakim celu najczęściej przyjeżdżasz na toruńską Starówkę?” oraz „Z jakiego środka transportu najczęściej korzystasz, przyjeżdżając na toruńską Starówkę?” – pozwala na **identyfikację dominujących wzorców mobilności miejskiej dotyczących Zespołu Staromiejskiego**. Dodatkowym komentarzem podzieliło się łącznie 87 osób.

Można zauważyć, że dla większości uczestników toruńska **starówka funkcjonuje w praktyce jako strefa piesza**, której codziennymi użytkownikami są przede wszystkim mieszkańcy i osoby pracujące w tej części miasta, głównie mieszkańcy centrum Torunia. Szczegółowa analiza pozwoliła stworzyć alternatywny podział grup interesariuszy:

- mieszkańcy Zespołu Staromiejskiego,
- mieszkańcy osiedli sąsiadujących z toruńską starówką,
- osoby pracujące w Zespole Staromiejskim,
- przedsiębiorcy prowadzący działalność na toruńskiej starówce,
- dostawcy i kurierzy,

- rodzice i opiekunowie dzieci,
- użytkownicy obiektów sakralnych, w tym osoby senioralne,
- osoby korzystające z gastronomii i rekreacji,
- osoby korzystające z usług kulturalnych
- turyści.

Zdaniem uczestników każda z tych grup korzysta ze starówki w inny sposób, co wpływa na specyfikę problemów oraz oczekiwań dotyczących organizacji ruchu i dostępności. Dlatego w przestrzeni Zespołu Staromiejskiego dostrzegalne są konflikty interesów, szczególnie pomiędzy pieszymi a kierowcami.

Analiza sposobów przemieszczania się ukazała **dominację ruchu samochodowego oraz relatywnie niską atrakcyjność alternatywnych form transportu**. Samochód pozostaje dla połowy Torunian podstawowym i najbardziej przewidywalnym sposobem dotarcia do centrum miasta, mimo powszechnie wskazywanych trudności związanych z parkowaniem i ograniczoną przepustowością ulic.

- Ruch pieszy, choć charakterystyczny dla starówki, nie jest oceniany jako komfortowy i bezpieczny.
- Transport publiczny nie jest powszechnie postrzegany jako realna alternatywa dla samochodu, natomiast mobilność rowerowa ma charakter marginalny i wskazuje na niewykorzystany potencjał.
- Komunikacja miejska jest oceniana jako niewystarczająco konkurencyjna wobec samochodu osobowego, głównie z powodu niskiej częstotliwości kursów, braku priorytetów w ruchu oraz niedostatecznej integracji taryfowej.
- Z kolei, rowerzyści wskazują na brak spójnej infrastruktury, nieodpowiednią nawierzchnię, niedobór stojaków oraz brak rozwiązań dla rowerów elektrycznych.

Diagnoza wyzwań polityki parkingowej w Zespole Staromiejskim

Bezpieczeństwo i problemy osób pieszych

Na pytanie otwarte dotyczące poczucia bezpieczeństwa osób pieszych na Zespole Staromiejskim odpowiedzi udzieliło **461 osób**. Uczestnicy ocenili, że piesi stanowią najliczniejszą grupę codziennych użytkowników centrum Torunia, lecz samą starówkę uznawali za zdominowaną przez samochody, chaotycznie zorganizowaną i niewystarczająco bezpieczną.

W wypowiedziach powtarzało się przekonanie, że **bezpieczeństwo pieszych realizowane jest w sposób niespójny i niewydolny**, a obowiązujące zasady – w tym strefa zamieszkania i wynikające z niej ograniczenie prędkości – nie są egzekwowane. Poczucie zagrożenia dotyczyło, w ich opinii, zarówno godzin dziennych, jak i wieczornych, przy czym po zmroku wyraźnie wzrasta.

Analiza uwag pozwala wyróżnić kilka miejsc, w których piesi czują się zagrożeni:

- **ul. Bulwar Filadelfijski** był najczęściej wskazywanym miejscem zagrożeń. Uczestnicy zwracali uwagę na nadmierną prędkość samochodów, brak czytelnych i wyraźnie oznaczonych przejść dla pieszych, intensywny ruch turystyczny oraz kolizje pieszych z rowerami i hulajnogami. W ich opinii Bulwar, mimo swojej rekreacyjnej funkcji, stał się przestrzenią konfliktową, w której nakładają się potoki ruchu pieszych, rowerów, hulajnóg i aut, co powoduje brak przewidywalności i realne ryzyko wypadków.
- **ulice Szeroka i Mostowa** były oceniane jako względnie bezpieczne w ciągu dnia, jednak po zmroku ich charakter ulega zmianie. Najczęściej wskazywane problemy to szybka jazda hulajnóg i rowerów między pieszymi, tłok wynikający z wycieczek turystycznych i ogródków gastronomicznych.
- **wąskie ulice starówki**, m.in.: Chełmińska, Kopernika, Piekary, Podmurna, Szewska, Rabszewska i Jęczmienna. Są to miejsca, gdzie nakładają się zbyt duża prędkość pojazdów, ruch dostawczy realizowany w ciągu dnia, parkowanie ograniczające widoczność oraz bardzo ograniczona przestrzeń

dla pieszych. Uczestnicy podkreślali, że ulice te nie są przystosowane do obecnego modelu współdzielenia przez pieszych, samochody i dostawy.

- **Plac Rapackiego i Plac Teatralny**, na których ruch pieszych wyraźnie podporządkowany jest samochodom.

Głównymi źródłami problemów zgłaszanych przez pieszych są:

- **zbyt duża liczba samochodów na starówce**. Mieszkańcy zwracali uwagę na lekceważenie ograniczenia prędkości do 20 km/h, przejazdy tranzytowe przez centrum, całodniowy, chaotyczny ruch dostawczy, „krążenie” pojazdów w poszukiwaniu miejsc parkingowych. W konsekwencji piesi czują się zagrożeni i zmuszeni do ciągłej czujności w przestrzeni, która – ich zdaniem – powinna być podporządkowana ruchowi pieszemu.
- **nielegalne parkowanie** na chodnikach, w bramach i na zakrętach czy w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla pieszych. W wąskich uliczkach prowadzi to do sytuacji, w których piesi są wypychani na jezdnię, co zwiększa ryzyko wypadków i ogranicza widoczność.
- **zagrożenia ze strony rowerów i hulajnóg** poruszających się z dużą prędkością po chodnikach i deptakach. Szczególnie problematycznymi są kurierzy na rowerach elektrycznych, hulajnogi współdzielone porzucane w ciągach pieszych oraz brak wyraźnego rozdziału przestrzeni między pieszych a mikromobilnością.
- uczestnicy zwrócili również uwagę na:
 1. nierówny i śliski bruk,
 2. zbyt wąskie chodniki,
 3. brak udogodnień dla seniorów, osób z niepełnosprawnościami i rodzin z wózkami.

Z perspektywy pieszych toruńska starówka jest przestrzenią o dużym potencjale, jednak funkcjonuje jako obszar nadmiernie obciążony ruchem samochodowym i pozbawiony skutecznej kontroli. Poczucie zagrożenia wynika z jednoczesnego oddziaływania nadmiernej prędkości pojazdów, konfliktów funkcji przestrzeni, nielegalnego parkowania, słabej infrastruktury oraz niewystarczającej obecności służb porządkowych. Szczególnie wyraźnie powtarzał się wątek **braku realnej**

egzekucji przepisów, który prowadzi do poczucia „samowolki”. Zdaniem osób uczestniczących w konsultacjach ul. Bulwar Filadelfijski wymaga działań naprawczych, natomiast wąskie uliczki Starówki reorganizacji ruchu dostosowanej do ich historycznego charakteru.

Diagnoza problemów osób pieszych została również uwzględniona w **pytaniu oceniającym istotność problemów**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki udzielonych przez uczestników odpowiedzi.

Problem	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Rowery lub hulajnogi jadące po chodnikach	3,64	113	88	98	172	327	798
Zniszczone chodniki lub zły stan bruku	3,33	120	119	144	207	208	798
Samochody zaparkowane na chodnikach	3,21	173	119	118	143	245	798
Nierówna nawierzchnia ulic	3,14	148	139	147	178	185	797
Samochody jadące po chodnikach	2,74	269	129	131	76	193	798
Dostawy do lokali poza godzinami	2,52	272	150	182	80	114	798
Przemieszczanie grup wycieczkowych	2,50	267	124	234	79	92	798
Zbyt wąskie chodniki	2,39	284	159	187	99	69	798
Inne	2,51	110	7	72	9	49	247

Tabela 1. Diagnoza problemów pieszych w Zespole Staromiejskim. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Dla niespełna dwóch trzecich uczestników **problemem są rowery i hulajnogi jadące po chodnikach**, ponad połowa z nich wskazała na **zniszczone chodniki lub zły stan bruku**, a prawie połowa na **samochody zaparkowane na chodnikach oraz nierówną nawierzchnię ulic**. Mniejszymi problemami są **samochody jadące po chodnikach**, **dostawy do lokali poza godzinami**, **przemieszczanie się grup wycieczkowych** oraz **zbyt wąskie chodniki**. Pozostałe spostrzeżenia (inne) uwzględnione zostały we wcześniejszym opisie zgłaszanych problemów osób pieszych.

Problemy dotyczące parkowania

Kwestie parkowania stanowiły kluczowy obszar uwag uczestników konsultacji. Odpowiedzi na pytania otwarte pozwoliły na wskazanie miejsc, w których niedobór miejsc parkingowych jest szczególnie uciążliwy, a także na zebranie opinii dotyczących najważniejszych problemów organizacyjnych w tym zakresie. Swoje komentarze przedstawiło **536 mieszkańców**.

W odpowiedziach widoczna była **koncentracja problemów w kluczowych lokalizacjach**, które mieszkańcy wskazywali jako najbardziej dotknięte niedoborem miejsc parkingowych lub nadmiernie obciążone ruchem samochodowym. Należą do nich przede wszystkim:

- **ul. Bulwar Filadelfijski**, gdzie aktywność turystyczna i rekreacyjna łączy się z ograniczoną dostępnością miejsc postojowych,
- **ul. Wały gen. Sikorskiego** pełniąca funkcję ważnego ciągu komunikacyjnego i parkingowego dla centrum miasta,
- **al. Solidarności** (otoczenie Centrum Kulturalno-Kongresowego Jordanki), intensywnie obciążona ruchem związanym z wydarzeniami kulturalnymi oraz funkcjami usługowymi,
- **Plac Św. Katarzyny** i jego otoczenie,
- Otoczenie węzłów komunikacyjnych – **dworca autobusowego oraz dworca kolejowego Toruń Miasto** – generujące zapotrzebowanie na miejsca postojowe, krótkotrwałe i długotrwałe,
- ulice w **bezpośrednim otoczeniu Zespołu Staromiejskiego**, w szczególności na historycznych przedmieściach Bydgoskim, Chełmińskim i Mokrym, w tym na Osiedlu Młodych, które przejmują znaczną część ruchu wypychanego z Zespołu Staromiejskiego.

Lokalizacje łączy duża koncentracja ważnych **funkcji publicznych, usługowych, turystycznych i instytucjonalnych**, takich jak szkoły, placówki ochrony zdrowia, centra usługowe lub kulturalne czy urzędy. W połączeniu z ograniczonymi możliwościami przestrzennymi powoduje to kumulację problemów parkingowych oraz ich stopniowe rozlewanie się na kolejne obszary miasta, co generuje

narastające niezadowolenie mieszkańców okręgów sąsiadujących z Zespołem Staromiejskim, którzy na co dzień zmuszeni są do „konkurowania” o miejsca parkingowe z osobami dojeżdżającymi do pracy lub korzystającymi z usług na toruńskiej starówce.

Istotnym czynnikiem pogłębiającym trudności jest **wykorzystanie istniejących miejsc parkingowych**, w szczególności ich niska rotacja. Mieszkańcy zwracali uwagę, że w wielu z najbardziej obciążonych lokalizacji miejsca postojowe zajmowane są przez długie godziny przez osoby spoza obszaru (np. pracowników dojeżdżających do pracy, gości hoteli czy kierowców omijających opłaty w strefie płatnego parkowania). Brak zaprojektowanych i czytelnie oznaczonych postojów krótkoterminowych, zwłaszcza w sąsiedztwie instytucji publicznych i punktów usługowych, powoduje krążenie pojazdów w poszukiwaniu wolnego miejsca, zwiększając natężenie ruchu i pogarszając jakość przestrzeni publicznej.

W lokalizacjach o najwyższej presji parkingowej problematyczne dla mieszkańców jest także **nielegalne parkowanie**, w tym parkowanie na chodnikach, przejściach dla pieszych, terenach zielonych, skrzyżowaniach, drogach przeciwpożarowych oraz w bramach wjazdowych. Historyczna sieć ulic Zespołu Staromiejskiego nie jest przystosowana do obsługi tak dużej liczby pojazdów, co skutkuje blokowaniem przestrzeni pieszej, ograniczeniem widoczności oraz obniżeniem bezpieczeństwa.

W odpowiedziach wyraźnie zaznaczył się **sprzeciw wobec dalszego rozszerzania strefy płatnego parkowania**, która bywa postrzegana jako instrument o charakterze fiskalnym, nieprzynoszący realnej poprawy dostępności miejsc. Uczestnicy wskazywali, że prowadzi ona do wypychania pojazdów na sąsiednie osiedla, gdzie mieszkańcy odczuwają narastające obciążenie ruchem. Jednocześnie pojawiły się **postulaty zmian w funkcjonowaniu strefy**, takie jak obniżenie opłat, wprowadzenie bezpłatnych krótkich postojów czy zróżnicowanie zasad dla mieszkańców Torunia i użytkowników spoza miasta.

Z całości zgromadzonych opinii wyłania się obraz **systemowego kryzysu parkowania**, widocznego zarówno w najbardziej obciążonych punktach Zespołu Staromiejskiego, jak i w jego bezpośrednim otoczeniu. Deficyt miejsc parkingowych, niska rotacja, nadmiar kopert, nielegalne parkowanie oraz

nieskuteczna egzekucja przepisów wpływają negatywnie na bezpieczeństwo, komfort użytkowania przestrzeni oraz relacje społeczne, wskazując na konieczność kompleksowych, skoordynowanych działań o charakterze systemowym.

Diagnoza problemów dotyczących parkowania została również uwzględniona w **pytaniu oceniającym istotność problemów**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki udzielonych przez uczestników odpowiedzi.

Problem	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Brak dostępnych miejsc w otulinie	3,79	118	51	70	147	367	753
Brak dostępnych miejsc na Zespole	3,75	120	60	91	103	383	757
Zbyt duża liczba kopert	3,55	99	65	169	162	257	752
Samochody parkujące utrudniając ruch	3,48	126	84	126	147	276	759
Złe wykorzystanie miejsc przez kierowców.	3,43	108	102	147	153	244	754
Samochody parkujące na terenach zieleni	3,21	161	105	145	106	239	756
Samochody parkujące na chodnikach	3,19	161	96	163	115	224	759
Strefa zamieszkania	2,70	250	103	157	94	144	748
Duża liczba wydarzeń na Zespole	2,48	273	138	155	77	109	752
Inne	3,05	64	3	56	5	68	196

Tabela 2. Diagnoza problemów dotyczących parkowania w Zespole Staromiejskim.

Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Dla prawie siedmiu na dziesięciu uczestników najważniejszym wyzwaniem dotyczącym parkowania jest **niewystarczająca dostępność miejsc parkingowych w otulinie Zespołu Staromiejskiego**, a dla niespełna dwóch trzecich **brak dostępności miejsc parkingowych w samym Zespole Staromiejskim**. Nakładają się na to – wskazywane przez ponad połowę uczestników – nadmierna liczba kopert, parkowanie utrudniające ruch oraz niewłaściwe wykorzystanie miejsc parkingowych przez kierowców. Niemal połowa uczestników wskazywała na problemy wynikające

z parkowania na terenach zieleni oraz chodnikach. Mniejsze znaczenie dla osób uczestniczących w konsultacjach miały ograniczenia wynikające ze strefy zamieszkania oraz duża liczba wydarzeń kulturalnych lub społecznych, które odbywają się na Zespole Staromiejskim. Pozostałe spostrzeżenie (inne) uwzględnione zostały we wcześniejszym opisie zgłaszanych problemów.

Problemy dotyczące ruchu samochodowego

W ankiecie zebrano **254 wskazań** miejsc w Zespole Staromiejskim, w których kierowcy czują się niebezpiecznie lub problemów kierowców związanych z ruchem samochodowym.

Problemy zgłaszane przez kierowców dotyczą wszystkich aspektów korzystania z przestrzeni Zespołu Staromiejskiego — od parkowania, przez przejazdy wąskimi ulicami, po sposób organizacji ruchu i brak czytelnych zasad funkcjonowania historycznego centrum miasta. W wypowiedziach powtarzały się **obraz Starówki jako obszaru chaotycznej mobilności**, w którym kumulują się wzajemnie nakładające się niedobory:

- zbyt mała liczba miejsc parkingowych,
- brak kontroli nad nielegalnym parkowaniem,
- nieintuicyjne oznakowanie
- niewystarczające alternatywy komunikacyjne.

Kierowcy podkreślali, że obecny system jest niespójny, nieprzewidywalny i nieprzystający do skali natężenia ruchu generowanego przez użytkowników starówki i jej otoczenia.

Istotnym wątkiem jest **poczucie zagrożenia i stresu podczas jazdy**, wynikające z ograniczonej widoczności, wąskiej geometrii ulic oraz chaotycznego współwystępowania pieszych, rowerzystów i samochodów. W tym kontekście respondenci wskazują, że zagrożenia nie mają charakteru incydentalnego, lecz koncentrują się w **określonych punktach przestrzeni Starówki, które są postrzegane jako szczególnie niebezpieczne dla kierowców**. W analizie odpowiedzi powtarzają się przede wszystkim następujące miejsca:

- **ul. Bulwar Filadelfijski**, przestrzeń o bardzo wysokiej presji ruchu, gdzie intensywny ruch turystyczny, piesi poruszający się jezdnią, nielegalne parkowanie i nieczytelna organizacja ruchu generują sytuacje konfliktowe,
- **ul. Kopernika**, wąska ulica o ograniczonej widoczności, wymagająca ryzykownych manewrów przy wyjazdach z posesji i ulic podporządkowanych,
- **ul. Piekary**, jedno z największych miejsc Starówki, wskazywane jako obszar częstych wymuszeń pierwszeństwa i kolizji,
- **ulice Św. Jakuba i Św. Katarzyny**, obszary o słabym oświetleniu, dużym natężeniu ruchu pieszego oraz ograniczonej czytelności zasad,
- **skrzyżowania na obszarze starówki**, zwłaszcza te, w których parkowanie na narożnikach ulic ogranicza widoczność i utrudnia ocenę sytuacji drogowej,
- **wyjazdy z wąskich uliczek i bram**, określane przez kierowców jako „martwe pola”, często blokowane przez zaparkowane pojazdy.

Wymienione lokalizacje stanowią punkty, w których kumulują się problemy infrastrukturalne, organizacyjne i wynikające z zachowania użytkowników. Kierowcy wskazują, że w takich miejscach konieczne jest podejmowanie nagłych decyzji, manewrów „na ślepo” i jazda w warunkach znacznie obniżonej przewidywalności, co bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo.

Równolegle jako **najpoważniejszy problem systemowy** wskazywany jest **brak miejsc parkingowych**, obejmujący zarówno obszar starówki, jak i jej otulinę oraz sąsiednie osiedla. Deficyt miejsc skutkuje krążeniem pojazdów w poszukiwaniu wolnego stanowiska, co dodatkowo obciąża wąskie ulice, zwiększa zatłoczenie i sprzyja nielegalnemu parkowaniu.

Drugim silnie akcentowanym problemem jest **nielegalne parkowanie**, które — jak podkreślają sami kierowcy — bezpośrednio utrudnia bezpieczny przejazd.

Kolejnym źródłem frustracji są wysokie i — zdaniem kierowców — nieadekwatne **opłaty parkingowe**, które nie przekładają się na poprawę dostępności czy rotacji miejsc. W wielu wypowiedziach pojawiały się także **brak skutecznej egzekucji przepisów**, w tym niewystarczająca liczba patroli, brak odholowania pojazdów łamiących przepisy lub zagrażających bezpieczeństwu i tolerowanie wykroczeń sprzyjają poczuciu bezkarności i utrwalaniu niepożądanych zachowań.

W rezultacie kierowcy postrzegają Zespół Staromiejski jako obszar przeciążony ruchem, nieczytelnie zorganizowany, o ograniczonej przewidywalności i podwyższonym poziomie ryzyka. Oczekiwania wobec miasta obejmują uporządkowanie systemu parkowania, poprawę bezpieczeństwa w punktach krytycznych, wzmocnienie egzekucji przepisów oraz stworzenie realnych alternatyw transportowych.

Diagnoza problemów dotyczących ruchu samochodowego została również uwzględniona w **pytaniu oceniającym istotność problemów**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki udzielonych przez uczestników odpowiedzi.

Problem	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Sprzeczne oczekiwania użytkowników wobec funkcji ulic na Zespole	3,38	125	56	158	149	213	701
Zbyt dużo samochodów parkujących na Zespole	3,36	120	83	162	100	236	701
Trudność z przejazdem z powodu parkujących samochodów	3,01	158	117	136	135	154	700
Przekraczanie prędkości przez kierowców	2,88	194	112	136	100	158	700
Niewystarczająco częste kontrole straży miejskiej lub policji	2,86	231	82	137	53	197	700
Zablokowany lub ograniczony wjazd lub wyjazd z posesji	2,79	187	86	234	74	118	699
Hałas wynikający z ruchu samochodów	2,68	219	132	139	77	133	700
Emisja spalin i zanieczyszczenie powietrza	2,65	243	112	130	79	136	700
Inne	2,74	68	1	53	6	43	171

Tabela 3. Diagnoza problemów dotyczących ruchu samochodowego w Zespole Staromiejskim. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Ponad połowa uczestników wskazała, że problemem jest **sprzeczność oczekiwań różnych grup użytkowników wobec funkcji ulic w Zespole Staromiejskim**, co silnie wybrzmiało również w odpowiedziach opisowych – kierowcy, piesi i rowerzyści chcą inaczej korzystać z przestrzeni na toruńskiej starówce, na co nakładają się odmienne oczekiwania mieszkańców Zespołu Staromiejskiego, przedsiębiorców prowadzących tam działalność, osób pracujących, mieszkańców korzystających z oferty usługowej, gastronomicznej czy kulturalnej, a także turystów. Ich interesy stoją w wyraźnej sprzeczności, prowadząc do nieustannej rywalizacji o przestrzeń. Ponadto, dla niespełna połowy uczestników trudności generuje zbyt duża liczba samochodów parkujących na starówce oraz inne pojazdy blokujące swobodny przejazd. Mniej zaakcentowane zostały kwestie przekraczania prędkości przez kierowców, niewystarczającej obecności służb, blokowania wjazdu lub wyjazdu z posesji, hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza. Pozostałe spostrzeżenie (inne) uwzględnione zostały we wcześniejszym opisie zgłaszanych problemów.

Bezpieczeństwo i problemy rowerzystów oraz użytkowników hulajnóg

Poruszanie się rowerem lub hulajnogą po Zespole Staromiejskim było przez wielu uczestników postrzegane jako trudne i związane z ryzykiem. Odpowiedzi, na pytania dotyczące miejsc, w których ankietowani czują się niebezpiecznie, oraz najbardziej istotnych problemów ruchu rowerów i hulajnóg udzieliło **236 osób**.

Opinie uczestników wskazują, że **organizacja ruchu i stan infrastruktury nie zapewniają bezpieczeństwa i ciągłości przemieszczania**. Problemy tej grupy użytkowników nie wynikają z pojedynczych wyzwań, lecz z braku spójnego podejścia do spraw rowerzystów i użytkowników hulajnóg w mieście.

Najczęściej wskazywanym problemem jest **brak ciągłości i spójności infrastruktury rowerowej**. Uczestnicy podkreślali, że trasy rowerowe urywają się przypadkowo, są niepołączone, nieczytelne i nie tworzą sieci, która umożliwiałaby bezpieczne dotarcie na starówkę i poruszanie się po niej. W efekcie rowerzyści jadą po jezdni, wśród intensywnego ruchu samochodowego lub po chodnikach, co prowadzi do konfliktów z pieszymi. Rower nie jest postrzegany jako pełnoprawny środek transportu, lecz jako „użytkownik niepasujący” do przestrzeni.

Drugim istotnym obszarem problemowym jest **zły stan nawierzchni i infrastruktury technicznej**, w szczególności brukowane ulice historycznego centrum. Nierówna, śliska nawierzchnia, wyszczerbione kostki, uskoki, wysokie krawężniki, brak podjazdów oraz zaniechania w utrzymaniu infrastruktury zwiększają ryzyko wypadków i urazów. Problemy te są szczególnie dotkliwe dla osób starszych, dzieci, użytkowników rowerów elektrycznych oraz hulajnóg, a także w warunkach deszczu, po zmroku i przy dużym natężeniu ruchu.

Powtarzającym się motywem wypowiedzi jest **konflikt różnych uczestników ruchu**. Wąskie ulice starówki sprzyjają nakładaniu się potoków pieszych, rowerowych, hulajnogowych i samochodowych. Rowerzyści opisują nieprzewidywalne zachowania pieszych wchodzących w tor jazdy, agresywne lub nieuważne manewry kierowców oraz brak kontroli nad ruchem hulajnóg, które często poruszają się z dużą prędkością po chodnikach. Taki mieszany ruch prowadzi – w ocenie uczestników – do chaosu, licznych sytuacji kolizyjnych i wzmożonego stresu.

Kolejnym problemem jest **brak infrastruktury parkingowej dla rowerów**. Uczestnicy zwracali uwagę na niedobór stojaków, wiat, miejsc monitorowanych oraz punktów ładowania rowerów elektrycznych. Skutkuje to przypinaniem rowerów do elementów małej architektury, ogrodzeń czy elewacji, co pogarsza estetykę przestrzeni i może stwarzać zagrożenia dla pieszych. Jednocześnie powszechne są obawy przed kradzieżą, które dodatkowo zniechęcają do korzystania z roweru jako środka transportu w centrum miasta.

Rowerzyści i użytkownicy hulajnóg często wskazują również na niebezpieczne zachowania kierowców, takie jak przekraczanie prędkości, brak ustępowania pierwszeństwa, wymuszanie pierwszeństwa przejazdu czy parkowanie przy skrzyżowaniach i na narożnikach ulic. Zaparkowane „na rogu” samochody ograniczają widoczność przejazdów rowerowych i przejść dla pieszych.

W odpowiedziach wyodrębniają się lokalizacje o największym natężeniu zgłaszanych zagrożeń, w szczególności:

- **ul. Bulwar Filadelfijski**, wskazywany najczęściej ze względu na połączenie ruchu pieszego i rowerowego oraz śliską nawierzchnię,

- **ul. Szeroka**, przestrzeń o bardzo wysokim natężeniu pieszych, ograniczonej widoczności i braku warunków do bezpiecznej jazdy,
- **brukowane, wąskie ulice starówki**, w szczególności ulice **Piekary, Szewska i Chełmińska**, wskazywane jako miejsca o wysokim ryzyku kolizji i upadków,
- **ul. Most Pauliński** i inne **boczne uliczki starówki**, gdzie nielegalne parkowanie i brak widoczności znacząco zwiększają zagrożenia,
- **tereny zielone i przestrzenie słabo oświetlone po zmroku**, wskazywane jako niebezpieczne.

Z opinii wyłania się obraz **Zespołu Staromiejskiego jako przestrzeni nieprzyjaznej i niedostosowanej do ruchu rowerów i hulajnóg**, pozbawionej spójnej infrastruktury, zdominowanej przez samochody oraz słabo nadzorowanej. Brak ciągłości tras, konflikty między użytkownikami, zły stan nawierzchni oraz niedostatek infrastruktury parkingowej sprawiają, że poruszanie się rowerem lub hulajnogą wiąże się dyskomfortem. Oczekiwania rowerzystów i użytkowników hulajnóg są jednoznaczne – potrzebna jest spójna i ciągła sieć tras, wyraźna separacja ruchu, poprawa jakości nawierzchni, czytelne zasady korzystania z przestrzeni oraz eliminacja punktów o ograniczonej widoczności. Bez tych działań starówka pozostaje obszarem trudnym i nieprzyjaznym dla alternatywnych środków transportu.

Diagnoza problemów dotyczących ruchu rowerów i hulajnóg została również uwzględniona w **pytaniu oceniającym istotność problemów**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”.

Ponad dwie trzecie uczestników wskazała, że problemem jest **brak ciągłości dróg dla rowerów**, a w całej diagnozie wyzwań dla Zespołu Staromiejskiego wyzwanie spotkało się z największą zgodnością mieszkańców. Ponad połowa uczestników uznawała za problem **brak dostępnych parkingów rowerowych i wiat dla rowerów** oraz **niedostępność bezpiecznych stojaków dla rowerów**. Bardziej zróżnicowana była ocena stanu technicznego dróg dla rowerów, który przez zbliżoną liczbę uczestników był oceniany jako zły lub dobry. Zaledwie dla jednej piątej osób uczestniczących problemem był brak punktów ładowania rowerów lub hulajnóg elektrycznych, podczas gdy prawie połowa z nich nie uznawała tego za realne

wyzwanie wymagające zaangażowania samorządu. Pozostałe spostrzeżenie (inne) uwzględnione zostały we wcześniejszym opisie zgłaszanych problemów.

Poniższa tabela zawiera wyniki udzielonych przez uczestników odpowiedzi.

Problem	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Brak ciągłości dróg dla rowerów	3,85	79	32	98	149	300	658
Brak dostępnych parkingów rowerowych	3,37	119	53	140	158	188	658
Brak dostępnych wiat parkingowych dla rowerów	3,34	133	42	140	154	190	659
Niedostępność bezpiecznych stojaków dla rowerów	3,31	111	64	161	153	170	659
Stan techniczny dróg dla rowerów	3,01	129	108	172	127	122	658
Brak punktów ładowania	2,53	241	66	201	61	89	658
Inne	2,81	68	5	66	11	46	196

Tabela 4. Diagnoza problemów dotyczących ruchu rowerów i hulajnóg w Zespole Staromiejskim. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Podsumowanie diagnozy wyzwań

Wśród 31 wyzwań opiniowanych przez mieszkańców w ankiecie elektronicznej jako problematyczne zidentyfikowane zostały przede wszystkim:

- brak ciągłości dróg dla rowerów,
- brak dostępności miejsc parkingowych w otoczeniu starówki,
- brak dostępności miejsc parkingowych na Zespole Staromiejskim,
- zbyt duża liczba kopert na starówce,
- rowery i hulajnogi jadące po chodnikach,
- samochody parkujące w sposób utrudniający ruch innych pojazdów,
- brak dostępnych parkingów rowerowych,

- brak dostępnych wiat parkingowych dla rowerów,
- złe wykorzystanie dostępnych miejsc parkingowych przez kierowców,
- niedostępność bezpiecznych stojaków na rowery,
- zniszczone chodniki i zły stan bruku ulicznego,
- zbyt dużo samochodów parkujących na Zespole Staromiejskim.

Innymi wyzwaniami, w których liczba osób uznających je za problem przekraczała liczbę osób oceniających je jako nieproblematyczne, były: parkowanie pojazdów na chodnikach, parkowanie pojazdów na terenach zieleni, nierówna nawierzchnia ulic, trudność z przejazdem będąca skutkiem zaparkowanych samochodów oraz stan techniczny dróg dla rowerów.

Założenia polityki parkingowej dla Zespołu Staromiejskiego

Dostępność miejsc parkingowych i miejsca dla mieszkańców

Kwestia parkowania w Zespole Staromiejskim była opisywana przede wszystkim przez pryzmat codziennych doświadczeń związanych z użytkowaniem przestrzeni. Odpowiedzi na pytania o **dostępność miejsc parkingowych i miejsca parkingowe dla mieszkańców starówki** pokazują, w jaki sposób zasady przekładają się na praktyczne możliwości parkowania w okolicy miejsca zamieszkania. W tych sprawach opisowo wypowiedziało się łącznie **439 uczestników** ankiety.

W swoich wypowiedziach mieszkańcy Zespołu Staromiejskiego opisywali trudności związane z dostępnością miejsc parkingowych, ich codziennym użytkowaniem oraz rosnącą presją ze strony innych interesariuszy starówki, turystów, klientów usług, pracowników firm i gości hoteli. Z perspektywy mieszkańców parkowanie przestaje pełnić funkcję elementu infrastruktury, a staje się źródłem ograniczeń i konfliktów.

W wypowiedziach wyraźnie wybrzmiało przekonanie, że **obecny system parkowania jest niespójny, niesprawiedliwy i systemowo niewydolny**. Mieszkańcy odnosili się do szerszego funkcjonowania miasta, wskazując na chroniczny niedobór miejsc parkingowych, nadmierną liczbę miejsc zastrzeżonych, brak skutecznej

egzekucji przepisów oraz wieloletni brak inwestycji infrastrukturalnych jako główne przyczyny narastającego kryzysu parkingowego.

Najczęściej i najbardziej jednoznacznie wskazywanym problemem jest deficyt miejsc parkingowych, określany przez mieszkańców jako problem systemowy obejmujący całe miasto. Zgłaszane trudności nie dotyczą wyłącznie samej starówki, lecz obejmują również inne śródmiejskie obszary, w tym przedmieścia Bydgoskie, Chełmińskie i Mokre. Kluczowym dla mieszkańców jest przeciążenie liczbą aut parkujących w pobliżu **węzłów komunikacyjnych, szkół, szpitali, urzędów oraz instytucji kultury**. Uczestnicy wielokrotnie wskazywali na konieczność ciągłego krążenia w poszukiwaniu wolnego miejsca, brak dostępności miejsc parkingowych nawet w godzinach wieczornych oraz narastające konflikty między mieszkańcami sąsiednich ulic. Szczególnie wybrzmiewała perspektywa mieszkańców starówki, którzy postrzegają się jako grupę najbardziej poszkodowaną przez obecny system parkowania, wskazując, że pomimo stałego zamieszkiwania w historycznym centrum oraz ponoszenia konsekwencji przeciążenia ruchem samochodowym, to właśnie oni mają najmniejszy dostęp do miejsc parkingowych.

Jednym z najbardziej spójnych i jednoznacznych postulatów zgłaszanych przez mieszkańców jest **potrzeba wydzielenia miejsc „tylko dla mieszkańców” oraz nadania im realnego priorytetu**. Wskazuje się na konieczność stworzenia stref parkowania wyłącznie dla mieszkańców Zespołu Staromiejskiego, wprowadzenia jasnych zasad identyfikacji – fizycznych lub cyfrowych – oraz pierwszeństwa w dostępie do miejsc. W wielu wypowiedziach podkreślono, że bez takich rozwiązań mieszkańcy nie mają realnych szans w konkurencji z innymi użytkownikami centrum.

Kolejnym często powtarzanym wątkiem był **sprzeciw wobec rozszerzania strefy płatnego parkowania**. Uczestnicy konsultacji deklarują, że strefa nie zwiększa dostępności miejsc, lecz jedynie przesunęła problem poza jej granice, wypychając samochody na ulice osiedlowe i pogarszając jakość życia w sąsiednich okręgach.

W wielu wypowiedziach zaakcentowano **brak inwestycji w nową infrastrukturę parkingową**. Mieszkańcy wskazywali na pilną potrzebę budowy parkingów wielopoziomowych lub podziemnych, wskazując możliwe lokalizacje, np. Jordanki, okolice Nowego Centrum Torunia (zarówno Cinema City, jak i Uniwesamu), dworce

kolejowe Toruń Miasto i Toruń Główny, otoczenie ulic Bydgoskiej i Chopina oraz ul. Bulwar Filadelfijski pod Mostem im. Piłsudskiego. Niektórzy uczestnicy postulowali również rozwój systemu Park&Ride w lokalizacjach bliżej centrum miasta.

Zdaniem mieszkańców **presję parkingową pogłębia słabość transportu publicznego**. Wielu uczestników deklarowało, że z powodu braku odpowiedniej oferty komunikacji miejskiej zmuszona jest do zależności od własnego samochodu, co dodatkowo obciąża przestrzeń śródmiejskie, w których pracują lub korzystają z oferty usług.

Kolejnym problemem jest **brak nowoczesnego systemu informacji parkingowej**. Uczestnicy wyrażali oczekiwanie wprowadzenia tablic wskazujących liczbę wolnych miejsc, aplikacji mobilnej, systemu elektronicznych zezwoleń oraz powiązania karty mieszkańca z parkowaniem. Obecne rozwiązania oceniane są jako przestarzałe, nieczytelne i niedostosowane do skali problemu.

Z zgromadzonych danych wynika, że system parkowania w Zespole Staromiejskim jest obecnie postrzegany jako niesprawiedliwy, nieefektywny i niewydolny, a mieszkańcy nie mają zapewnionego realnego priorytetu, którego oczekują. Ich zdaniem nadmiar kopert i brak egzekucji przepisów prowadzą do trudności organizacyjnych, a niedostateczna infrastruktura parkingowa i transportowa zwiększa presję na starówkę i jej najbliższe otoczenie.

Kwestie dotyczące dostępności miejsc parkingowych (trzy zagadnienia) oraz wyznaczenia miejsc parkingowych dla mieszkańców (dwa zagadnienia) zostały również uwzględnione w **pytaniach oceniających zasadność rozwiązań**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki udzielonych przez uczestników odpowiedzi.

Zagadnienie	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
W Zespole Staromiejskim jest wystarczająco dostępnych miejsc parkingowych dla samochodów	2,35	304	111	105	49	114	683
Parkowanie w Zespole Staromiejskim powinno być dostępne wyłącznie dla osób mieszkających oraz pracujących lub prowadzących działalność na starówce	2,47	327	61	76	76	139	679
Parkowanie w Zespole Staromiejskim powinno być dostępne wyłącznie dla osób mieszkających na starówce	2,17	389	57	78	41	116	681
Mieszkańcy toruńskiej starówki powinni mieć wyznaczone miejsca parkingowe niedostępne dla innych pojazdów	3,39	129	50	146	115	228	668
Na drogach wewnętrznych Zespołu Staromiejskiego parkowanie powinno być dostępne tylko dla mieszkańców starówki	2,77	250	57	125	66	168	666

Tabela 5. Dostępność miejsc parkingowych i miejsca dla mieszkańców w Zespole Staromiejskim. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Nieco ponad połowa uczestników uznała, że **mieszkańcy toruńskiej starówki powinni mieć wyznaczone miejsca parkingowe niedostępne dla innych osób**, zaś jedna czwarta z nich była przeciwna przyjęciu takiego założenia. Wprowadzenie możliwości parkowania **na drogach wewnętrznych Zespołu Staromiejskiego wyłącznie dla mieszkańców starówki** popierała ponad jedna trzecia przeciwników, lecz przeciwnych takiemu założeniu była niespełna połowa z nich. Kwestia ta silnie polaryzowała uczestników konsultacji, wskazując na wyraźny konflikt w ocenie zasadności wdrożenia takiego rozwiązania.

Ogólnie, uczestnicy **raczej negatywnie ocenili dostępność miejsc parkingowych na Zespole Staromiejskim** – prawie połowa uważa, że jest ich zdecydowanie za

mało, a łącznie sześciu na dziesięciu uczestników, że jest ich za mało. Przeciwnego zdania była niespełna jedna czwarta uczestników, w tym co szósty był zdania, że zdecydowanie jest ich wystarczająco. **Z wyraźnym sprzeciwem społecznym spotkały się pomysły ograniczenia możliwości parkowania na starówce do mieszkańców oraz osób pracujących lub prowadzących działalność na Zespole Staromiejskim.** Umożliwienie parkowania wyłącznie mieszkańcom, pracownikom lub przedsiębiorcom popierało mniej niż jedna trzecia uczestników, a przeciwnych była ponad połowa z nich. W przypadku ograniczenia umożliwiającego parkowanie wyłącznie mieszkańcom starówki zwolennicy stanowili nieco ponad jedną piątą, zaś przeciwnicy prawie dwie trzecie wszystkich uczestników.

Miejsca zastrzeżone – koperty

W ankiecie 218 osób opisowo wypowiedziało się w kwestii **miejsz zastrzeżonych (kopert) na Zespole Staromiejskim**, dzieląc się opiniami na temat ich roli w przestrzeni miejskiej lub skutków dla dostępności miejsc parkingowych, a także wskazując na konkretne lokalizacje, w których jest ich zbyt wiele.

Miejsca zastrzeżone (potocznie określane jako „koperty”) zdaniem mieszkańców istotnie wpływają na parkowanie na starówce, a sposób ich funkcjonowania był przedmiotem licznych zgłoszonych uwag. W wypowiedziach koperty postrzegane były nie tylko jako element organizacji parkowania, lecz przede wszystkim jako czynnik realnie wpływający na dostępność przestrzeni publicznej i możliwości parkowania w Zespole Staromiejskim.

Najczęściej powtarzanym tematem była **nadmierna liczba miejsc zastrzeżonych w obrębie starówki**. Mieszkańcy jednoznacznie wskazywali, że koperty zajmują zbyt dużą część dostępnej przestrzeni parkingowej, co prowadzi do ograniczenia liczby miejsc ogólnodostępnych, spadku rotacji oraz długotrwałego zajmowania miejsc przez te same pojazdy. W opinii uczestników to właśnie nadmiar kopert stanowi jedną z głównych przyczyn deficytu miejsc parkingowych w historycznym centrum Torunia i konieczności długotrwałego krążenia w poszukiwaniu wolnego stanowiska.

Wypowiedzi mieszkańców odnosiły się do **postrzegania kopert jako formy prywatyzacji przestrzeni publicznej**. Szczególnie krytycznie oceniane było

wykorzystywanie kopert przez hotele, firmy oraz instytucje, którym — zdaniem uczestników — przyznawane są przywileje kosztem lokalnej społeczności. Wskazywano na częste przypadki niewykorzystywania kopert, które mimo to pozostają niedostępne dla innych użytkowników. Pojawiło się również przekonanie o nierówności w dostępie do zezwoleń oraz o relatywnie niskich opłatach ponoszonych przez podmioty.

Istotnym wątkiem była **koncentracja kopert na określonych ulicach starówki**, gdzie zajmują one znaczny odsetek dostępnej przestrzeni i generują skumulowane problemy. **Najczęściej wskazywane lokalizacje obejmują ulice:**

- Piekary,
- Kopernika,
- Mostową,
- Jęczmienną,
- Rabiańską,
- Proszą,
- Żeglarską,
- Łazienną,
- Chełmińską,
- Małe Garbary,
- Ducha Św.,
- Szczytną,
- Podmurną,
- Fosę Staromiejską,
- oraz Plac Św. Katarzyny.

W tych miejscach koperty często blokują całe odcinki ulic, szczególnie w wąskiej, historycznej zabudowie.

Mieszkańcy podkreślali, że **koperty ograniczają rotację i pogłębiają zatłoczenie**, ponieważ są zajmowane przez wiele godzin przez te same pojazdy, nie wspierają parkowania krótkoterminowego ani sprawnej obsługi usług i dostaw. W efekcie koperty, zamiast porządkować system, przyczyniają się do wzrostu ruchu samochodowego, hałasu oraz presji parkingowej.

Często zgłaszanym problemem był **brak skutecznej kontroli i egzekucji zasad korzystania z kopert**. Mieszkańcy wskazywali na zajmowanie miejsc zastrzeżonych przez pojazdy bez uprawnień, rzadkie interwencje służb miejskich, brak odholowań mimo oznaczeń oraz brak weryfikacji, czy koperty są faktycznie wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

Istotnym dla mieszkańców jest fakt, że koperty nie rozwiązują podstawowego problemu, jakim jest niedobór miejsc parkingowych. Wypowiedzi wskazywały, że są one jedynie rozwiązaniem zastępczym, które nie zwiększa podaży miejsc, a w praktyce często pogarsza sytuację. W tym kontekście mieszkańcy konsekwentnie postulują rozwój infrastruktury parkingowej, w tym budowę parkingów wielopoziomowych lub podziemnych jako warunku rzeczywistego odciążenia starówki. Ponadto, uczestnicy konsultacji wskazują na **konieczność redukcji liczby kopert i wprowadzenia limitów**. Dodatkowo potrzebne są przejrzyste zasady przydziału oraz zwiększenia priorytetu dla mieszkańców.

Z analizy odpowiedzi wynika jednoznacznie, że mieszkańcy postrzegają obecny system kopert jako niesprawiedliwy, nieprzejrzysty i niewystarczająco kontrolowany. Nadmiar miejsc zastrzeżonych, brak rotacji i słaba egzekucja przepisów prowadzą do niewłaściwego wykorzystania przestrzeni publicznej oraz nasilają konflikty. W opinii uczestników system kopert wymaga całościowej reformy, obejmującej redukcję ich liczby, wprowadzenie jasnych zasad i limitów, wzmocnienie kontroli oraz powiązanie zmian z rozwojem realnej infrastruktury parkingowej.

Kwestie dotyczące miejsc zastrzeżonych (trzy zagadnienia) zostały również uwzględnione w **pytaniu oceniającym zasadność rozwiązań**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Wyraźnym poparciem cieszył się postulat **ograniczenia liczby kopert na każdej ulicy do 20% dostępnych miejsc parkingowych**, który popierało niespełna sześciu na dziesięciu uczestników, a sprzeciwiało się 16% z nich. Połowa uczestników zgadzała się, aby **koperty dla gości hoteli były zlokalizowane poza Zespołem Staromiejskim**, zaś jedna czwarta była przeciwna takiej propozycji. Równocześnie, ponad 60% uczestników było przeciwnych umożliwieniu przedsiębiorcom wykupienia dowolnej liczby miejsc zastrzeżonych, aby zaspokoić ich potrzeby

związane z prowadzeniem działalności gospodarczej – zwolennikami pełnej swobody wykupu kopert było 16% uczestników. Poniższa tabela zawiera wyniki udzielonych przez uczestników odpowiedzi.

Zagadnienie	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Miejsca zastrzeżone (koperty) dla przedsiębiorców powinny być ograniczone na każdej ulicy do 20% liczby wszystkich dostępnych tam miejsc parkingowych	3,71	71	35	162	137	255	660
Miejsca zastrzeżone (koperty) dla gości hoteli powinny być zlokalizowane przede wszystkim poza Zespołem Staromiejskim	3,47	98	67	161	104	234	664
Przedsiębiorcy powinni móc wykupić tyle miejsc zastrzeżonych (kopert), ile jest im potrzebnych do prowadzenia działalności gospodarczej	2,21	292	111	150	47	63	663

Tabela 6. Miejsca zastrzeżone (koperty) na Zespole Staromiejskim. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania

Z wypowiedzi mieszkańców dotyczących Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania wyłania się obraz braku satysfakcji z funkcjonowania systemu. **93 mieszkańców** podzieliło się swoimi opiniami w tym zakresie oceniając strefę **jako kosztowną, nieskuteczną i niewystarczająco odpowiadającą realnym potrzebom Torunian**. Podkreślana była niespójność między wysokością opłat a brakiem poprawy dostępności miejsc parkingowych i ogólnym komfortem na starówce.

Najczęściej powtarzanym problemem jest **niedobór miejsc parkingowych w centrum** i związany z tym brak możliwości zaparkowania, szczególnie w obrębie

starówki oraz w otulinie i w obszarach usługowych lub administracyjnych, a także w pobliżu szpitali i dworców. W wielu wypowiedziach podkreślano, że wprowadzenie strefy śródmiejskiej w obecnej formie nie poprawiło rotacji, a wręcz doprowadziło do dalszej kumulacji pojazdów w najbardziej krytycznych lokalizacjach.

Uczestnicy często wskazywali, że w ŚSPP obowiązują zbyt wysokie opłaty, a efektywność systemu jest niska. Wskazywali, że rotacja miejsc „nie działa”, gdyż kierowcy rezygnują z powodu cen. W przeważającej większości wypowiedzi **ŚSPP była oceniana jako system wysokokosztowy, a niskowydajny**, nieprzekładający się na realne ułatwienia w parkowaniu.

Wielu mieszkańców wyrażało **zdecydowaną dezaprobatę wobec pomysłów rozszerzenia strefy śródmiejskiej** (jak również wobec jakiegokolwiek rozszerzenia stref płatnego parkowania w Toruniu). Jako główne argumenty wskazywano:

- brak alternatywy w postaci ogólnodostępnych parkingów,
- poczucie „dodatkowego podatku”,
- obawy przed marginalizacją interesów mieszkańców śródmiejskich osiedli,
- zwiększenie chaosu parkingowego osiedlach w otoczeniu strefy.

Rozszerzanie stref płatnego parkowania w Toruniu, bez wcześniejszych inwestycji infrastrukturalnych, było oceniane jako nieuzasadnione.

W opinii mieszkańców **Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania wymaga gruntownej reformy**, ponieważ nie rozwiązuje problemu niedoboru miejsc, jest kosztowna, a efekty rotacji są niewielkie. Ponadto, zbyt obciąża użytkowników bez równoległych inwestycji (parkingi zbiorcze i komunikacja miejska), utrwała trudności w najbardziej wrażliwych częściach miasta, nie zapewnia preferencji mieszkańcom, Torunia oraz nie jest konsekwentnie egzekwowana.

Zebrane w konsultacjach dane jakościowe wskazują, że ŚSPP powinna być elementem szerszej polityki mobilności obejmującej nowe parkingi. Uczestnicy wskazywali, że bez realnego zwiększenia podaży miejsc parkingowych żadna reforma ŚSPP nie przyniesie pozytywnego skutku.

Kwestie dotyczące Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania (siedem zagadnień) zostały uwzględnione w **pytaniu oceniającym zasadność rozwiązań**, gdzie

1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki odpowiedzi.

Zagadnienie	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Obecne stawki za parkowanie w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania zniechęcają mnie do przyjeżdżania samochodem na starówkę	3,60	113	55	106	104	289	667
Bulwar Filadelfijski powinien zostać włączony do Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania	2,74	267	58	100	64	177	666
Chętnie zapłacę wyższą stawkę za pierwszą godzinę parkowania, jeśli dzięki temu łatwiej i szybciej znajdę miejsce parkingowe w Strefie	2,22	348	74	93	49	102	666
Chętnie zapłacę wyższą stawkę z kolejnej godziny parkowania, jeśli dzięki temu łatwiej i szybciej znajdę miejsce parkingowe w Strefie	2,12	367	68	100	45	86	666
Uważam, że koszt parkowania powinien zniechęcać kierowców do zostawiania w Strefie samochodu na kilka godzin, aby zwalniać miejsca dla innych kierowców	2,76	266	64	96	48	193	667
Parkowanie w Strefie przez pierwsze pół godziny powinno być tańsze, aby ułatwić mieszkańcom załatwienie swoich spraw na Zespole Staromiejskim	3,91	96	36	71	95	368	666
Koszt parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania powinien być dwukrotnie wyższy niż w sąsiednich strefach, aby zachęcić kierowców do parkowania poza Starówką	2,46	306	58	125	41	134	664

Tabela 7. Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

W ankiecie skuteczność cenowego zniechęcania kierowców do parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania oceniana jest wysoko – 43,3% uczestników uważa, że stawki zdecydowanie zniechęcają do parkowania, a kolejne 15,6% z nich, że raczej zniechęcają. Łącznie niemal sześciu na dziesięciu mieszkańców uważa, że strefa zmniejsza chęć wjazdu autem na toruńską starówkę. Przeciwnego zdania jest jedna czwarta uczestników, w tym 16,9% uznało, że stawki zdecydowanie nie zniechęcają do przyjeżdżania. Dostrzec można, że dane ilościowe odbiegają od opinii opisowych zaprezentowanych we wcześniejszej części sekcji – w swoich opiniach mieszkańcy oceniają Śródmiejską Strefę Płatnego Parkowania jako nieefektywną, niskowydajną i wysokokosztową (od strony użytkownika), ale równocześnie, w pytaniu ankietowym, wyraża większość uczestników wskazywała, że opłaty za parkowanie w strefie zniechęcają do przyjeżdżania samochodem do centrum, a więc realizują swój cel w ramach dotychczasowej polityki parkingowej.

Inaczej oceniana była w ankiecie kwestia **podnoszenia opłat za parkowanie**. Podniesienie kosztu pierwszej godziny parkowania w celu usprawnienia rotacji pojazdów spotkało się ze sprzeciwem 63,4% uczestników i poparciem 22,7% z nich. Ponadto, podniesienie kosztu kolejnych godzin parkowania było jeszcze bardziej nieprzychylnie potraktowane przez uczestników – przeciwko było 65,3%, zaś za 19,7%. Dostrzec można, że niespełna **dwie trzecie uczestników jest przeciwnych podnoszeniu opłat za parkowanie w strefie śródmiejskiej**, zaś między jedną piątą a jedną czwartą akceptuje takie rozwiązanie jako narzędzie zwiększenia rotacji pojazdów. Wysoce spolaryzowane były opinie mieszkańców dotyczące dążenie w strefie do **zniechęcania kierowców do pozostawiania pojazdów na kilka godzin** – niespełna połowa (49,5%) uważa, że nie powinno być ono realizowane poprzez koszt parkowania, zaś więcej niż jedna trzecia (36,1%) uznaje, że polityka opłat powinna być instrumentem zniechęcającym do długiego parkowania na starówce.

Wysokim poparciem mieszkańców cieszył się postulat **tańszego parkowania przez pierwsze pół godziny**, które ułatwiać ma szybkie załatwienie spraw w Zespole Staromiejskim i zwolnienie miejsca parkingowego innym kierowcom. Łącznie popierało go niemal 70% uczestników, a przeciwnych było 20% z nich.

Równocześnie, zasugerowany przez Radę Okręgu nr 12 – Staromiejskie model ustanowienia w **strefie śródmiejskiej opłat dwukrotnie wyższych niż w Strefie A** spotkał się z raczej krytycznym nastawieniem uczestników – przeciwko było 45,8% osób, a za 26,4%.

W ankiecie powtórzyła się niechęć mieszkańców do **rozszerzania stref płatnego parkowania**, w tym do włączenia ul. Bulwar Filadelfijski do strefy śródmiejskiej – przeciwko była niemal połowa uczestników, zaś nieco ponad jedna trzecia z nich popierała propozycję.

Uprawnienia do wjazdu i parkowania

Kolejne kwestie w ankiecie dotyczyły wjazdu na teren Zespołu Staromiejskiego oraz uprawnień do parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania, w których swoje opisowe opinie wyraziło **66 uczestników**.

Uczestnicy w wypowiedziach **popierali wprowadzenie elektronicznego systemu wydawania zezwoleń na wjazd**, wspierając cyfryzację procesu i oczekując możliwości załatwienia spraw elektronicznie, bez konieczności osobistych wizyt w urzędzie lub Miejskim Zarządzie Dróg. Cyfrowy system zezwoleń był oceniany jako **rozwiązanie przejrzyste, usprawniające obsługę i ograniczający nadużycia**. Mieszkańcy jego wdrożenie bezpośrednio łączyli z możliwością lepszego egzekwowania zasad obowiązujących w śródmiejskiej strefie, popierając pomysł, aby elektroniczny system umożliwiał automatyczną weryfikację pojazdów przez kontrolerów i został powiązany z nadzorem nad poprawnością parkowania. Uczestnicy w komentarzach podkreślali, że wiele z obecnych problemów wynika nie z braku przepisów regulujących, ale z nieskutecznej ich kontroli, a brak realnej weryfikacji uprawnień sprzyja obchodzeniu zasad i „fikcyjnym” zezwoleniom. Powszechna była ocena, że cyfryzacja narzędzia przełoży się na lepszą kontrolę oraz skuteczniejsze egzekwowanie przepisów.

W treści opinii wybrzmiewało poparcie dla **czasowego ograniczania ruchu samochodowego w Zespole Staromiejskim w weekendy lub podczas dużych wydarzeń kulturalnych i społecznych**. Uczestnicy zgadzali się, że w dni wolne od pracy wjazd do Zespołu Staromiejskiego może być ograniczony wyłącznie dla osób

z ważnym zezwoleniem, a wśród uprawnionych do niego powinni znaleźć się przede wszystkim **mieszkańcy, osoby z niepełnosprawnościami, przedsiębiorcy oraz goście hoteli**. Podobne opinie wyrażano wobec możliwości ograniczenia ruchu na czas dużych wydarzeń kulturalnych i społecznych, rozszerzając katalog osób uprawnionych o obsługę takich wydarzeń. Analiza treści komentarzy wskazuje, że duże wydarzenia sprzyjają chaosowi parkingowemu i krążeniu aut po starówce, co najbardziej uderza w interesy mieszkańców Zespołu Staromiejskiego. Dlatego – dla uczestników – czasowe ograniczenia są akceptowalne jako **narzędzie poprawy bezpieczeństwa, komfortu pieszych i jakości przestrzeni**, szczególnie gdy bazować będzie na jasnych zasadach, które będą egzekwowane przez służby miejskie.

Większość uczestników zgodziła się z potrzebą wprowadzenia jasnych reguł dotyczących **organizacji dostaw**, sugerując, że godziny dostaw powinny być precyzyjnie określone w zezwoleniu i ograniczać się do wyznaczonych godzin porannych i wieczornych. Jednocześnie sugerowano potrzebę elastyczności w sytuacjach awaryjnych oraz uproszczonej procedury dla krótkotrwałych lub pilnych wjazdów. Tym samym, w konsultacjach wybrzmiało oczekiwanie systemowego **uporządkowania logistyki dostaw**, ale pod warunkiem, że system będzie możliwy do wdrożenia i dostosowany do realnych potrzeb przedsiębiorców oraz mieszkańców.

W opiniach wyraźnie uwidoczniła się potrzeba **priorytetowego traktowania osób mieszkających na Zespole Staromiejskim w dostępie do miejsc parkingowych**, której towarzyszyło oczekiwanie ograniczenia przywilejów dla ruchu turystycznego. Wielu uczestników sygnalizowało poczucie niesprawiedliwego traktowania mieszkańców, którzy nie znajdują miejsca parkingowego w pobliżu domu, ponieważ przestrzeń zajmowana jest przez samochody gości hotelowych lub turystów. Ograniczenie możliwości wjazdu i parkowania na Zespole Staromiejskim było traktowane jako narzędzie ochrony codziennych potrzeb mieszkańców, a nie tylko instrument polityki mobilności. Warto zaznaczyć, że podejście do priorytetyzacji mieszkańców było w uwagach zróżnicowane – część uczestników odnosiła się wyłącznie do potrzeb mieszkańców starówki, podczas gdy inny sugerowali, aby

priorytetowe traktowanie dotyczyło wszystkich mieszkańców Torunia. Wspólnym dla obu grup uczestników było przekonanie, że dostępność miejsc parkingowych oraz możliwość wjazdu na Zespół Staromiejski powinna być systemowo ograniczana dla turystów i osób przyjeżdżających spoza Torunia z wyłączeniem przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na starówce.

Kwestie dotyczące uprawnień na wjazd i parkowanie (sześć zagadnień) zostały uwzględnione w **pytaniu oceniającym zasadność rozwiązań**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki odpowiedzi.

Analiza ilościowa pokazuje pozytywne nastawienie mieszkańców do wdrażania **rozwiązań cyfrowych w polityce parkingowej**. Najsilniejsze poparcie towarzyszyło ocenie wykorzystania narzędzi internetowych do wydawania pozwoleń na wjazd do Zespołu Staromiejskiego – poparło go 61,6%, a przeciwnych było 17%. Nieco niższy był poziom poparcia dla powiązania elektronicznego systemu wydawania zezwoleń z kontrolą parkujących lub wjeżdżających pojazdów – zwolenników było 58,9%, a przeciwników 18,4%. Bardziej zróżnicowane były oceny dotyczące potrzeby wprowadzenia elektronicznego systemu wydawania zezwoleń na wjazd do Zespołu Staromiejskiego – za było 43,6%, a przeciwko 32,7%. Jednakże sprzeciw mógł być wyrażony przez mieszkańców zarówno wobec zastosowania narzędzia cyfrowego, jak i wobec samego, proceduralnego kontrolowania uprawnień na wjazd. Interesującym jest dość wysoki udział opinii neutralnych – w każdym z trzech pytań dotyczących rozwiązań cyfrowych ambiwalentne odpowiedzi stanowiły ponad jedną piątą wszystkich ocen, a zbliżony poziom neutralności widoczny był jedynie w kontekście miejsc zastrzeżonych, gdzie również mieści się w przedziale między jedną piątą a jedną czwartą uczestników.

Wysoką akceptację w ankiecie zyskała również propozycja **wskazywania godzin dostaw w zezwoleniu oraz ograniczenia ich do godzin porannych i wieczornych**. Propozycję popierało 58,7% uczestników, a przeciwnych było 22,2% z nich.

Zagadnienie	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Uważam, że potrzebne jest wprowadzenie elektronicznego systemu wydawania zezwoleń na wjazd do Zespołu Staromiejskiego	3,14	186	29	156	81	206	658
Jestem zdania, że zezwolenia na wjazd do Zespołu Staromiejskiego powinny być wydawane przez Internet , a nie stacjonarnie w siedzibie Miejskiego Zarządu Dróg	3,77	94	18	140	96	308	656
Sądzę, że elektroniczny system wydawania zezwoleń powinien służyć również do weryfikacji pojazdów przez osoby kontrolujące parkowanie w Strefie	3,66	114	9	146	102	283	654
Uważam, że w weekendy Zespół Staromiejski powinien być zamykany dla ruchu samochodowego, aby wjechać mogły tylko samochody z wydanym zezwoleniem (np. mieszkańcy, przedsiębiorcy, goście hoteli, osoby z niepełnosprawnościami)	2,84	260	48	94	48	207	657
Jestem zdania, że w czasie dużych wydarzeń kulturalnych lub społecznych Zespół Staromiejski powinien być zamykany dla ruchu samochodowego, aby wjechać mogły tylko samochody z wydanym zezwoleniem (np. mieszkańcy, przedsiębiorcy, goście hoteli, osoby z niepełnosprawnościami)	3,36	172	32	95	103	255	657
Sądzę, że godziny dostaw powinny być wskazane w zezwoleniu oraz ograniczone do godzin porannych i wieczornych	3,60	115	30	126	117	267	655

Tabela 8. Uprawnienia do wjazdu i parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Ostatnią kwestią dotyczącą uprawnień na wjazd i parkowanie było ograniczania wjazdu w weekendy i w trakcie wydarzeń kulturalnych lub społecznych. Niezwykle interesująca jest różnica w opinii mieszkańców w odniesieniu do dwóch możliwych okoliczności wdrażania takich ograniczeń. Dość korzystnie oceniono **ograniczenie wjazdu na Zespół Staromiejski wyłącznie dla osób z zezwoleniami w trakcie dużych wydarzeń kulturalnych i społecznych** – pomysł poparło 54,5% uczestników, a przeciwnych było 31,1%. Równocześnie, **ograniczenie wjazdu na starówkę w weekendy** było ocenione wyraźnie mniej przychylnie – za było tylko 38,8% uczestników, zaś przeciwko 46,9%. Wyniki sugerują konieczność rozważnego wprowadzania ewentualnych ograniczeń, aby ich realizacja nie generowała nowych konfliktów – o ile czasowe, jednorazowe i wynikające z dużych wydarzeń miejskich ograniczenia są raczej akceptowalne, o tyle stałe i regularne „zamykanie” starówki może być odebrane jako sprzeczne z potrzebami i interesami Torunian.

Bezpieczeństwo ruchu

Następnym zagadnieniem w ankiecie było pytanie dotyczące **bezpieczeństwa ruchu na Zespole Staromiejskim**, w którym odpowiedzi opisowej w komentarzach udzieliło 85 osób. Najsilniej akcentowanym wyzwaniem była **nadmierna prędkość pojazdów na ulicach starówki**, a uczestnicy informowali o notorycznym naruszaniu przepisów na ulicach: **Piekary** (najczęściej wskazywana lokalizacja), Rabiańskiej, Kopernika, Bulwar Filadelfijski (opisywane jako najpoważniejsze zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników), Fosa Staromiejska, Prostej, Jęczmiennej, Św. Jakuba, Św. Jana, Chełmińskiej, Mostowej i Most Pauliński.

Mieszkańcy opisywali również inne lokalizacje, uznawane przez nich za miejsca niebezpieczne, np. skrzyżowania ulic Fosa Staromiejska i Piekary, Wola Zamkowa i Św. Jakuba, okolice katedry oraz Plac Rapackiego i jego otoczenie. Sposób opisywania doświadczanych problemów wskazuje na poczucie zagrożenia mieszkańców, głównie z powodu nadmiernej prędkości pojazdów.

Jednocześnie, uczestnicy konsultacji byli silnie spolaryzowani w ocenie **urządzeń spowalniających ruch samochodowy**, np. wyniesionych skrzyżowań lub przejść dla

pieszych, progów zwalniających, słupków czy mebli miejskich. **Zwolennicy** sugerowali, że spowolnienie ruchu zmniejszy zagrożenia dla pieszych oraz poprawi ich bezpieczeństwo, a także wymusi na kierowcach przestrzeganie przepisów. **Przeciwnicy** wskazywali na różnorodne przyczyny swojej niechęci – od niszczenia zawieszenia pojazdów przez hałas i drgania po estetyczne niedopasowanie do Zespołu Staromiejskiego. Część mieszkańców wskazywała, że choć są ogólnie zwolennikami takich rozwiązań, to w przypadku starówki nie odpowiada im nadmierna ingerencja w wygląd zabytkowego obszaru.

Ogólnie, spór dotyczący montażu urządzeń spowalniających ruch był jednym z najbardziej emocjonalnie nacechowanych obszarów opinii, analizowanych na podstawie danych zgromadzonych w ankiecie. Poniżej znajdują się przykładowe uwagi uczestników, prezentujące odmienne podejścia do zagadnienia.

Wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych realnie poprawiają bezpieczeństwo – kierowcy muszą zwolnić, a piesi są lepiej widoczni.

- uwaga zwolennika urządzeń spowalniających ruch

Wyniesione skrzyżowanie przy (ulicach – przyp. BDIM) Krasińskiego i Reymonta nie poprawiło bezpieczeństwa – zagrożenie stłuczkami pozostało, potrzebne są inne rozwiązania organizacyjne.

- uwaga przeciwnika urządzeń spowalniających ruch

Progi zwalniające skutecznie ograniczają prędkość pojazdów i poprawiają bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza w strefie zamieszkania.

- uwaga zwolennika urządzeń spowalniających ruch

Progi zwalniające powodują hałas, drgania i utrudniają przejazd autobusów oraz służb ratunkowych. Nie powinny być stosowane wszędzie.

- uwaga przeciwnika urządzeń spowalniających ruch

Kolejnym istotnym tematem było postrzeganie **Bulwaru Filadelfijskiego** jako **głównego obszaru konfliktu funkcji**. Mieszkańcy opisywali ulicę jako miejsce

szybkiej jazdy kierowców, a jednocześnie jedyną alternatywną trasę odciążającą starówkę. Ponadto, wskazywali, że jest to teren o charakterze rekreacyjnym oraz historycznym, wymagający szczególnej ochrony. Polaryzację wywoływała możliwość **zamknięcia (stałego lub czasowego) Bulwaru dla samochodów**, na którą uczestnicy reagowali skrajnymi opiniami – część popierała całkowite zamknięcie ulicy, zaś inni sprzeciwiali się jakimkolwiek ograniczeniom ruchu, najczęściej wskazując, że takie rozwiązanie będzie skutkowało dalszym zatłoczeniem wąskich ulic Zespołu Staromiejskiego. Ponadto, osoby niechętne zamykaniu Bulwaru argumentowały, że jego wyłączenie ma konsekwencje dla całego centrum oraz „blokuje połowę miasta”.

Uczestnicy często **krytykowali znaki drogowe na starówce** – ich zbyt dużą liczbę, negatywnie wpływającą na estetykę przestrzeni, „przeładowanie” znakami ulic Zespołu Staromiejskiego, brak spójności i konsekwencji w oznakowaniu. Część uczestników w opiniach opisowych krytkowała propozycję **miniaturowych znaków na stylizowanych słupkach**, sugerując, że jest to rozwiązanie niepotrzebne i kosztowne. W wyrażonych opiniach najczęściej wskazywano, że rozwiązaniem może być ograniczenie oznakowania pionowego i zastąpienie go oznakowaniem poziomym.

Innymi wątkami opisywanymi przez uczestników były:

- nieefektywność rozwiązań na Placu Rapackiego,
- nieczytelność organizacji ruchu na ul. Most Pauliński,
- brak alternatywnych tras drogowych pozwalających ominąć ścisłe centrum,
- ogólna niewydolność śródmiejskiego układu drogowego.

W swoich uwagach uczestnicy wskazywali na trudność w rozpatrywaniu kwestii organizacji ruchu na Zespole Staromiejskim w oderwaniu od innych części miasta. Ogólnie, na podstawie treści opinii można sformułować rekomendację, aby poprawa bezpieczeństwa na starówce była celem kompleksowych i spójnych działań obejmujących całe centrum Torunia. Dodatkowo, uczestnicy oczekują jasnej komunikacji planów oraz zaadresowania czterech głównych potrzeb – ograniczenia prędkości, czytelnego oznakowania, zwiększenia częstotliwości kontroli służb i dopasowania estetycznego rozwiązań do charakteru starówki.

Kwestie dotyczące bezpieczeństwa ruchu na Zespole Staromiejskim (sześć zagadnień) zostały uwzględnione w pytaniu oceniającym zasadność rozwiązań, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki odpowiedzi.

Zagadnienie	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Kierowcy często przekraczają dopuszczalną prędkość (20 km/h) poruszając się po Zespole Staromiejskim	2,94	152	90	193	69	143	647
Będę czuć się bezpieczniej, jeśli na Starówce będzie więcej wyniesionych skrzyżowań lub wyniesionych części ulic	2,54	233	90	164	64	97	648
Będę czuć się bezpieczniej, jeśli na Starówce będzie więcej urządzeń spowalniających ruch (np. woonerfów, kwietników)	2,70	236	72	124	79	136	647
Pozytywnie oceniam wyłączenie z ruchu samochodowego Bulwaru Filadelfijskiego na odcinku od Ślimaka Getyńskiego do ul. Łaziennej w weekendy i dni wolne od pracy	3,22	180	48	100	92	228	648
Pozytywnie oceniam wyłączenie z ruchu samochodowego Bulwaru Filadelfijskiego na odcinku od Ślimaka Getyńskiego do ul. Łaziennej w wszystkie dni tygodnia	2,26	334	76	95	21	121	647
Chcę, żeby znaki drogowe na toruńskiej Starówce zostały zamienione na znaki małoformatowe na stylizowanych słupkach	3,18	157	43	179	63	205	647

Tabela 9. Bezpieczeństwo ruchu na Zespole Staromiejskim. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

W ankiecie dobrze odzwierciedlone zostały obserwacje opisane na podstawie treści komentarzy. Raczej pozytywnie – choć przy silnej polaryzacji – oceniane było **wyłączanie z ruchu części Bulwaru Filadelfijskiego na odcinku od Ślimaka**

Getyńskiego do ul. Łaziennej **w weekendy i dni wolne od pracy**. Taki pomysł popierała niemal połowa uczestników, a przeciwna była nieco ponad jedna trzecia. Zdecydowanie inaczej oceniono **całkowite wyłączenie części Bulwaru we wszystkie dni tygodnia** – w takim przypadku poparcie było zredukowane do zaledwie 21,9%, a sprzeciw wzrastał do 63,3%, a więc był niemal dwukrotnie wyższy niż w przypadku ograniczenia wyłącznie w weekendy i dni wolne od pracy.

Interesującym przypadkiem jest wnioskowana przez Radę Okręgu nr 12 – Staromiejskie wymiana **znaków drogowych na małoformatowe na stylizowanych słupkach**. Pomysł oceniany był pozytywnie przez cztery na dziesięć osób uczestniczących w ankiecie, zaś negatywnie przez 31% uczestników przy neutralnym nastawieniu niemal 28% z nich.

Raczej negatywnie oceniono pomysły stosowania **urządzeń uspokojenia ruchu na starówce**. Mniej przychylne opinie zebrało wynoszenie skrzyżowań lub części ulic, którym przeciwnych była połowa uczestników, a popierała je jedna czwarta z nich. Nieco korzystniej oceniono inne urządzenia, takie jak woonerfy lub kwietniki, którym sprzeciwiała się niespełna połowa uczestników, za to popierała je jedna trzecia osób odpowiadających na pytanie. W drugim przypadku wyraźnie spadała liczba osób neutralnych, co wskazuje, że stosowanie mebli miejskich jako narzędzia fizycznego uspokojenia ruchu jest bardziej akceptowalna, choć wciąż przeważają przeciwnicy takich rozwiązań.

Unikalna w ankiecie była struktura odpowiedzi w pytaniu dotyczącym częstego **przekraczania dopuszczalnej prędkości** przez kierowców – o ile regularnie podkreślano tę kwestię w opisowych komentarzach, o tyle w ankiecie najczęściej (w trzech na dziesięć przypadków) pojawiały się oceny neutralne – ani tak, ani nie. Nieznacznie więcej osób (37,4%) uznało to nie jest to problemem, niż wskazało, że stanowi do dla nich mniej lub bardziej istotne zagadnienie (32,8%).

Podsumowanie założeń dla Zespołu Staromiejskiego

Analiza opinii mieszkańców pozwala dokonać priorytetyzacji oczekiwań, a następnie przekształcić je w **oczekiwane założenia polityki parkingowej dla Zespołu Staromiejskiego**, które uwzględnione mogą być w ramach przyszłego dokumentu

określającego jej cele i założenia. Wśród kluczowych działań – na podstawie konsultacji społecznych – znaleźć powinny się:

- ograniczenie miejsc zastrzeżonych (kopert) do maksymalnie 20% łącznej liczby miejsc parkingowych na każdej ulicy, a także docelowo zachęcanie hoteli do lokalizowania miejsc parkingowych dla gości poza starówką,
- wyznaczanie miejsc parkingowych dostępnych wyłącznie dla mieszkańców starówki,
- umożliwienie tańszego parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania w trakcie pierwszych 30 minut parkowania,
- rezygnacja z podnoszenia stawek w strefach płatnego parkowania, zarówno śródmiejskiej, jak i otaczających ŚSPP, ponieważ obecna wysokość opłat wystarczająco zniechęca do parkowania w historycznym centrum miasta,
- cyfryzacja procedury wydawania wywoleń i uprawnień na wjazd lub parkowanie na starówce, a także wykorzystanie elektronicznego systemu zezwoleń i uprawnień do kontroli pojazdów na Zespole Staromiejskim,
- precyzyjne wskazywanie dopuszczalnych godzin dostaw na wydawanych zezwoleniach oraz ograniczenie ich do godzin porannych i wieczornych,
- ograniczanie możliwości wjazdu na Zespół Staromiejski w trakcie dużych wydarzeń kulturalnych lub społecznych, lecz bez stałego ograniczania dostępności starówki, np. w dni wolne od pracy lub weekendy,
- ewentualne wyłączanie z ruchu odcinka ul. Bulwar Filadelfijski od Ślimaka Getyńskiego do ul. Łaziennej wyłącznie w dni wolne od pracy lub weekendy przy równoczesnym utrzymaniu jego dostępności w pozostałe dni.

Uzupełnieniem dla tych filarów może być wymiana znaków na małoformatowe na stylizowanych słupkach lub – sugerowane w opiniach opisowych – zastępowanie oznakowani pionowego poziomym.

Równocześnie, konsultacje pozwoliły na zidentyfikowanie propozycji, które **nie powinny być uwzględnione** w docelowym dokumencie – **ograniczenie możliwości parkowania w Zespole Staromiejskim wyłącznie do uprawnienia mieszkańców, przedsiębiorców prowadzących tam swoją działalność lub osób pracujących na starówce, zwiększanie stawek za parkowanie w strefie śródmiejskiej oraz strefach**

otaczających Zespół Staromiejski, **ustalenie stawek w strefie A w wysokości dwukrotności stawki w ŚSPP**, umożliwienie nieograniczonego zakupu miejsc zastrzeżonych (kopert) dla przedsiębiorców, a także stosowanie urządzeń spowalniających ruch samochodowy.

Kontrowersyjnym było również możliwe **włączenie ul. Bulwar Filadelfijski do Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania**, w którego przypadku silnej polaryzacji opinii towarzyszyło zauważalne przesunięcie preferencji w stronę negatywnej oceny diskutowanego założenia.

Ponadto, warto podkreślić znaczenie ogólnych opinii wyrażanych przez uczestników konsultacji. Po pierwsze, sugestii, aby **spraw starówki nie rozpatrywać oddzielnie od polityki parkingowej w całym centrum miasta**, lecz traktować je jako część kompleksowego systemu wpływających na siebie obszarów. Po drugie, oczekiwania rozwiązania **problemów polityki parkingowej poprzez zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w śródmiejskiej części miasta**, co umożliwiłoby realne odciążenie starówki i ograniczenie liczby aut wjeżdżających do historycznego centrum Torunia.

Komunikacja miejska jako alternatywa

Ważnym aspektem polityki parkingowej jest **zrównoważona mobilność miejska**, której filarem jest postrzeganie komunikacji miejskiej jako realnej i dostępnej alternatywy dla samochodu prywatnego w kontekście dojazdu do centrum miasta, w tym Zespołu Staromiejskiego. **64 osoby** wyraziły swoje opinie opisowe, oceniając komunikację miejską jako alternatywę dla auta, zaś **339 uczestników** opisowo odpowiedziało na pytanie o **niezbędne zmiany zachęcające do zastąpienia samochodu transportem publicznym**.

Pierwszorzędnym problemem dla mieszkańców jest **indywidualne porównanie kosztów korzystania z prywatnego auta i komunikacji miejskich**. Uczestnicy często opisywali, że dla nich taniej jest zapłacić za parkowanie na starówce lub w jej otoczeniu niż skorzystać z komunikacji miejskiej. Sugerowano, że na krótkich dystansach koszt biletu jest nieatrakcyjny w porównaniu z kosztem parkowania, szczególnie w wspólnym przemieszczaniu się kilku osób, np. rodziny. Ogólnie, **koszt**

przejazdu transportem zbiorowym uznawany był za kluczową barierę decyzji o rezygnacji z samochodu prywatnego.

Uwzględnienie dodatkowego kontekstu ewentualnego ograniczenia ruchu na Zespole Staromiejskim (np. w weekendy lub dni wolne od pracy) pokazują zróżnicowane schematy wyobrażonych zachowań mieszkańców. Cześć uczestników jednoznacznie deklarowała, że brak możliwości wjechania na starówkę zachęciłby ich do korzystania z transportu publicznego, ale pod warunkiem, że komunikacja miejska byłaby częsta i **punktualna, przewidywalna oraz bazująca na prostym schemacie połączeń**, a czas dojazdu nie byłby znacząco dłuższy od przejazdu samochodem. Inni mieszkańcy wskazywali, że i tak woleliby dojechać własnym autem, ale **zaparkować dalej od centrum i przemieścić się pieszo**, ponieważ dla nich transport publiczny nie stanie się realną alternatywą bez względu na możliwe zmiany lub udogodnienia. Oznacza to, że dla części mieszkańców ograniczenie ruchu samochodowego – które nie spotkało się z szerszym poparciem społecznym w ankiecie – mogłoby być czynnikiem wpływającym na zmianę preferencji w mobilności miejskiej, ale **samo wprowadzenie ograniczenia nie będzie wystarczającą motywacją**. Nią – bez potrzeby wprowadzania ograniczeń – może być jakość transportu publicznego oraz atrakcyjność schematu połączeń.

Uczestnicy pozytywnie ocenili możliwość **połączenia parkowania poza starówką z możliwością darmowego przejazdu komunikacją miejską**. Stosunkowo często argumentowano na rzecz możliwości korzystania z transportu publicznego w ramach opłaty za parkowanie w Strefie A (np. na odcinku od Placu Rapackiego do dworca kolejowego Toruń Miasto). W komentarzach uczestnicy podkreślali, że takie rozwiązanie poprawia „bilans kosztów” i czyni go bardziej uczciwym, a poprzez to ułatwia decyzję o pozostawieniu auta poza Zespołem Staromiejskim oraz zachęca do rezygnacji z wjeżdżania samochodem na starówkę. Takie rozwiązanie oceniane było w komentarzach jako **racjonalne i uzasadnione społecznie narzędzie zmiany zachowań** dotyczących mobilności miejskiej. Mając to na względzie, propozycja Rady Okręgu nr 12 – Staromiejskie powinna być włączona do założeń przyszłego dokumentu określającego politykę parkingową.

Analiza treści wyrażonych opinii pozwala zidentyfikować **główne bariery** zmiany samochodu prywatnego na transport publiczny:

- **częstotliwość**, będąca kluczową barierą, w szczególności zbyt niska częstotliwość kursów (w tym wieczorami i w weekendy), nieregularność oraz kumulacja kursów w podobnych kierunkach w jednym czasie,
- **punktualność**, w szczególności brak zaufania do rozkładów jazdy i tablic elektronicznego systemu informacji pasażerskiej,
- **czas przejazdu**, przede wszystkim powszechne poczucie, że przejazd komunikacją miejską jest dwu- lub trzykrotnie dłużej od przemieszczania się własnym samochodem,
- **siatka połączeń**, w szczególności słabe skomunikowanie części miasta z starówką i centrum Torunia lub konieczność przesiadania się między liniami, do której zniechęca niska częstotliwość kursów,
- **koszt przejazdu**, w tym brak tańszych biletów na krótkie przejazdy (10- lub 20-minutowych), brak elastycznego systemu taryf (np. naliczania opłat do najbardziej korzystnej) oraz brak integracji biletów z parkowaniem poza systemem Park & Ride¹,
- **komfort przemieszczania się**, w szczególności zatłoczenie pojazdów, brak klimatyzacji, niski standard czystości oraz awaryjność taboru,
- **bezpieczeństwo i infrastruktura**, w tym obawy o swoje bezpieczeństwo w pojazdach i na przystankach, słabe oświetlenie przystanków, brak wiat i ławek na przystankach, a także trudności z dotarciem na przystanek (zwłaszcza po zmroku).

Dodatkowo, ankieta pozwala wyróżnić grupy postaw obecnych użytkowników samochodów prywatnych wobec transportu publicznego. Pierwsza grupa jest **warunkowo otwarta na komunikację miejską** i są gotowi z niej korzystać, jeśli będzie tańsza, częstsza i bardziej niezawodna. Druga to osoby **sceptyczne ze względów ekonomicznych**, dla których budżetu domowego tańszym rozwiązaniem

¹ W komentarzach wskazywano również, że rozwiązaniem mogłoby być wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla wszystkich mieszkańców Torunia. Możliwość opisywana była zarówno jako stałe rozwiązanie, jak i jako opcja tymczasowa, np. wyłącznie w niedziele lub dni wolne od pracy.

jest korzystanie z transportu indywidualnego. Ostatnią grupą są **zadeklarowani użytkownicy samochodu**, dla których komunikacja miejska nie stanowi realnej alternatywy bez względu na możliwe zmiany lub udogodnienia.

Pierwsza grupa mieszkańców zamieni auto na komunikację miejską, jeśli podniesie się jakość usług. Druga będzie korzystać z transportu zbiorowego, o ile będzie się to opłacało ich budżetowi domowemu. Jednak trzecia grupa, bez względu na wszystko chce dalej korzystać z własnego samochodu i nie jest otwarta na zmianę swoich zachowań dotyczących mobilności miejskiej. Do podobnych wniosków doprowadziła analiza wyników Barometru Toruńskiego 2025.

Kwestie dotyczące traktowania transportu publicznego jako alternatywy dla własnego samochodu (pięć zagadnień) zostały uwzględnione w **pytaniu oceniającym zasadność rozwiązań**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki odpowiedzi.

Ankieta odzwierciedla opinie wyrażone w komentarzach. Przychylnie przyjęta została propozycja umożliwienia **bezpłatnego korzystania z komunikacji miejskiej w otoczeniu starówki w ramach biletu za parkowanie w Strefie A** – poparło ją 61,6% uczestników, a przeciwnych było jedynie 14,1% z nich. Istotnym jest fakt, że jedna czwarta osób biorących udział w ankiecie podeszła do tej propozycji neutralnie, co może sugerować, że właśnie taka część mieszkańców jest obojętna na ewentualne korzyści wynikające z wdrażania udogodnień zachęcających do zrównoważonej mobilności.

Niezwykłe wartościowym i interesującym jest zestawienie wyników trzech pytań dotyczących wyobrażonych reakcji mieszkańców na ograniczenie możliwości parkowania na Zespole Staromiejskim. 22,3% uczestników zdecydowanie zmieniłoby własne auto na transport publiczny, 25,0% dalej korzystałoby z swojego samochodu, ale zaparkowało dalej i pieszo dotarło na starówkę, zaś 26,1% wolałoby zrezygnować z oferty centrum miasta, gdyby nie mogło zaparkować na Zespole Staromiejskim. Równocześnie, aż **41,3% wykluczyło możliwość zmiany własnego samochodu na transport publiczny**, 26,6% nie zdecydowałoby się zaparkować dalej od starówki i przejść pieszo, a 32,2% na pewno nie zrezygnowałoby z oferty

Zespołu Staromiejskiego, lecz szukałoby alternatywnego rozwiązania. Ważnym do uwzględnienia w przyszłej polityce parkingowej jest fakt, że łącznie **niemal połowa uczestników sceptycznie odnosi się do zmiany własnego samochodu na transport publiczny**, a około jednej czwartej z nich wyklucza rezygnację z indywidualnego przemieszczania się po Toruniu. Właśnie dlatego trudno dziś traktować komunikację miejską jako realną alternatywę dla prywatnych aut.

Zagadnienie	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Obeenie, tańiej jest zapłacić za parkowanie w Zespole Staromiejskim niż skorzystać z komunikacji miejskiej	2,73	195	56	218	47	115	631
Jeśli Zespół Staromiejski będzie zamknięty dla ruchu samochodów (np. w weekendy), to chętniej skorzystam z komunikacji miejskiej	2,62	261	54	123	53	141	632
Jeśli Zespół Staromiejski będzie zamknięty dla ruchu samochodów (np. w weekendy), to i tak wolę dojechać własnym samochodem i zaparkować dalej od Starówki	3,04	168	51	155	99	158	631
Jeśli Zespół Staromiejski będzie zamknięty dla ruchu samochodów (np. w weekendy), to zapewne w ogóle nie będę przyjeżdżać na Starówkę	2,91	203	58	125	80	165	631
Opłata za parkowanie w strefie A powinna umożliwiać bezpłatne korzystanie z komunikacji miejskiej między Placem Rapackiego a Dworcem Miasto	3,82	74	15	160	84	299	632

Tabela 10. Komunikacja miejska jako alternatywa dla transportu indywidualnego.

Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Lokalizacja parkingu wielopoziomowego w centrum

W ankiecie postawiono również dwa pytania dotyczące preferowanej **lokalizacji dużego, wielopoziomowego parkingu w centrum Torunia**. Swoim komentarzem do proponowanych lokalizacji podzieliło się **97 osób**, zaś własne lokalizacje, w których uczestnicy najchętniej skorzystaliby z parkingu wielopoziomowego wskazało **330 uczestników**.

Zdecydowanie najczęściej proponowano **lokalizacje w ścisłym centrum, bezpośrednio w otoczeniu starówki**, przede wszystkim:

- parking pod Mostem im. J. Piłsudskiego,
- okolice Centrum Kulturalno-Kongresowego Jordanki,
- okolice Cinema City,
- ul. Wały gen. Sikorskiego,
- Plac Św. Katarzyny.

Uczestnicy deklarowali potrzebę parkowania blisko obszarów koncentracji usług, kultury, gastronomii, instytucji publicznych lub miejsc pracy. Jednocześnie oczekiwali, aby **parking przejmował ruch samochodowy przed wjazdem na starówkę**, najlepiej bezpośrednio przed wjazdem do Zespołu Staromiejskiego.

Drugą grupą preferowanych lokalizacji, które określane były przez uczestników jako „bliskie, ale nie na starówce”, były:

- obszar między ulicami Bydgoską a Chopina,
- wschodnia część Bydgoskiego Przedmieścia,
- Nowe Centrum Torunia, w szczególności teren dawnego Uniwersamu,
- okolice szkół lub obiektów publicznych w śródmieściu (poza starówką).

Mieszkańcy uznawali **otulinę jako rozwiązanie kompromisowe**. W ich ocenie pozwala zapewnić powszechną dostępność miejsc parkingowych, a jednocześnie ograniczyć ruch samochodowy w historycznym centrum miasta. Efektywność takiego rozwiązania byłaby zależna od umiejscowienia parkingów w pobliżu naturalnych **punktów wejściowych do centrum**, a więc w lokalizacji umożliwiającej szybkie dojście pieszo na starówkę. Powszechnie uznawano, że kilka minut spaceru

jest całkowicie akceptowalne, o ile parking znajduje się w logicznej i wygodnej lokalizacji, z której swobodnie i wygodnie dojść można na Zespół Staromiejski.

Często wskazywano również **główne węzły komunikacyjne**, w szczególności dwa dworce kolejowe – **Toruń Miasto i Toruń Główny**. W opiniach sugerowano, że dworce są przestrzeniami pełniącymi funkcje przesiadkowe, a więc powinny być lepiej skomunikowane z różnymi częściami miasta, dlatego są doskonałą lokalizacją na zbiorcze parkingi. Zastrzegano jednak, że **bez dobrej integracji parkingów z komunikacją miejską nie spełnią one swojej roli odciążenia dla starówki**, choć z pewnością będą atrakcyjne dla osób kontynuujących podróż pociągiem.

Bardzo sporadycznie pojawiły się inne lokalizacje, np. dworca autobusowego lub szpitala miejskiego, ale miały one raczej marginalne znaczenie. Analiza opinii wyrażonych w konsultacjach pozwala stwierdzić, że **parking wielopoziomowy jest dla mieszkańców przede wszystkim narzędziem rozwiązania problemów parkowania w śródmieściu**, a problemy osiedlowe powinny być rozwiązywane w inny sposób. Dlatego lokalizacja powinna być wybrana albo bezpośrednio przy Zespole Staromiejskim, albo w bezpośrednim sąsiedztwie otuliny starówki, albo przy jednym z głównych dworców kolejowych.

Opis oczekiwań pozwala również określić **najważniejsze cechy preferowanego przez uczestników parkingu**:

- wielopoziomowy lub podziemny,
- duża pojemność, co najmniej kilkaset miejsc parkingowych,
- możliwość rozbudowy lub elastycznego użytkowania (zmiany funkcji),
- możliwość integracji z innymi funkcjami (np. toalety, usługi, gastronomia),
- rozwiązania sprzyjające rotacji pojazdów, w szczególności zachęty ekonomiczne do krótkoterminowego parkowania,
- preferencje lub abonamenty dla mieszkańców sąsiedztwa oraz osób pracujących na starówce lub w jej otulinie,
- wyodrębnienie miejsc dla osób z niepełnosprawności, seniorów oraz rodzin z dziećmi,
- interaktywna informacja parkingowa, informująca o liczbie wolnych miejsc oraz połączona z aplikacją mobilną (zintegrowaną z kartą miejską),

- czytelnie oznakowany w sposób naprowadzający w całym centrum,
- zintegrowany z transportem publicznym i umożliwiający łatwą przesiadkę na tramwaj lub autobus, a także – ewentualnie – włączony do systemu Park & Ride.

Kwestie lokalizacji ogólnodostępnego parkingu wielopoziomowego, narzędzi informacji parkingowej oraz dalszego rozwoju systemu Park & Ride w Toruniu (siedem zagadnień) zostały uwzględniona w **pytaniu oceniającym zasadność rozwiązań**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki odpowiedzi, które omówione są w dalszej części raportu.

Zagadnienie	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Parking pod Mostem im. J. Piłsudskiego powinien zostać odtworzony w wielkości sprzed modernizacji Bulwaru	4,11	45	24	114	96	366	645
Miasto powinno rozpocząć inwestycję budowy parkingu wielopoziomowego między ulicami Chopina a Bydgoską, nawet jeśli wiąże się to z znaczącymi kosztami	3,47	138	38	117	85	267	645
Miasto powinno rozpocząć inwestycję budowy parkingu wielopoziomowego przy dworcu kolejowym Toruń Miasto, nawet jeśli wiąże się to z znaczącymi kosztami	3,86	80	31	103	118	312	644
Miasto powinno rozpocząć inwestycję budowy parkingu wielopoziomowego przy dworcu kolejowym Toruń Główny, nawet jeśli wiąże się to z znaczącymi kosztami	3,51	106	59	129	101	248	643

Miasto powinno oznakować parkingi w okolicy Starówki **tablicami wskazującymi dokładną liczbę wolnych miejsc**, nawet jeśli wiąże się to z istotnymi wydatkami

3,49 107 54 126 125 229 641

Miasto powinno stworzyć **interaktywną informację parkingową z dokładną liczbą wolnych miejsc**, która połączona będzie z aplikacją mobilną, nawet jeśli wiąże się to z istotnymi wydatkami

3,59 90 55 127 132 240 644

Istniejące parkingi w innych częściach miasta (np. przy Motoarenie, CT Park) powinny zostać włączone do systemu

Parkuj i Jedź (Park and Ride)

3,51 103 31 173 110 227 644

Tabela 11. Lokalizacja dużego, ogólnodostępnego parkingu w centrum miasta i informacja parkingowa. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Uczestnicy zdecydowanie przychylnie podeszli do propozycji **rozbudowy infrastruktury parkingowej**, nawet jeśli miałoby się to wiązać z znaczącymi kosztami dla samorządu. Po pierwsze, mieszkańcy uznają za konieczne **odtworzenie parkingu pod Mostem im. Piłsudskiego**, które popierało ponad 70% uczestników, a przeciwko było nieznacznie ponad 10%. Po drugie, najbardziej optymalną **lokalizacją nowego parkingu są okolice dworca kolejowego Toruń Miasto**, którą poparło ponad dwie trzecie uczestników przy sprzeciwie mniej niż dwóch na dziesięciu. Ponad połowa uczestników popierała również lokalizację między **ulicami Bydgoską i Chopina** oraz **w otoczeniu dworca Toruń Główny** – równocześnie obie lokalizacje spotkały się z negatywną oceną około jednej czwartej uczestników.

Inne możliwe usprawnienia mobilności miejskiej również uznane zostały za korzystne. Wśród trzech rozwiązań zaproponowanych przez Radę Okręgu nr 12 – Staromiejskie największym poparciem cieszyło się wdrożenie **interaktywnej informacji parkingowej** połączonej z aplikacją mobilną – popierało ją niespełna sześciu na dziesięciu uczestników, a przeciwko było nieco więcej niż dwóch na dziesięciu. Nieco mniej przychylnie, ale dalej z przewagą ocen pozytywnych,

mieszkańcy odpowiedzieli na pomysły **włączania kolejnych parkingów do systemu Park & Ride oraz oznakowania parkingów w okolicy starówki tablicami interaktywnymi**, wskazującymi dokładną liczbę wolnych miejsc. W pierwszym przypadku wyraźnie zwiększył się udział osób o neutralnej opinii, zaś w drugim liczba przeciwników wzrosła do niemal jednej czwartej, lecz wciąż udział zwolenników przekraczał połowę osób, które wyraziły swoją opinię.

W odróżnieniu od kwestii rozwoju transportu publicznego, należy podkreślić, że **budowa ogólnodostępnego parkingu wielopoziomowego była powszechnie oceniana jako kluczowe narzędzie poprawy sytuacji parkingowej w centrum miasta i dlatego powinna być uznana za priorytetowe założenie przyszłej polityki parkingowej miasta**. Zauważyć należy, że uczestnicy preferowali lokalizacje w kluczowych punktach wjazdu do ścisłego centrum Torunia:

- od zachodu był to obszar między ulicami Bydgoską i Chopina lub Jordanki,
- od północy – Nowe Centrum Torunia (Uniwersam lub Cinema City),
- od wschodu – dworzec kolejowy Toruń Miasto,
- od południa – parking pod Mostem im. J. Piłsudskiego oraz Toruń Główny.

Pomimo liczego udziału w ankiecie konsultacyjnej mieszkańców Okręgu nr 9 – Jakubskie-Mokre praktycznie nie pojawiły się w rekomendacjach lokalizacje zbiorcze dla ruchu ul. Grudziądzkiej, choć silnie artykułowane były problemy z dostępnością miejsc parkingowych zarówno w okolicy ul. Wojska Polskiego, jak i w pobliżu ul. Młodzieżowej.

Założenia polityki parkingowej poza Zespołem Staromiejskim

Ankieta konsultacyjna odnosiła się również do **polityki parkingowej poza starówką**, której założenia w komentarzach opisało **149 osób**, a kolejnych **329 uczestników** wskazało lokalizacje, w których występują problemy z parkowaniem.

W treści wypowiedzi, przede wszystkim, uczestnicy skorzystali z możliwości powtórzenia diagnozy **ograniczonej dostępności miejsc parkingowych na osiedlach sąsiadujących z Zespołem Staromiejskim**. Mieszkańcy wskazywali, że problem występuje tak w godzinach szczytu komunikacyjnego, jak i w godzinach

wieczornych – dodatkowo sugerowali, że opłatność parkowania (strefy płatnego parkowania lub dostępność płatnych parkingów w okolicy) nie wpływa pozytywnie na ograniczenie presji parkingowej, szczególnie gdy w otoczeniu znajduje się instytucja publiczna generująca duży napływ interesantów. Wspólnym dla większości uczestników konsultacji było jednoznaczne przekonanie, że **ich problemów nie rozwiąże rozszerzenie stref płatnego parkowania, ponieważ niezbędnym do tego jest zaadresowanie deficytu miejsc parkingowych, a więc skuteczniejsze zarządzanie podażą miejsc oraz popytem na nie.**

Treść opinii pozwala na zaakcentowanie **konfliktu o miejsca parkingowe**, który sprawia, że mieszkańcy osiedli czują się zmuszeni do konkutowania o przestrzeń z osobami spoza osiedli, w szczególności pracownikami i klientami urzędów, pacjentami i personelem placówek medycznych, uczniami i ich rodzicami oraz pracownikami szkół, studentami i pracownikami uczelni, a także uczestnikami wydarzeń kulturalnych i sportowych. W komentarzach mieszkańców okęgów sąsiadujących ze starówką regularnie pojawiała się **krytyka mechanizmu wypychania parkowania z regulowanych strefą obszarów na sąsiadujące osiedla mieszkaniowe**, który prowadzi do powszechnej frustracji osób, które nie są w stanie zaparkować w pobliżu swojego miejsca zamieszkania.

W analizowanych opiniach uczestników powtarzał się jednocześnie **wyraźny sprzeciw wobec możliwości rozszerzenia stref płatnego parkowania poza starówkę i jej otulinę**. Ogólnie, mieszkańcy nie postrzegali stref jako narzędzia zrównoważonej mobilności, a jako dodatkowe obciążenie finansowe dla osób mieszkających w centrum miasta. Krytycznie podchodzili do roli stref płatnego parkowania w porządkowaniu przestrzeni miejskiej, sugerując, że rozszerzanie ich spowoduje przesunięcie problemu na kolejne osiedla i sąsiadujące ze strefą ulice, a równocześnie z niezadowoleniem przyjmowali fakt, że posiadanie abonamentu mieszkańca nie zagwarantuje im dostępności miejsca parkingowego w pobliżu swojego miejsca zamieszkania. Warto podkreślić, że uczestnicy oceniający hipotetyczny scenariusz rozszerzenia stref płatnego parkowania zdecydowanie postulowali, aby wprowadzić w nich znaczące preferencje dla mieszkańców okolicy, np. **darmowe abonamenty lub symboliczną odpłatność za abonament**,

wyznaczanie miejsc do parkowania dla mieszkańców poszczególnych ulic, preferencje dla pierwszego pojazdu zgłaszanego przez daną osobę czy też powiązanie abonamentów z konkretnymi gospodarstwami domowymi

Problemy z parkowaniem w mieście były przez mieszkańców oceniane jako czynnik **negatywnie wpływający na komfort życia**, pogarszający bezpieczeństwo pieszych (parkowanie na chodnikach i terenach zieleni), utrudniający przemieszczanie się osób senioralnych, rodzin z dziećmi czy osób z niepełnosprawnościami, przyczyniający się do narastającej frustracji czy poczucia braku wpływu na miasto. Część uczestników sugerowała, że wady polityki parkingowej wynikają z **braku spójnej polityki mobilności miejskiej**, w tym niewystarczających działań na rzecz uczynienia z transportu publicznego alternatywy dla własnego samochodu.

Komentarze uczestników pozwoliły również stworzyć uporządkowaną listę **lokalizacji, w których występują problemy z parkowaniem** poza Zespołem Staromiejskim. Spójnie pojawiały się w nich **Bydgoskie Przedmieście, Osiedle Młodych** oraz południowa i wschodnia część **Przedmieścia Mokrego**. Największe trudności dla mieszkańców generuje historyczny układ zabudowy osiedli lub niewystarczające zaplecze parkingowe blokowisk zlokalizowanych w centrum miasta.

W komentarzach dominowały ulice **Mickiewicza, Słowackiego, Matejki, Bema, Gałczyńskiego, Dekerta, Młodzieżowa, Rejtana, Grudziądzka, Wojska Polskiego, Batorego oraz Chrobrego**, a także ul. Wały gen. Sikorskiego (opisywana w kontekście Zespołu Staromiejskiego).

Dostępność miejsc parkingowych staje się dla mieszkańców krytycznym wyzwaniem w sąsiedztwie **placówek medycznych**, w szczególności szpitala miejskiego na ul. Batorego, **szkół i przedszkoli, uczelni, urzędów i sądów**. Dodatkowe zapotrzebowanie na miejsca parkingowe – zdaniem mieszkańców – generują również dworce kolejowe (Toruń Miasto i Toruń Główny), wydarzenia organizowane w Arenie Toruń czy Centrum Kulturalno-Kongresowym Jordanki, a także obiekty handlowe i rozrywkowe oraz tereny rekreacyjne (np. Bulwar). Emocjonalnie, w wypowiedziach uczestników, dominowały **frustracja, bezradność i rezygnacja**, pokazując, że konflikt o miejsca parkingowe i konieczność stałego

konkurowania o przestrzeń przez mieszkańców osiedli sąsiadujących ze starówką realnie prowadzi do obniżenia ich komfortu życia, negatywnie wpływając również na ich poczucie sprawczości i współodpowiedzialności za miasto.

Kwestie polityki parkingowej poza Zespołem Staromiejskim (siedem zagadnień) zostały uwzględniona w **pytaniu oceniającym zasadność rozwiązań**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki odpowiedzi.

Zagadnienie	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Miasto powinno tworzyć strefy płatnego parkowania w miejscach o małej dostępności miejsc parkingowych , zapewniając mieszkańcom okolicy możliwość zakupienia abonamentu	2,26	345	49	93	56	102	645
Nowa strefa płatnego parkowania powinna zostać wyznaczona na Osiedlu Młodych (między ulicami Kraszewskiego i Bema)	1,77	449	40	66	38	52	645
Nowa strefa płatnego parkowania powinna zostać wyznaczona na Trasie Staromostowej (od ulicy Dekerta do Pl. Niepodległości)	1,82	440	37	71	37	59	644
Nowa strefa płatnego parkowania powinna zostać wyznaczona na Przedmieściu Chełmińskim (między ulicami Szosa Chełmińska, Podgórna, PCK i Odrodzenia)	1,70	461	43	68	26	48	646
Nowa strefa płatnego parkowania powinna zostać wyznaczona na Przedmieściu Mokrym (między ulicami PCK, Podgórną, Grudziądzką i Przy Kaszowniku)	1,66	473	36	71	16	50	646

Nowa strefa płatnego parkowania
powinna zostać wyznaczona
w **okolicy Szpitala Miejskiego**
(między ulicami Grudziądzką,
Kościuszki, Batorego, Przy
Kaszowniku i Warneńczyka)

1,64 476 38 69 17 46 646

Miasto nie powinno wyznaczać
nowych stref płatnego parkowania,
ponieważ obecne są już
wystarczające

4,08 98 16 55 45 436 650

Tabela 12. Założenia polityki parkingowej poza Zespołem Staromiejskim. Opracowanie
własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Wyniki ankiety potwierdzają **zdecydowany sprzeciw mieszkańców wobec rozszerzenia stref płatnego parkowania w Toruniu**. Samo stosowanie stref uznane było za oczekiwane narzędzie reagowania na deficyt miejsc parkingowych przez niespełną jedną czwartą uczestników, podczas gdy sześciu na dziesięciu z nich było przeciwnych jego stosowaniu. Równocześnie, **prawie trzy czwarte uczestników uznało, że nie powinno się wyznaczać nowych stref płatnego parkowania, ponieważ obecne są już wystarczające**, zaś przeciwną opinię wyraziło mniej niż dwóch na dziesięciu uczestników.

Najbardziej sceptyczni mieszkańcy byli wobec utworzenia strefy płatnego parkowania **w okolicy szpitala miejskiego przy ul. Batorego** – negatywną ocenę pomysłu wyraziło 79,6% uczestników, a popierało go jedynie 9,7% z nich. Podobnie niekorzystnie oceniono wyznaczenie strefy na **Przedmieściu Mokrym** między ulicami PCK, Podgórną, Grudziądzką i Przy Kaszowniku – przeciwko było 78,8% uczestników, a za 10,2%. Mieszkańcy niechętni byli pomysłowi rozszerzenia strefy płatnego parkowania na **Przedmieściu Chełmińskim** do ul. Podgórnej – swój sprzeciw wyraziło 78,1%, a poparcie 11,4%. Nieco korzystniej oceniono pomysł strefy płatnego parkowania na **Osiedlu Młodym**, jednak wciąż przewaga przeciwników była ogromna – sceptycznie do pomysłu podeszło 75,8% uczestników, zaś poparcie wyraziło 14% z nich. Podobne wyniki uzyskano w pytaniu o strefę na **Trasie Staromostowej** – przeciwko było 74%, a za 14,9%. Rezultaty wyznaczają jednoznaczną rekomendację dla przyszłej polityki parkingowej.

Obecnie, pomysł rozszerzania stref płatnego parkowania **całkowicie pozbawiony jest szerszego poparcia społecznego i powinien być uznany za sprzeczny z oczekiwaniami mieszkańców wyrażonymi w konsultacjach**. Mieszkańcy krytycznie nastawieni są do Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania i nie dostrzegają jej pozytywnego wpływu na dostępność miejsc parkingowych lub rotację pojazdów, ale zarazem akceptują konieczność ograniczania możliwości parkowania w zabytkowym Zespole Staromiejskim. Choć sceptyczni są w ocenie ŚSPP jako narzędzia polityki parkingowej, to doceniają rolę strefy w ochronie dziedzictwa Torunia i uspokojeniu ruchu samochodowego na starówce. Równocześnie, jedynie 24,5% uczestników (w teorii) akceptuje rozwój stref płatnego parkowania jako narzędzia zrównoważonej mobilności miejskiej, lecz gdy zapytani byli o konkretne lokalizacje – które wielokrotnie powtarzały się na liście wskazanych miejsc o utrudnionej dostępności miejsc parkingowych – to poparcie dla stref płatnego parkowania mieściło się w przedziale od 10% do 15%, a sprzeciw wahał się między 75% a 80%. Dlatego **priorytetem dla miasta powinno stać się zaprojektowanie i wybudowanie nowych, śródmiejskich parkingów zbiorczych, na których preferencyjnie traktowani będą mieszkańcy sąsiednich osiedli, ale które również pozwolą na dalsze odciążenie Zespołu Staromiejskiego**.

Inne kwestie dotyczące polityki parkingowej

Ankieta umożliwiła uczestnikom odniesienie się do **innych możliwych rozwiązań polityki parkingowej oraz kwestii istotnych przy jej projektowaniu**. Łącznie swoimi opiniami na te tematy podzieliło się **265 uczestników**, w większości odnosząc się do problemów o charakterze systemowym i dotyczących całego miasta.

Najczęściej powtarzał się wątek sprzeciwu wobec rozszerzenia stref płatnego parkowania poza Zespołem Staromiejskim, w szczególności w odniesieniu do okręgów sąsiadujących z toruńską starówką. Ponownie podnoszono, że takie rozwiązania powodują przesuwanie w przestrzeni problemów parkingowych, nie stanowiąc rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności – ponieważ ani nie zwiększają dostępności miejsc parkingowych, ani nie tworzą alternatywnych możliwości przemieszczania się po mieście. Jedyną – zdaniem uczestników –

konsekwencją rozszerzania stref jest pobieranie opłat od mieszkańców, którzy i tak zmuszeni są do parkowania w pobliżu swojego miejsca zamieszkania.

Sprzeciw wobec rozszerzenia stref płatnego parkowania korespondował z potrzebą **rozwoju sieci parkingów buforowych i zbiorczych** oraz zachęcenia kierowców do korzystania z systemu Park & Ride. Uczestnicy podkreślali potrzebę budowy **parkingów peryferyjnych**, ponieważ – w ich opinii – bez zapewnienia wygody parkowania na obrzeżach miasta nie ma możliwości skutecznego ograniczenia liczby aut wjeżdżających do centrum i zwiększenia efektywności transportu zbiorowego. Dlatego uczestnicy postulowali uwzględnienie **rozwoju komunikacji miejskiej jako filaru polityki parkingowej Torunia**, a nie tylko uzupełnienia jej założeń.

Ważnym dla mieszkańców jest również **zmienienie priorytetów polityki parkingowej i ukierunkowanie jej na potrzeby Torunian**. Widoczne było to w artykułowanym poparciu dla wyznaczania miejsc wyłącznie dla mieszkańców, zarówno osób mieszkających w konkretnej części miasta (np. na starówce lub Bydgoskim Przedmieściu), jak i dla wszystkich osób mających, przykładowo, potwierdzony status mieszkańca w aplikacji miejskiej. Ponadto, zauważalnym było to poprzez powszechnie wyrażany sprzeciw wobec nadmiernej liczny miejsc zastrzeżonych (kopert) w przestrzeni miejskiej – stanowią one źródło frustracji mieszkańców, a zarazem nie zapewniają zauważalnych korzyści dla lokalnych społeczności, co najwyżej adresują potrzeby wąskiej grupy uprzywilejowanych użytkowników. Innym aspektem oczekiwanej zmiany priorytetów była rekomendacja wykorzystania polityki parkingowej jako narzędzia podnoszenia bezpieczeństwa pieszych oraz przeciwdziałania parkowaniu na chodnikach.

Ogólnie, oczekiwania społeczne wobec przyszłej polityki parkingowej można podsumować często podkreślaną warunkowością – **najpierw nowe parkingi, potem ograniczenia**. Uczestnicy, co do zasady, nie byli przeciwni różnym narzędziom zrównoważonej mobilności, ale uznawali, że wdrażanie takich rozwiązań przy obecnej infrastrukturze będzie niesprawiedliwe i obciąży wyłącznie osoby mieszkające na osiedlach sąsiadujących ze starówką, które zmuszone zostaną do wykupowania abonamentów (choć nie poprawi się ich komfort życia). Mieszkańcy

jednoznacznie sugerowali, że **kluczowym** powinno być budowanie parkingów wielopoziomowych lub podziemnych w otulinie Zespołu Staromiejskiego oraz usprawnienie systemu informacji parkingowej. Mają świadomość, że są to działania kosztowne, ale w ich ocenie są również niezbędne i nieuniknione dla rozwoju zrównoważonej mobilności w Toruniu.

Możliwe rozwiązania polityki parkingowej

Jednym z najważniejszych elementów ankiety była część pozwalająca ocenić **adekwatność i zasadność 31 rozwiązań polityki parkingowej**, które zostały opracowane na podstawie propozycji Wydziału Gospodarki Komunalnej i Biura Toruńskiego Centrum Miasta w Urzędzie Miasta Torunia, Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu oraz Rady Okręgu nr 12 – Staromiejskie. Każdy z uczestników mógł zaopiniować konsultowane rozwiązania korzystając ze skali, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie popieram”, a 5 „zdecydowanie popieram”. Poniższa tabela zawiera pełne zestawienie wyników, dla których – w dalszej części raportu przedstawione są również tabele krzyżowe.

Kwestie polityki parkingowej poza Zespołem Staromiejskim (siedem zagadnień) zostały uwzględniona w **pytaniu oceniającym zasadność rozwiązań**, gdzie 1 oznaczało „zdecydowanie nie jest problemem”, a 5 „zdecydowanie jest problemem”. Poniższa tabela zawiera wyniki odpowiedzi.

Zagadnienie	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak	Liczba odpowiedzi
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej w kierunku centrum miasta	4,32	19	12	122	83	407	643
Powiększenie parkingu pod Mostem im. J. Piłsudskiego	4,18	44	27	89	93	390	643

Budowa nowego parkingu wielopoziomowego w centrum	4,10	70	20	71	99	383	643
Oddzielenie ruchu rowerowego wszędzie, gdzie jest to możliwe	4,02	53	31	100	126	333	643
Remonty ulic i chodników	3,92	33	37	154	144	275	643
Uregulowanie godzin odbioru odpadów	3,88	61	30	132	125	295	643
Uregulowanie godzin dostaw	3,83	63	36	134	127	283	643
Rozbudowa systemu informacji parkingowej i naprowadzania kierowców na wolne miejsca	3,79	74	32	131	126	280	643
Budowa nowych dróg rowerowych	3,71	82	40	120	141	260	643
Ograniczenie liczby miejsc zastrzeżonych (kopert) na każdej ulicy do 20% dostępnych miejsc	3,70	65	33	171	136	238	643
Budowa nowego parkingu wielopoziomowego przy dworcu Toruń Główny	3,65	104	49	113	80	297	643
Egzekwowanie przez policję lub straż miejską obowiązujących w strefie zamieszkania przepisów	3,62	105	41	127	92	278	643
Elektroniczny system wydawania zezwoleń na wjazd do Zespołu Staromiejskiego	3,55	114	26	152	96	255	643
Włączenie istniejących parkingów (np. przy Motoarenie, CT Park) do systemu Park & Ride	3,43	133	24	155	96	235	643
Ograniczanie ruchu samochodowego na starówce na czas wydarzeń plenerowych (kulturalnych i społecznych)	3,43	137	55	96	106	249	643
Obniżenie stawek za godzinę parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania	3,30	149	43	154	57	240	643
Instalacja znaków T-24 informujących o odholowaniu nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów	3,25	133	55	171	87	197	643
Czasowe wyłączanie odcinków dróg w weekendy lub na czas wydarzeń plenerowych	3,24	160	46	119	113	205	643

Ustawianie parkletów, kwietników lub innych mebli miejskich, które wpływają na uspokojenie ruchu	3,16	153	65	131	112	182	643
Rozwój monitoringu wizyjnego w celu identyfikacji wjeżdżających i wyjeżdżających samochodów	3,14	173	46	147	75	202	643
Ograniczanie ruchu samochodowego na starówce w weekendy	3,01	196	65	113	73	196	643
Wyniesienie skrzyżowań, przejść dla pieszych lub części ulicy	2,95	165	74	176	87	141	643
Wyznaczenie miejsc parkingowych tylko dla mieszkańców starówki	2,93	200	52	141	91	159	643
Ustalenie w Strefie A stawek za godzinę parkowania w wysokości 50% stawki w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania	2,93	130	34	321	65	93	643
Montaż słupków blokujących wjazd	2,92	195	61	141	92	154	643
Zastępowanie asfaltu kostką brukową (np. ul. Wola Zamkowa)	2,83	176	82	187	70	128	643
Esowanie toru jazdy, np. przez naprzemienne parkowanie po obu stronach jezdni	2,79	193	71	182	74	123	643
Dalsza zmiana kategorii dróg z publicznych na drogi wewnętrzne	2,70	188	74	228	46	107	643
Podniesienie stawek za godzinę parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania	2,24	348	40	111	42	102	643
Rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Bydgoskim Przedmieściu	1,88	429	39	72	25	77	642
Wprowadzenie stref płatnego parkowania w innych częściach Torunia	1,69	471	36	54	28	54	643

Tabela 13. Możliwe rozwiązania polityki parkingowej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb Zespołu Staromiejskiego. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Na podstawie wyników ankiety i wyrażonych opinii mieszkańców możliwym jest pogrupowanie proponowanych rozwiązań według poziomu poparcia dla ich wdrożenia w przyszłej polityce parkingowej miasta:

— **rozwiązania silnie rekomendowane** (poziom poparcia co najmniej czterokrotnie wyższy od poziomu sprzeciwu):

1. zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej pozwalającej na przemieszczanie się do i z centrum Torunia,
2. powiększenie parkingu pod Mostem im. J. Piłsudskiego,
3. budowa nowego parkingu wielopoziomowego w centrum,
4. oddzielenie ruchu rowerowego wszędzie, gdzie jest to technicznie możliwe w celu podnoszenia komfortu wykorzystania roweru jako codziennego środka przemieszczania się po mieście,
5. remonty ulic i chodników,
6. uregulowanie godzin odbioru odpadów komunalnych na starówce,
7. uregulowanie godzin dostaw na Zespole Staromiejskim oraz ograniczenie ich do godzin porannych i wieczornych;

— **rozwiązania rekomendowane** (poziom poparcia co najmniej dwukrotnie wyższy od poziomu sprzeciwu):

1. rozbudowa i unowocześnienie systemu informacji parkingowej oraz narzędzi naprowadzania kierowców na wolne miejsca parkingowe,
2. budowa nowych dróg rowerowych,
3. ograniczenie liczby miejsc zastrzeżonych do maksimum 20% wszystkich dostępnych miejsc na poszczególnych ulicach,
4. budowa nowego parkingu wielopoziomowego przy dworcu kolejowym Toruń Główny,
5. usprawnienie egzekwowania przepisów przez policję oraz straż miejską, w tym w zakresie prawidłowego parkowania,
6. wdrożenie elektronicznego systemu wydawania zezwoleń na wjazd lub parkowanie na Zespole Staromiejskim, umożliwiającego załatwienie sprawy przez Internet,
7. włączenie istniejących parkingów do systemu Park & Ride oraz dalszy rozwój systemu parkingów peryferyjnych zintegrowanych z siecią transportu publicznego;

— **rozwiązania akceptowalne** (poziom poparcia wyższy od poziomu sprzeciwu):

1. ograniczenie ruchu na starówce w czasie wydarzeń plenerowych,

2. obniżenie stawek za godzinę parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania,
 3. instalacja znaków T-24 informujących o odholowaniu pojazdów zaparkowanych nieprawidłowo,
 4. czasowe wyłączanie odcinków dróg w weekendy, dni wolne od pracy lub na czas wydarzeń plenerowych,
 5. ustawianie parkletów, kwietników lub innych mebli miejskich, które umożliwiają uspokojenie ruchu,
 6. rozwój monitoringu wizyjnego w celu identyfikacji pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z Zespołu Staromiejskiego,
 7. ograniczenie ruchu na starówce w weekendy;
- **rozwiązania oceniane sceptycznie** (poziom sprzeciwu wyższy od poziomu poparcia):
1. stosowanie wyniesienia skrzyżowań, części ulicy lub przejść dla pieszych w celu spowolnienia lub ograniczenia ruchu samochodów,
 2. wyznaczanie miejsc parkingowych dostępnych wyłącznie dla mieszkańców Zespołu Staromiejskiego,
 3. ustalenie stawek w Strefie A (otulinie starówki) w wysokości połowy stawki w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania,
 4. montaż słupków blokujących wjazd, np. na chodnik lub teren zieleni,
 5. zastępowanie asfaltu kostką brukową,
 6. esowanie toru jazdy, np. poprzez naprzemienną lokalizację miejsc parkingowych po obu stronach jezdni,
 7. dalsza zmiana kategorii dróg na Zespole Staromiejskim z publicznych na drogi wewnętrzne;
- **rozwiązania nieakceptowane społecznie** (poziom sprzeciwu co najmniej dwukrotnie wyższy od poziomu poparcia):
1. podniesienie stawek za godzinę parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania,
 2. rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Bydgoskim Przedmieściu,
 3. wprowadzenie stref płatnego parkowania w innych częściach Torunia, np. na przedmieściach Chełmińskim lub Mokrym.

Częstotliwość połączeń komunikacji miejskiej

Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej do centrum miasta szczególnie ważne jest dla osób korzystających z zróżnicowanych sposobów przemieszczania się po mieście oraz aktualnych użytkowników transportu publicznego. Istotne jest także dla osób poruszających się pieszo i rowerem, a także dla przemieszczających się samochodem, zwłaszcza gdy jest to samochód innej osoby. Interesujące są też różnice w ocenie istotności rozwiązania w zależności od okręgu zamieszkania uczestników – najsilniej potrzeba poprawy częstotliwości kursów komunikacji miejskiej była akcentowana przez mieszkańców **Rubinkowa, Rudaka, Czerniewic, Stawek, Chełmińskiego i Skarpy**, a nieco słabiej przez mieszkańców Bydgoskiego, Wrzosów, Bielaw-Grębocina, Kaszczorka i Podgórze. Mniejsze znaczenie do tego rozwiązania przywiązywali mieszkańcy okręgów Jakubskie-Mokre i Staromiejskie, choć wciąż cieszyło się tam silnym poparciem społecznym uczestników ankiety konsultacyjnej.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	4,28	10	8	59	33	188
Samochód innej osoby	13	4,38	0	0	3	2	8
Taksówka	16	3,50	3	1	4	1	7
Komunikacja miejska	100	4,64	4	1	4	9	82
Pieszko	148	4,34	1	1	29	33	84
Rower	37	4,35	0	1	8	5	23
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	4,78	0	0	1	0	8
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,57	0	0	10	0	4

Tabela 14. Opinia o znaczeniu częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	4,26	1	1	3	1	13
Stawki	32	4,44	1	0	5	4	22
Rudak	15	4,53	0	1	2	0	12
Czerniewice	2	4,50	0	0	0	1	1
Kaszczonek	7	4,29	0	0	2	1	4
Bielawy-Grębocin	16	4,31	1	0	2	3	10
Skarpa	29	4,41	1	0	5	3	20
Rubinkowo	28	4,64	1	0	1	4	22
Jakubskie-Mokre	147	4,18	7	3	31	22	84
Wrzosey	54	4,35	1	1	11	6	35
Chełmińskie	125	4,42	1	3	20	20	81
Staromiejskie	54	4,04	2	2	16	6	28
Bydgoskie	115	4,35	3	1	24	12	75

Tabela 15. Opinia o znaczeniu częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Powiększenie parkingu pod Mostem im. J. Piłsudskiego

Przywrócenie liczby miejsc parkingowych sprzed rewitalizacji ul. Bulwar Filadelfijski na miejskim parkingu pod Mostem im. J. Piłsudskiego było szczególnie istotne dla uczestników przemieszczających się transportem samochodowym, dość ważne dla osób poruszających się komunikacją miejską i pieszo oraz mniej istotne dla osób wybierających rower lub hulajnogę. Inwestycja ma kluczowe znaczenie dla mieszkańców oddalonych od centrum części miasta, w szczególności okręgów Kaszczonek, Stawki, Bielawy-Grębocin i Skarpa oraz **mieszkańców starówki**. Ogólne silne poparcie dla powiększenia było nieco mniejsze na Lewobrzeżu, co potwierdza potrzebę lokalizacji parkingu zbiorczego w tej części miasta.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	4,35	13	10	35	41	199
Samochód innej osoby	13	4,31	2	0	0	1	10
Taksówka	16	4,63	0	0	2	2	12
Komunikacja miejska	100	4,20	5	7	11	17	60
Pieszo	148	4,01	13	5	26	28	76
Rower	37	3,16	9	5	8	1	14
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	4,89	0	0	0	1	8
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	4,29	0	0	4	2	8

Tabela 16. Opinia o znaczeniu powiększenia parkingu na Bulwarze Filadelfijskim w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,89	2	1	4	2	10
Stawki	32	4,47	1	0	5	3	23
Rudak	15	3,53	2	2	3	2	6
Czerniewice	2	2,50	1	0	0	1	0
Kaszczonek	7	4,57	0	0	1	1	5
Bielawy-Grębocin	16	4,44	1	0	1	3	11
Skarpa	29	4,38	1	1	4	3	20
Rubinkowo	28	4,07	4	1	2	3	18
Jakubskie-Mokre	147	4,34	8	4	16	21	98
Wrzose	54	4,15	2	4	7	12	29
Chełmińskie	125	4,13	6	5	23	24	67
Staromiejskie	54	4,30	2	3	8	5	36
Bydgoskie	115	3,98	14	6	15	13	67

Tabela 17. Opinia o znaczeniu powiększenia parkingu na Bulwarze Filadelfijskim w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Budowa nowego parkingu wielopoziomowego w centrum

Trzecim najchętniej preferowanym przez uczestników rozwiązaniem wyzwań parkingowych była budowa nowego parkingu wielopoziomowego w centrum Torunia. Wyraźnie preferowana była przez **mieszkańców poruszających się indywidualnym transportem samochodowym**, ale istotna była także dla osób przemieszczających się pieszo i transportem publicznym. Nowe rozwiązanie infrastrukturalne było istotne dla mieszkańców **Stawek i Rudaka** na Lewobrzeżu oraz okręgów **Staromiejskie, Kaszczorek, Skarpa, Jakubskie-Mokre, Chełmińskie i Rubinkowo**. Interesującym jest fakt, że pomysł spotkał się z nieco mniejszym poparciem mieszkańców Bydgoskiego Przedmieścia, którzy w samych konsultacjach silnie artykułowali potrzebę ograniczenia presji parkingowej w ich otoczeniu. Wyniki zdecydowanie pokazują, że głównymi adresatami nowego parkingu wielopoziomowego powinni być mieszkańcy rozwijających się osiedli Lewobrzeża, wschodniej części miasta oraz osiedli śródmiejskich, w tym Zespołu Staromiejskiego, którzy najmocniej wyrazili taką potrzebę.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	4,22	28	8	29	38	195
Samochód innej osoby	13	4,69	0	0	1	2	10
Taksówka	16	4,44	1	0	2	1	12
Komunikacja miejska	100	3,87	13	6	11	21	49
Pieszo	148	4,08	18	2	15	28	85
Rower	37	3,65	6	3	5	7	16
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	4,11	1	1	0	1	6
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,50	2	0	6	1	5

Tabela 18. Opinia o znaczeniu budowy nowego parkingu w centrum Torunia w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,95	2	2	2	2	11
Stawki	32	4,41	1	1	5	2	23
Rudak	15	4,13	1	1	2	2	9
Czerniewice	2	2,00	1	0	1	0	0
Kaszczonek	7	4,29	0	0	2	1	4
Bielawy-Grębocin	16	4,19	2	1	0	2	11
Skarpa	29	4,21	2	2	2	5	18
Rubinkowo	28	4,04	4	2	0	5	17
Jakubskie-Mokre	147	4,14	16	2	18	21	90
Wrzosey	54	3,94	8	1	6	10	29
Chełmińskie	125	4,12	11	2	16	28	68
Staromiejskie	54	4,33	3	3	6	3	39
Bydgoskie	115	3,91	19	3	11	18	64

Tabela 19. Opinia o znaczeniu budowy nowego parkingu w centrum Torunia w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Oddzielenie ruchu rowerowego

Oddzielenie ruchu rowerowego od samochodowego i pieszego wszędzie tam, gdzie jest to technicznie możliwe było istotne dla użytkowników wszystkich środków transportu. Nieznacznie mniejszym poparciem rozwiązanie cieszyło się wśród osób korzystających z własnego samochodu jako głównego sposobu przemieszczania się do centrum Torunia. Oddzielenie ruchu rowerowego było szczególnie istotne dla uczestników z Lewobrzeża – zwłaszcza z **Rudaka i Podgórza** – oraz wschodniej części miasta, przede wszystkim **Kaszczonek, Bielaw i Grębocina, Skarpy oraz Jakubskiego i Mokrego**. Zauważalnie mniej istotne było dla mieszkańców Okręgu Staromiejskie.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,87	35	16	51	46	150
Samochód innej osoby	13	4,77	0	0	0	3	10
Taksówka	16	4,38	1	0	0	6	9
Komunikacja miejska	100	4,21	5	4	13	21	57
Pieszko	148	4,11	7	8	20	39	74
Rower	37	4,08	1	3	7	7	19
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	3,56	2	0	2	1	4
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,93	1	0	4	3	6

Tabela 20. Opinia o znaczeniu oddzielenia ruchu rowerowego w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	4,42	0	1	3	2	13
Stawki	32	3,94	3	2	6	4	17
Rudak	15	4,53	0	0	2	3	10
Czerniewice	2	2,50	0	1	1	0	0
Kaszczonek	7	4,29	0	1	0	2	4
Bielawy-Grębocin	16	4,19	2	0	2	1	11
Skarpa	29	4,17	0	3	3	9	14
Rubinkowo	28	3,86	3	1	5	7	12
Jakubskie-Mokre	147	4,16	7	6	20	37	77
Wrzose	54	3,83	8	1	10	8	27
Chełmińskie	125	3,98	12	4	21	25	63
Staromiejskie	54	3,70	10	2	8	8	26
Bydgoskie	115	3,98	8	9	19	20	59

Tabela 21. Opinia o znaczeniu oddzielenia ruchu rowerowego w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Remonty ulic i chodników

Istotnymi dla uczestników były również remonty dróg i chodników, które nieznacznie bardziej oczekiwane były przez użytkowników taksówek i komunikacji miejskiej oraz osoby przemieszczające się pieszo, zaś wyraźnie mniej istotne dla rowerzystów i osób deklarujących, że nie przyjeżdżają na starówkę. Za konieczne rozwiązanie uznawali je mieszkańcy wschodniej części miasta (szczególnie Bielaw i Grębocina oraz Skarpy), całego Lewobrzeża oraz Przedmieścia Chełmińskiego, zaś wyraźnie mniej istotne remonty były dla uczestników z okręgów Staromiejskie i Kaszczorek. Zagadnienie pokazuje znaczące różnice w postrzeganiu rozwiązań, które mogłyby zaadresować wyzwania polityki parkingowej wśród mieszkańców różnych części Torunia – mieszkańcy starówki oczekują głównie zwiększenia dostępności miejsc parkingowych w centrum miasta, które stanowi dla nich najskuteczniejszy sposób rozwiązania problemów, podczas gdy mieszkańcy odleglejszych części miasta oczekują bardziej złożonego podejścia do zrównoważonej mobilności, które usprawni przemieszczanie się po Toruniu.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,91	22	14	68	60	134
Samochód innej osoby	13	3,92	1	1	1	5	5
Taksówka	16	4,25	1	1	2	1	11
Komunikacja miejska	100	4,00	2	7	20	31	40
Pieszko	148	4,00	3	8	37	38	62
Rower	37	3,62	1	6	12	5	13
Hulajnoga	2	2,00	1	0	1	0	0
Trudno powiedzieć	9	4,00	1	0	2	1	5
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,43	1	0	8	2	3

Tabela 22. Opinia o znaczeniu remontów ulic i chodników w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	4,16	1	0	4	4	10
Stawki	32	3,94	1	2	10	4	15
Rudak	15	3,93	1	0	5	2	7
Czerniewice	2	4,00	0	0	0	2	0
Kaszczonek	7	3,43	1	2	0	1	3
Bielawy-Grębocin	16	4,19	0	0	5	3	8
Skarpa	29	4,14	1	1	5	8	14
Rubinkowo	28	3,86	3	0	6	8	11
Jakubskie-Mokre	147	3,90	5	11	37	34	60
Wrzosey	54	3,81	4	5	9	15	21
Chełmińskie	125	4,06	4	4	33	23	61
Staromiejskie	54	3,57	6	5	14	10	19
Bydgoskie	115	3,90	6	7	26	30	46

Tabela 23. Opinia o znaczeniu remontów ulic i chodników w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Uregulowanie godzin odbioru odpadów komunalnych

Dyskutowane w konsultacjach ograniczenie do godzin porannych odbioru odpadów komunalnych na Zespole Staromiejskim traktowane było szczególnie priorytetowo przez osoby korzystające na co dzień z komunikacji miejskiej oraz przemieszczające się samochodem innej osoby. Rozwiązanie popierali uczestnicy mieszkający na Podgórzu i Stawkach, Skarpie, Wrzosach oraz na **śródmiejskich osiedlach – Chełmińskim, Jakubskim i Mokrym oraz Bydgoskim**. Zdecydowanie mniejszą wagę do uregulowania godzin odbioru odpadów komunalnych przykładali mieszkańcy starówki, dla których rozwiązanie to było umiarkowanie istotne, a także osoby mieszkające w bardziej oddalonych częściach miasta (Czerniewice, Bielawy i Grębocin, Kaszczonek).

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,78	39	14	56	54	135
Samochód innej osoby	13	3,85	1	0	5	1	6
Taksówka	16	3,75	3	1	1	3	8
Komunikacja miejska	100	4,25	5	3	14	18	60
Pieszko	148	3,83	8	9	38	38	55
Rower	37	4,08	1	3	7	7	19
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	3,44	1	0	3	4	1
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,86	1	0	6	0	7

Tabela 24. Opinia o znaczeniu uregulowania odbioru odpadów w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	4,16	1	0	4	4	10
Stawki	32	4,00	3	1	6	5	17
Rudak	15	3,73	2	0	5	1	7
Czerniewice	2	3,50	0	0	1	1	0
Kaszczonek	7	3,57	1	1	1	1	3
Bielawy-Grębocin	16	3,69	2	2	2	3	7
Skarpa	29	4,03	1	2	8	2	16
Rubinkowo	28	3,86	5	1	1	7	14
Jakubskie-Mokre	147	3,88	13	5	32	33	64
Wrzose	54	3,89	6	3	7	13	25
Chełmińskie	125	3,97	7	4	30	29	55
Staromiejskie	54	3,54	10	3	12	6	23
Bydgoskie	115	3,87	10	8	23	20	54

Tabela 25. Opinia o znaczeniu uregulowania odbioru odpadów w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Uregulowanie godzin dostaw

Powiązana kwestią było ograniczenie godzin dostaw na Zespole Staromiejskim do porannych i wieczornych, które szczególnie ważne było dla użytkowników komunikacji miejskiej i rowerzystów, ale istotne także dla przemieszczających się transportem indywidualnym i pieszo. Nawet osoby deklarujące brak przyjazdu na starówkę umiarkowanie popierały uregulowanie godzin dostaw, co pokazuje dość powszechną akceptację w różnych grupach użytkowników zainteresowanych mobilnością w Toruniu. Swoje poparcie dla tego rozwiązania akcentowali w ankiecie konsultacyjnej uczestnicy z lewobrzeżnego Podgórza, Stawek i Rudaka, Skarpy oraz osiedli śródmiejskich Chełmińskiego, Jakubskiego i Mokrego. Ponownie, wyraźnie gorzej oceniane było – w kontekście polityki parkingowej – przez uczestników z Okręgu Staromiejskie oraz oddalonych od centrum części miasta (Czerniewice, Kaszczorek, Bielawy i Grębocin).

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,68	41	17	63	52	125
Samochód innej osoby	13	4,46	0	0	2	3	8
Taksówka	16	3,38	5	0	2	2	7
Komunikacja miejska	100	4,25	4	3	14	22	57
Pieszo	148	3,84	8	10	36	38	56
Rower	37	3,95	1	5	7	6	18
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	3,33	1	1	2	4	1
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,86	1	0	6	0	7

Tabela 26. Opinia o znaczeniu uregulowania godzin dostaw w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	4,32	1	0	2	5	11
Stawki	32	3,91	3	1	7	6	15
Rudak	15	3,87	2	0	4	1	8
Czerniewice	2	3,50	0	0	1	1	0
Kaszczonek	7	3,14	2	1	1	0	3
Bielawy-Grębocin	16	3,38	4	1	2	3	6
Skarpa	29	4,03	1	3	5	5	15
Rubinkowo	28	3,79	4	2	3	6	13
Jakubskie-Mokre	147	3,82	15	4	34	34	60
Wrzosey	54	3,74	6	4	11	10	23
Chełmińskie	125	3,94	8	5	28	29	55
Staromiejskie	54	3,67	7	4	12	8	23
Bydgoskie	115	3,78	10	11	24	19	51

Tabela 27. Opinia o znaczeniu uregulowania godzin dostaw w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Rozbudowa systemu informacji parkingowej i naprowadzania kierowców

Ważnym zagadnieniem w trakcie konsultacji był rozwój systemu informacji parkingowej i infrastrukturalnych narzędzi naprowadzania kierowców na wolne miejsca parkingowe, który spotkał się z pozytywną rekomendacją przede wszystkim osób przemieszczających się samochodem innej osoby lub korzystających z alternatywnych środków transportu. Ponownie, rozwiązanie nie było szczególnie istotne dla mieszkańców toruńskiej starówki, ale było wyraźnie popierane przez uczestników z Podgórza i Rudaka, Bielaw i Grębocina oraz śródmiejskich okręgów Bydgoskie, Chełmińskie i Jakubskie-Mokre. Równocześnie, bardziej umiarkowane było dla niego poparcie mieszkańców Rubinkowa, Skarpy czy Wrzosów.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,77	45	14	46	54	139
Samochód innej osoby	13	4,38	1	0	1	2	9
Taksówka	16	3,25	5	0	3	2	6
Komunikacja miejska	100	3,87	8	5	26	14	47
Pieszo	148	3,80	9	9	35	45	50
Rower	37	3,84	3	3	8	6	17
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	4,22	0	0	3	1	5
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,50	1	1	6	2	4

Tabela 28. Opinia o znaczeniu rozwoju informacji parkingowej w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	4,26	0	2	3	2	12
Stawki	32	3,75	5	0	9	2	16
Rudak	15	3,93	1	0	5	2	7
Czerniewice	2	3,00	0	0	2	0	0
Kaszczonek	7	2,43	4	0	1	0	2
Bielawy-Grębocin	16	3,81	3	0	1	5	7
Skarpa	29	3,48	6	2	6	2	13
Rubinkowo	28	3,50	6	1	6	3	12
Jakubskie-Mokre	147	3,79	16	8	27	36	60
Wrzose	54	3,70	7	4	10	10	23
Chełmińskie	125	3,86	11	7	24	30	53
Staromiejskie	54	3,52	9	3	14	7	21
Bydgoskie	115	4,03	6	5	23	27	54

Tabela 29. Opinia o znaczeniu rozwoju informacji parkingowej w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Budowa nowych dróg rowerowych

Kolejnym zagadnieniem związanym z alternatywnymi sposobami przemieszczania się po Toruniu była propozycja budowy nowych dróg rowerowych, która **kluczowa była dla uczestników korzystających na co dzień z roweru**, ale równocześnie mocno popierana była przez osoby przemieszczające się samochodem innej osoby, taksówkami i komunikacją miejską, a także pieszo. Wyraźnie mniejsze poparcie, choć wciąż umiarkowane, wyrażały osoby korzystające z własnego samochodu. Rozwiązanie spotkało się z przychylną opinią mieszkańców części Lewobrzeża – Podgórza i Rudaka, śródmiejskich Bydgoskiego, Chełmińskiego, Jakubskiego i Mokrego oraz Skarpy. Dość ważne było także dla uczestników mieszkających na starówce, zaś wyraźnie mniej przychylni byli mieszkańcy Wrzosów i Rubinkowa, a także bardziej oddalonych części miasta – pokazuje to znaczące bariery rozwoju roweru jako alternatywnego środka transportu w Toruniu, w szczególności ograniczone zainteresowanie infrastrukturą rowerową części mieszkańców.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,47	48	28	60	59	103
Samochód innej osoby	13	4,15	0	1	2	4	6
Taksówka	16	3,94	2	0	2	5	7
Komunikacja miejska	100	3,91	6	6	21	25	42
Pieszko	148	3,84	18	4	24	39	63
Rower	37	4,57	1	1	2	5	28
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	3,33	2	0	3	1	3
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,50	3	0	3	3	5

Tabela 30. Opinia o znaczeniu budowy nowych dróg rowerowych w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	4,21	1	1	2	4	11
Stawki	32	3,63	3	3	9	5	12
Rudak	15	3,80	1	1	4	3	6
Czerniewice	2	3,00	0	0	2	0	0
Kaszczonek	7	3,43	1	1	1	2	2
Bielawy-Grębocin	16	3,69	4	0	1	3	8
Skarpa	29	3,72	3	3	4	8	11
Rubinkowo	28	3,39	3	3	9	6	7
Jakubskie-Mokre	147	3,76	16	6	30	41	54
Wrzosey	54	3,20	12	7	10	8	17
Chełmińskie	125	3,81	17	4	22	25	57
Staromiejskie	54	3,67	9	4	6	12	23
Bydgoskie	115	3,84	12	7	20	24	52

Tabela 31. Opinia o znaczeniu budowy nowych dróg rowerowych w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Ograniczenie liczby miejsc zastrzeżonych

Oczekiwanym rozwiązaniem jest również ograniczenie liczby kopert, które wyraźnie popierane jest przez osoby jeżdżące autami innych użytkowników (w tym taksówką) oraz pieszych. Istotnie wspierają je również kluczowe grupy uczestników – kierowcy, rowerzyści i pasażerowie komunikacji miejskiej. Propozycja **zdecydowanie poparta została przez mieszkańców okręgów Staromiejskie i Bydgoski**, w których najliczniej wyznaczane są miejsca zastrzeżone, a także preferowana była przez uczestników z Podgórza, Czerniewic, Kaszczorka i Chełmińskiego. Zauważalnie mniej przychylni rozwiązaniu byli mieszkańcy Skarpy, Rubinkowa i Rudaka, zaś w zależności od środka transportu – osoby deklarujące brak wizyt na starówce.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,63	41	17	69	54	117
Samochód innej osoby	13	4,46	0	0	2	3	8
Taksówka	16	4,19	1	0	4	1	10
Komunikacja miejska	100	3,62	10	5	31	21	33
Pieszko	148	3,82	7	6	42	45	48
Rower	37	3,62	3	3	11	8	12
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	3,89	0	1	2	3	3
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,57	0	1	8	1	4

Tabela 32. Opinia o znaczeniu ograniczenia liczby miejsc zastrzeżonych w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,74	3	0	5	2	9
Stawki	32	3,69	5	2	4	8	13
Rudak	15	3,40	2	1	5	3	4
Czerniewice	2	4,00	0	0	1	0	1
Kaszczonek	7	3,71	0	0	4	1	2
Bielawy-Grębocin	16	3,63	2	1	4	3	6
Skarpa	29	3,28	6	2	7	6	8
Rubinkowo	28	3,46	5	0	8	7	8
Jakubskie-Mokre	147	3,60	14	11	45	27	50
Wrzose	54	3,54	7	5	12	12	18
Chełmińskie	125	3,73	8	7	37	32	41
Staromiejskie	54	3,98	6	2	9	7	30
Bydgoskie	115	3,94	7	2	30	28	48

Tabela 33. Opinia o znaczeniu ograniczenia liczby miejsc zastrzeżonych w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Budowa parkingu wielopoziomowego przy dworcu Toruń Główny

Istotnym tematem uwzględnionym w przedmiocie konsultacji społecznych była propozycja budowy zbiorczego parkingu wielopoziomowego na Lewobrzeżu w okolicy dworca kolejowego Toruń Główny. Interesującym jest fakt, że pomysł spotkał się z najsilniejszym poparciem osób deklarujących przemieszczanie się na starówkę rowerem i pieszo, a następnie kierowców i uczestników aktualnie rezygnujących z przyjazdu na Zespół Staromiejski. Zaskakujące były również preferencje uczestników w zależności od okręgu zamieszkania – tylko osoby mieszkające na Podgórzu i w Czerniewicach preferowały budowę parkingu na Lewobrzeżu ponad inwestycję w centrum miasta. Propozycja spotkała się również z istotnym poparciem mieszkańców Rubinkowa, Jakubskiego i Mokrego, Stawek, Chełmińskiego oraz Staromiejskiego, lecz wyraźnie mniej oczekiwana była przez uczestników z Kaszczorka, Skarpy, Bielaw i Grębocina oraz Wrzosów i Bydgoskiego, a także – dość niespodziewanie – osób mieszkających na Rudaku.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,61	54	20	51	35	138
Samochód innej osoby	13	3,38	3	2	1	1	6
Taksówka	16	3,63	4	1	1	1	9
Komunikacja miejska	100	3,59	18	10	13	13	46
Pieszo	148	3,64	21	10	34	19	64
Rower	37	3,89	3	5	4	6	19
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	4,78	0	0	0	2	7
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,64	0	1	7	2	4

Tabela 34. Opinia o znaczeniu budowy parkingu przy dworcu Toruń Główny w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	4,00	2	1	4	0	12
Stawki	32	3,72	6	1	7	0	18
Rudak	15	3,40	4	1	1	3	6
Czerniewice	2	4,50	0	0	0	1	1
Kaszczonek	7	2,57	4	0	0	1	2
Bielawy-Grębocin	16	3,50	3	2	2	2	7
Skarpa	29	3,45	8	2	2	3	14
Rubinkowo	28	3,93	5	0	4	2	17
Jakubskie-Mokre	147	3,80	20	8	24	25	70
Wrzose	54	3,39	11	7	6	10	20
Chełmińskie	125	3,72	13	11	28	19	54
Staromiejskie	54	3,65	10	2	12	3	27
Bydgoskie	115	3,51	18	14	23	11	49

Tabela 35. Opinia o znaczeniu budowy parkingu przy dworcu Toruń Główny w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Egzekwowanie obowiązujących przepisów przez służby

Kolejnym oczekiwanym działaniem jest podniesienie efektywności straży miejskiej i policji w egzekwowaniu obowiązujących przepisów dotyczących parkowania. Szczególnie popierane było to przez osoby przemieszczające się rowerem, taksówką, komunikacją miejską i pieszo, a umiarkowanie korzystnie odnosili się do propozycji kierowcy. **Temat był kluczowy dla uczestników z okręgu Staromiejskie** oraz istotny dla mieszkańców Podgórza, Rudaka, Kaszczorka, Jakubskiego i Mokrego, Chełmińskiego i Bydgoskiego. Równocześnie, raczej neutralnie podchodzili do niego uczestnicy mieszkający na Skarpie, Rubinkowie i Stawkach.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,34	64	26	63	36	109
Samochód innej osoby	13	3,15	3	2	3	0	5
Taksówka	16	4,00	2	1	1	3	9
Komunikacja miejska	100	3,97	11	5	14	16	54
Pieszko	148	3,87	16	6	28	29	69
Rower	37	4,08	2	1	9	5	20
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	3,11	3	0	2	1	3
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,71	2	0	4	2	6

Tabela 36. Opinia o znaczeniu egzekwowania przepisów przez służby w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,79	2	0	5	5	7
Stawki	32	3,06	8	4	7	4	9
Rudak	15	3,67	2	0	6	0	7
Czerniewice	2	3,50	0	1	0	0	1
Kaszczonek	7	3,71	2	0	0	1	4
Bielawy-Grębocin	16	3,31	3	2	4	1	6
Skarpa	29	3,03	9	1	7	4	8
Rubinkowo	28	3,04	9	3	3	4	9
Jakubskie-Mokre	147	3,69	20	9	29	28	61
Wrzose	54	3,61	10	3	10	6	25
Chełmińskie	125	3,66	20	3	27	24	51
Staromiejskie	54	4,24	3	4	6	5	36
Bydgoskie	115	3,63	17	11	23	10	54

Tabela 37. Opinia o znaczeniu egzekwowania przepisów przez służby w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Elektroniczny system zezwoleń na wjazd i parkowanie

Kwestią intensywnie dyskutowaną przez uczestników konsultacji społecznych było wdrożenie elektronicznego systemu wydawania zezwoleń na wjazd i parkowanie na Zespole Staromiejskim. Rozwiązanie było umiarkowanie popierane przez wszystkie grupy uczestników w zależności od środka transportu, lecz najsilniej wspierali je rowerzyści i osoby przemieszczające się samochodem innej osoby. Rozwiązanie bardzo istotne było dla uczestników z **okręgów Podgórz i Staromiejskie**, ale pozytywnie podchodzili do niego również mieszkańcy Rudaka, Bielaw i Grębocina, Jakubskiego i Mokrego oraz Bydgoskiego. Równocześnie, mniej istotne było dla osób mieszkających w Czerniewicach, Kaszczorku i na Rubinkowie. Wyniki pokazują, że zauważalną polaryzację opinii w tej kwestii, na które nakładają się odmienne preferencje różnych części miasta, a także znaczący udział uczestników nie mających jednoznacznej opinii w tej sprawie (niespełna jedna czwarta z nich).

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,39	75	10	56	39	118
Samochód innej osoby	13	4,00	1	0	3	3	6
Taksówka	16	3,56	4	0	3	1	8
Komunikacja miejska	100	3,78	14	2	24	12	48
Pieszko	148	3,57	15	9	48	29	47
Rower	37	3,92	1	4	9	6	17
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	3,89	0	1	2	3	3
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,50	2	0	5	3	4

Tabela 38. Opinia o znaczeniu elektronicznego systemu zezwoleń w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	4,11	2	0	4	1	12
Stawki	32	3,38	6	0	11	6	9
Rudak	15	3,67	3	0	3	2	7
Czerniewice	2	1,00	2	0	0	0	0
Kaszczonek	7	3,00	3	0	1	0	3
Bielawy-Grębocin	16	3,63	4	1	1	1	9
Skarpa	29	3,31	8	0	7	3	11
Rubinkowo	28	3,18	9	2	2	5	10
Jakubskie-Mokre	147	3,64	22	5	34	29	57
Wrzosy	54	3,41	14	0	10	10	20
Chełmińskie	125	3,45	19	7	39	19	41
Staromiejskie	54	3,83	6	4	12	3	29
Bydgoskie	115	3,63	16	7	28	17	47

Tabela 39. Opinia o znaczeniu elektronicznego systemu zezwoleń w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Włączenie istniejących parkingów do systemu Park & Ride

Mimo częstej krytyki systemu Park & Ride w debacie publicznej, dość pozytywnie ocenione zostało rozszerzenie sieci parkingów o inne istniejące obiekty. Raczej neutralnie ocenili pomysł kierowcy, a popierały go bardziej osoby przemieszczające się rowerem, komunikacją miejską i pieszo. Dobrze ocenili propozycję uczestnicy z **Bydgoskiego, Skarpy i Staromiejskiego**, a także Chełmińskiego, Jakubskiego i Mokrego oraz Czerniewic. Raczej negatywną opinię wyrazili mieszkańcy Rudaka oraz Bielaw i Grębocina, a neutralną – Wrzosów, Podgórza i Stawek. Interesująca jest w szczególności pozytywna opinia mieszkańców Skarpy, na której działa jeden z parkingów P&R, oraz Bydgoskiego, które mogłoby skorzystać na propozycji.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,20	79	16	74	24	105
Samochód innej osoby	13	2,38	7	0	3	0	3
Taksówka	16	3,38	5	0	2	2	7
Komunikacja miejska	100	3,79	14	1	20	22	43
Pieszo	148	3,64	19	5	38	34	52
Rower	37	3,92	3	2	5	12	15
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	4,22	1	0	1	1	6
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,36	2	0	7	1	4

Tabela 40. Opinia o znaczeniu włączeniu parkingów do systemu Park & Ride w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,05	6	0	4	5	4
Stawki	32	3,09	10	1	9	0	12
Rudak	15	2,80	4	1	6	2	2
Czerniewice	2	3,50	0	0	1	1	0
Kaszczonek	7	3,29	2	0	1	2	2
Bielawy-Grębocin	16	2,81	7	1	2	0	6
Skarpa	29	3,59	6	2	5	1	15
Rubinkowo	28	3,25	8	1	5	4	10
Jakubskie-Mokre	147	3,48	26	5	41	23	52
Wrzose	54	3,00	17	2	13	8	14
Chełmińskie	125	3,44	24	4	29	29	39
Staromiejskie	54	3,57	8	3	15	6	22
Bydgoskie	115	3,83	15	4	24	15	57

Tabela 41. Opinia o znaczeniu włączeniu parkingów do systemu Park & Ride w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Ograniczenie ruchu na starówce na czas wydarzeń kulturalnych

Silnie polaryzującym uczestników, lecz wciąż przychylnie oceniamy przez ponad połowę z nich był pomysł ograniczenia ruchu samochodowego na starówce w czasie masowych wydarzeń kulturalnych lub społecznych. **Polaryzacja opinii była najbardziej widoczna wśród kierowców**, gdzie 140 zwolennikom odpowiadało 118 przeciwników rozwiązania – znacznie lepiej ocenili pomysł uczestnicy korzystający z transportu publicznego i roweru lub poruszający się pieszo. Propozycja szczególnie ważna była dla mieszkańców **okręgów Staromiejskie i Rudak**, a dość pozytywnie ocenili je również uczestnicy z Podgórza, Wrzosów, Bydgoskiego, Kaszczorka, Rubinkowa oraz Jakubskiego i Mokrego. Negatywnie do tego rozwiązania podchodzili wyłącznie mieszkańcy Stawek – trudno jest jednak wyjaśnić, dlaczego akurat w tym okręgu najbardziej sceptycznie uczestnicy podeszli do ograniczenia ruchu na starówce w czasie wydarzeń masowych.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,10	88	30	40	43	97
Samochód innej osoby	13	2,46	6	2	1	1	3
Taksówka	16	2,94	7	1	0	2	6
Komunikacja miejska	100	3,94	12	7	9	19	53
Pieszko	148	3,72	17	10	30	31	60
Rower	37	3,95	3	3	5	8	18
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	4,00	0	2	1	1	5
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,93	0	0	7	1	6

Tabela 42. Opinia o znaczeniu ograniczenia ruchu na starówce na czas wydarzeń w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,53	4	1	2	5	7
Stawki	32	2,81	10	6	5	2	9
Rudak	15	3,87	2	1	2	2	8
Czerniewice	2	3,00	1	0	0	0	1
Kaszczonek	7	3,43	2	0	1	1	3
Bielawy-Grębocin	16	3,06	6	1	1	2	6
Skarpa	29	3,10	9	3	2	6	9
Rubinkowo	28	3,43	6	2	4	6	10
Jakubskie-Mokre	147	3,44	29	12	26	26	54
Wrzosey	54	3,50	11	5	6	10	22
Chełmińskie	125	3,35	25	14	20	24	42
Staromiejskie	54	3,85	11	1	6	3	33
Bydgoskie	115	3,50	21	9	21	19	45

Tabela 43. Opinia o znaczeniu ograniczenia ruchu na starówce na czas wydarzeń w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Obniżenie stawek w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania

W ankiecie uwzględnione zostało również pytanie dotyczące obniżenia stawek za godzinę parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania, lecz pomysł przyjęty został przez uczestników raczej umiarkowanie. Popierany był **głównie przez kierowców i osoby korzystające z transportu indywidualnego**. Jednocześnie został **negatywnie oceniony przez mieszkańców okręgu Staromiejskie**, zaś popierali go – dość wyraźnie – uczestnicy z Stawek oraz – już w mniejszym stopniu – mieszkańcy Skarpy, Bielaw i Grębocina, Rubinkowa, Jakubskiego i Mokrego, Podgórza i Bydgoskiego.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,67	57	13	52	24	152
Samochód innej osoby	13	4,00	1	0	3	3	6
Taksówka	16	3,31	4	2	1	3	6
Komunikacja miejska	100	2,85	32	12	22	7	27
Pieszo	148	3,04	33	13	52	15	35
Rower	37	2,76	11	3	13	4	6
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	2,67	4	0	2	1	2
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,29	3	0	6	0	5

Tabela 44. Opinia o znaczeniu obniżenia stawek w ŚSPP w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,37	5	1	3	2	8
Stawki	32	4,00	4	1	5	3	19
Rudak	15	3,13	5	0	4	0	6
Czerniewice	2	3,00	1	0	0	0	1
Kaszczonek	7	2,71	2	2	1	0	2
Bielawy-Grębocin	16	3,50	4	1	2	1	8
Skarpa	29	3,62	4	2	6	6	11
Rubinkowo	28	3,46	8	0	3	5	12
Jakubskie-Mokre	147	3,42	27	10	40	14	56
Wrzose	54	3,11	12	8	13	4	17
Chełmińskie	125	3,31	28	8	31	13	45
Staromiejskie	54	2,48	23	5	14	1	11
Bydgoskie	115	3,34	26	5	32	8	44

Tabela 45. Opinia o znaczeniu obniżenia stawek w ŚSPP w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Instalacja znaków informujących o odholowaniu pojazdów

Umiarkowanie oceniono w ankiecie również propozycję instalacji znaków T-24 informujących uczestników ruchu o możliwości odholowania przez służby miejskie pojazdu zaparkowanego poza miejscami wyznaczonymi. Pomysł umiarkowanie pozytywnie oceniły wszystkie kluczowe grupy użytkowników dróg, lecz wyraźnie najmniej przychylni byli kierowcy. Zauważalne były również różnice między uczestnikami z różnych jednostek pomocniczych – **bardzo przychylni byli mieszkańcy Rudaka, zaś przychylni uczestnicy z Staromiejskiego, Czerniewic i Stawek**, a także Bielaw i Grębocina oraz Bydgoskiego. Wyraźnie dostrzec można preferencję mieszkańców Lewobrzeża, którzy – z wyłączeniem nieco bardziej zdystansowanych do propozycji uczestników z Podgórza – raczej pozytywnie podchodzą do informowania o możliwości odholowania pojazdu. Wyraźnie negatywnie pomysł ocenili jednak mieszkańcy Skarpy i Kaszczorka.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	3,06	81	25	67	44	81
Samochód innej osoby	13	3,23	4	0	3	1	5
Taksówka	16	3,38	4	1	3	1	7
Komunikacja miejska	100	3,53	17	5	28	8	42
Pieszo	148	3,35	18	17	47	27	39
Rower	37	3,43	3	6	12	4	12
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	3,44	0	1	5	1	2
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,50	3	0	4	1	6

Tabela 46. Opinia o znaczeniu instalowania znaków T-24 w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,21	4	1	6	3	5
Stawki	32	3,47	4	2	12	3	11
Rudak	15	3,93	0	1	6	1	7
Czerniewice	2	3,50	0	0	1	1	0
Kaszczonek	7	2,86	3	1	0	0	3
Bielawy-Grębocin	16	3,38	4	0	4	2	6
Skarpa	29	2,62	10	3	9	2	5
Rubinkowo	28	3,04	7	3	7	4	7
Jakubskie-Mokre	147	3,21	31	12	40	23	41
Wrzosey	54	3,22	15	3	9	9	18
Chełmińskie	125	3,20	19	17	42	14	33
Staromiejskie	54	3,61	11	3	9	4	27
Bydgoskie	115	3,26	25	9	26	21	34

Tabela 47. Opinia o znaczeniu instalowania znaków T-24 w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Czasowe wyłączenie odcinków dróg w weekendy i dni wolne od pracy

Podobnie umiarkowanie uczestnicy podeszli do czasowego wyłączania odcinków dróg na Zespole Staromiejskim w weekendy i dni wolne od pracy, lecz ponownie było to zagadnienie silnie polaryzujące mieszkańców. Raczej sceptycznie do pomysłu podeszły osoby korzystające z samochodów, a dość przychylnie rowerzyści, piesi i użytkownicy komunikacji miejskiej. Raczej pozytywnie do rozwiązania odnosili się również mieszkańcy okręgu Staromiejskie, lecz jeszcze silniejsze poparcie cechowało uczestników z Rudaka i Rubinkowa. Negatywną opinię dla propozycji wyrazili z kolei mieszkańcy Kaszczorka, Stawek i Skarpy.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,92	98	28	49	46	77
Samochód innej osoby	13	2,77	6	0	1	3	3
Taksówka	16	2,81	8	0	1	1	6
Komunikacja miejska	100	3,69	15	6	18	17	44
Pieszko	148	3,60	21	8	33	33	53
Rower	37	3,89	4	2	5	9	17
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	3,33	1	2	2	1	3
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,21	2	0	7	3	2

Tabela 48. Opinia o znaczeniu czasowego wyłączenia odcinków dróg w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,37	3	2	5	3	6
Stawki	32	2,75	12	5	3	3	9
Rudak	15	3,53	3	1	3	1	7
Czerniewice	2	3,00	1	0	0	0	1
Kaszczonek	7	2,57	3	1	0	2	1
Bielawy-Grębocin	16	3,00	5	2	3	0	6
Skarpa	29	2,93	9	3	5	5	7
Rubinkowo	28	3,43	6	1	6	5	10
Jakubskie-Mokre	147	3,21	37	8	30	31	41
Wrzosey	54	3,35	11	5	10	10	18
Chełmińskie	125	3,32	27	8	23	32	35
Staromiejskie	54	3,41	15	4	5	4	26
Bydgoskie	115	3,27	28	6	26	17	38

Tabela 49. Opinia o znaczeniu czasowego wyłączenia odcinków dróg w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Ustawianie parkletów, kwietników lub mebli miejskich

Podobnie – umiarkowanie pozytywnie i z zauważalną polaryzacją opinii – uczestnicy ocenili stosowanie parkletów, kwietników lub mebli miejskich w celu spowolnienia ruchu, lecz warto podkreślić, że w tym zakresie było to **najlepiej ocenione przez uczestników rozwiązanie**. W wynikach widać silną preferencję rowerzystów, użytkowników komunikacji miejskiej i taksówek oraz pieszych, a zarazem raczej negatywne stanowisko kierowców. Rozwiązanie podobało się uczestnikom z **Podgórza i Rudaka**, a także raczej pozytywnie ocenili je mieszkańcy okręgów Chełmińskie, Bydgoskie, Staromiejskie i Wrzosy. Podkreślić należy, że w niektórych jednostkach pomocniczych przeważały oceny negatywne – sceptycznie do rozwiązania podchodzili mieszkańcy Kaszczorka, Czerniewic, Stawek, Bielaw i Grębocina oraz Skarpy.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,83	98	32	57	45	66
Samochód innej osoby	13	3,00	4	1	2	3	3
Taksówka	16	3,44	4	2	1	1	8
Komunikacja miejska	100	3,62	15	9	16	19	41
Pieszko	148	3,44	21	14	35	35	43
Rower	37	3,92	3	3	6	7	18
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	2,56	2	2	4	0	1
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	2,93	3	1	6	2	2

Tabela 50. Opinia o znaczeniu ustawiania mebli miejskich w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,58	3	1	4	4	7
Stawki	32	2,56	14	4	4	2	8
Rudak	15	3,53	2	0	6	2	5
Czerniewice	2	2,50	1	0	0	1	0
Kaszczonek	7	2,00	4	1	1	0	1
Bielawy-Grębocin	16	2,63	7	2	2	0	5
Skarpa	29	2,66	11	3	5	5	5
Rubinkowo	28	3,04	8	4	4	3	9
Jakubskie-Mokre	147	3,14	35	12	31	35	34
Wrzosey	54	3,22	14	6	5	12	17
Chełmińskie	125	3,34	17	17	33	22	36
Staromiejskie	54	3,24	11	6	10	13	14
Bydgoskie	115	3,30	26	9	26	13	41

Tabela 51. Opinia o znaczeniu ustawiania mebli miejskich w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Rozwój monitoringu wizyjnego w celu identyfikacji samochodów

Wśród propozycji działań na rzecz poprawy polityki parkingowej, zgłoszonych przez Radę Okręgu nr 12 – Staromiejskie, znalazł się pomysł rozwoju monitoringu wizyjnego w celu identyfikacji wjeżdżających i wyjeżdżających ze starówki pojazdów. **Kwestia była silnie polaryzująca i raczej niechętnie oceniona przez kierowców**, przy poparciu głównie rowerzystów i użytkowników komunikacji miejskiej. Jeszcze silniejsze różnice widać w zależności od okręgu zamieszkania – rozwiązanie **popierali mieszkańcy okręgu Staromiejskie** i raczej popierali uczestnicy z Chełmińskiego, Bydgoskiego i Podgórza. Negatywnie pomysł ocenili mieszkańcy Kaszczorka, Skarpy, Stawek, Bielaw i Grębocina oraz Rubinkowa.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,87	101	24	67	25	81
Samochód innej osoby	13	2,69	6	1	1	1	4
Taksówka	16	3,00	5	0	5	2	4
Komunikacja miejska	100	3,59	16	6	20	19	39
Pieszko	148	3,32	31	13	32	21	51
Rower	37	3,59	5	2	11	4	15
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	3,00	3	0	2	2	2
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,00	4	0	6	0	4

Tabela 52. Opinia o znaczeniu rozwoju monitoringu wizyjnego w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,21	4	1	7	1	6
Stawki	32	2,72	11	3	8	4	6
Rudak	15	3,07	4	1	5	0	5
Czerniewice	2	3,00	1	0	0	0	1
Kaszczonek	7	2,43	4	0	1	0	2
Bielawy-Grębocin	16	2,88	6	2	2	0	6
Skarpa	29	2,59	11	2	8	4	4
Rubinkowo	28	2,89	11	0	5	5	7
Jakubskie-Mokre	147	3,09	36	16	37	15	43
Wrzose	54	3,09	18	3	7	8	18
Chełmińskie	125	3,23	28	7	36	16	38
Staromiejskie	54	3,70	11	3	7	3	30
Bydgoskie	115	3,23	28	8	24	19	36

Tabela 53. Opinia o znaczeniu rozwoju monitoringu wizyjnego w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Ograniczenie ruchu na starówce w weekendy i dni wolne od pracy

Najbardziej polaryzującą kwestią opiniowaną w ankiecie było ograniczenie ruchu na starówce w weekendy i dni wolne od pracy, w której przypadku liczba zadeklarowanych przeciwników i zwolenników była równa (po 196 osób). Dobrze widoczna jest polaryzacja ze względu na preferowany środek transportu – raczej negatywnie propozycję ocenili użytkownicy samochodów, zaś pozytywnie rowerzyści i użytkownicy komunikacji miejskiej, a raczej pozytywnie osoby poruszające się pieszo. **Propozycja wyraźnie popierana była przez mieszkańców okręgu Staromiejskie**, popierana przez uczestników z Rudaka i Bydgoskiego, zaś raczej pozytywnie oceniona przez mieszkańców Wrzosów. Negatywną opinię wyrazili uczestnicy z Kaszczorka, Skarpy i Stawek, a raczej negatywną mieszkańcy Rubinkowa, Podgórze oraz Bielaw i Grębocina. Kwestia dobrze oddaje ważną oś sporu mieszkańców w zakresie narzędzi polityki parkingowej – inaczej do miejskiej mobilności podchodzą mieszkańcy starówki i osiedli oddalonych od centrum.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,64	124	30	42	33	69
Samochód innej osoby	13	2,08	8	1	1	1	2
Taksówka	16	2,25	8	4	0	0	4
Komunikacja miejska	100	3,58	18	8	19	8	47
Pieszo	148	3,37	28	14	30	27	49
Rower	37	3,78	3	5	7	4	18
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	3,22	1	2	3	0	3
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,07	2	1	8	0	3

Tabela 54. Opinia o znaczeniu ograniczenia ruchu na starówce w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	2,74	9	2	0	1	7
Stawki	32	2,44	14	3	8	1	6
Rudak	15	3,47	3	1	3	2	6
Czerniewice	2	3,00	1	0	0	0	1
Kaszczonek	7	2,29	4	1	0	0	2
Bielawy-Grębocin	16	2,81	7	1	1	2	5
Skarpa	29	2,34	11	6	7	1	4
Rubinkowo	28	2,68	12	2	4	3	7
Jakubskie-Mokre	147	2,97	42	17	28	23	37
Wrzose	54	3,06	18	4	7	7	18
Chełmińskie	125	2,95	35	14	30	14	32
Staromiejskie	54	3,76	11	3	6	2	32
Bydgoskie	115	3,23	29	11	19	17	39

Tabela 55. Opinia o znaczeniu ograniczenia ruchu na starówce w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Wyniesienie skrzyżowań, przejść dla pieszych i części ulic

Pierwszym rozwiązaniem, które spotkało się z przeciętną negatywną oceną uczestników konsultacji było spowolnienie ruchu poprzez wyniesienie skrzyżowań, przejść dla pieszych lub części ulic na Zespole Staromiejskim. Raczej pozytywnie odnosili się do niego użytkownicy alternatywnych środków transportu, a raczej negatywnie użytkownicy samochodów, ale różnice między grupami nie były tak silne jak w przypadku polaryzujących pytań, co więcej najwięcej uczestników wyraziło **neutralną opinię**. Rozwiązanie spotkało się z poparciem mieszkańców Rudaka, Bielaw i Grębocina, Chełmińskiego oraz Bydgoskiego, ale też z raczej negatywną oceną mieszkańców okręgu Staromiejskie.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,70	98	33	80	34	53
Samochód innej osoby	13	3,00	4	2	0	4	3
Taksówka	16	2,94	5	3	2	0	6
Komunikacja miejska	100	3,21	15	12	35	13	25
Pieszo	148	3,26	23	19	41	26	39
Rower	37	3,30	8	2	9	7	11
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	3,22	2	1	2	1	3
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	2,07	7	1	4	2	0

Tabela 56. Opinia o znaczeniu wnoszenia skrzyżowań lub części ulic w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	2,84	7	1	4	2	5
Stawki	32	2,31	14	3	9	3	3
Rudak	15	3,80	2	0	4	2	7
Czerniewice	2	2,00	1	0	1	0	0
Kaszczonek	7	2,14	4	1	0	1	1
Bielawy-Grębocin	16	3,25	4	0	4	4	4
Skarpa	29	2,79	6	7	8	3	5
Rubinkowo	28	2,64	10	5	4	3	6
Jakubskie-Mokre	147	2,89	36	14	51	22	24
Wrzose	54	2,81	16	8	13	4	13
Chełmińskie	125	3,18	24	14	35	19	33
Staromiejskie	54	2,85	17	5	12	9	11
Bydgoskie	115	3,08	24	16	31	15	29

Tabela 57. Opinia o znaczeniu wnoszenia skrzyżowań lub części ulic w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Wyznaczenie miejsc parkingowych tylko dla mieszkańców starówki

Kolejnym raczej negatywnie ocenionym pomysłem była propozycja wyznaczania miejsc parkingowych dostępnych wyłącznie dla mieszkańców starówki, wobec którego 31% uczestników wyraziło swoją zdecydowanie negatywną opinię, a niemal 25% zdecydowanie pozytywną. Wyraźnie nieprzychylni rozwiązaniu byli kierowcy, co potwierdza wyniki analizy treści komentarzy w ankiecie, w której uczestnicy zaznaczyli **niechęć do różnicowania mieszkańców Torunia**. Jedyną grupą zdecydowanie popierającą pomysł byli sami potencjalni beneficjenci – mieszkańcy okręgu Staromiejskie, a raczej neutralnie odnieśli się do niego uczestnicy z Bydgoskiego, Rudaka, Podgórza, Czerniewic i Chełmińskiego. Swój sprzeciw wyrazili mieszkańcy Stawek, Bielaw i Grębocina, Skarpy, Kaszczorka i Rubinkowa, a raczej sceptyczni byli uczestnicy z Wrzosów oraz Jakubskiego i Mokrego.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,60	124	27	55	28	64
Samochód innej osoby	13	3,38	3	1	1	4	4
Taksówka	16	2,31	9	1	2	0	4
Komunikacja miejska	100	3,05	26	8	25	17	24
Pieszko	148	3,35	27	9	36	37	39
Rower	37	3,46	5	4	11	3	14
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	3,11	2	2	1	1	3
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,36	2	0	7	1	4

Tabela 58. Opinia o znaczeniu wyznaczenia miejsc dla mieszkańców starówki w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,00	6	1	4	3	5
Stawki	32	1,81	18	5	7	1	1
Rudak	15	3,27	4	0	4	2	5
Czerniewice	2	3,00	1	0	0	0	1
Kaszczonek	7	2,57	2	0	4	1	0
Bielawy-Grębocin	16	2,13	9	3	0	1	3
Skarpa	29	2,55	11	2	8	5	3
Rubinkowo	28	2,71	13	1	4	1	9
Jakubskie-Mokre	147	2,84	47	10	37	26	27
Wrzosey	54	2,78	18	6	10	10	10
Chełmińskie	125	3,00	34	11	31	19	30
Staromiejskie	54	4,02	6	3	8	4	33
Bydgoskie	115	3,09	31	10	24	18	32

Tabela 59. Opinia o znaczeniu wyznaczenia miejsc dla mieszkańców starówki w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Ustalenie w Strefie A stawek w wysokości 50% stawki w ŚSPP

Raczej negatywnie ocenione przez uczestników, zaproponowane przez Radę Okręgu nr 12 – Staromiejskie ustalenie stawek w Strefie A jako połowy wysokości stawki za parkowanie w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania. Warto zaznaczyć, że nie była to kwestia polaryzująca, a niemal połowa uczestników miała neutralne stanowisko wobec rozwiązania. Ponadto, pomysł nie spotkał się z poparciem kierowców, a tylko umiarkowanie pozytywnie ocenili go uczestnicy mieszkający w okręgu Staromiejskie. Nieznaczną preferencję dla pomysłu wyrazili również mieszkańcy Stawek, Rudaka, Bielaw i Grębocina oraz Chełmińskiego.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,87	74	20	126	28	50
Samochód innej osoby	13	3,00	3	0	6	2	2
Taksówka	16	2,00	9	1	4	1	1
Komunikacja miejska	100	3,07	15	6	51	13	15
Pieszo	148	2,91	24	7	88	16	13
Rower	37	3,19	3	0	25	5	4
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	3,44	0	0	7	0	2
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,29	1	0	10	0	3

Tabela 60. Opinia o znaczeniu powiązania stawek w strefach płatnego parkowania w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,00	3	1	11	1	3
Stawki	32	3,25	7	1	9	7	8
Rudak	15	3,07	2	1	8	2	2
Czerniewice	2	2,00	1	0	1	0	0
Kaszczonek	7	2,57	3	0	2	1	1
Bielawy-Grębocin	16	3,13	4	0	7	0	5
Skarpa	29	2,69	10	0	12	3	4
Rubinkowo	28	2,86	7	2	12	2	5
Jakubskie-Mokre	147	2,80	35	9	69	18	16
Wrzose	54	2,87	12	3	27	4	8
Chełmińskie	125	3,02	18	8	70	11	18
Staromiejskie	54	3,15	11	1	23	7	12
Bydgoskie	115	2,90	17	8	70	9	11

Tabela 61. Opinia o znaczeniu powiązania stawek w strefach płatnego parkowania w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Montaż słupków blokujących wjazd

Istotną różnicą między wynikami ankiety a przebiegiem spotkań konsultacyjnych była ocena montażu słupków blokujących wjazd, które zdecydowanie krytykowane było w czasie otwartej dyskusji, lecz w ankiecie ocenione zostało raczej negatywnie – niespełna 40% było przeciwnych rozwiązaniu, a nieco ponad 38% popierało jego wdrożenie, co świadczy o silnej polaryzacji uczestników. Wyraźnie sceptyczni byli wobec pomysłu kierowcy, ale popierali go rowerzyści i użytkownicy transportu publicznego. Propozycja została raczej negatywnie oceniona przez uczestników mieszkających w okręgu Staromiejskie, jednak raczej popierali go mieszkańcy Rudaka, Wrzosów, Chełmińskiego i Bydgoskiego. Zdecydowanie najmniej przychylni rozwiązaniu byli uczestnicy z Kaszczorka, Stawek i Skarpy, a raczej sceptyczni byli także mieszkańcy Bielaw i Grębocina oraz Podgórze.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,46	127	33	59	32	47
Samochód innej osoby	13	2,23	7	2	1	0	3
Taksówka	16	3,19	5	2	1	1	7
Komunikacja miejska	100	3,58	17	6	20	16	41
Pieszko	148	3,28	25	13	40	36	34
Rower	37	3,76	4	3	8	5	17
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	2,56	3	0	5	0	1
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	2,93	4	1	4	2	3

Tabela 62. Opinia o znaczeniu montażu słupków blokujących wjazd w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	2,74	7	1	6	0	5
Stawki	32	2,25	17	3	5	1	6
Rudak	15	3,07	5	0	4	1	5
Czerniewice	2	3,00	1	0	0	0	1
Kaszczonek	7	2,14	5	0	0	0	2
Bielawy-Grębocin	16	2,50	8	0	3	2	3
Skarpa	29	2,31	10	6	8	4	1
Rubinkowo	28	3,00	11	1	2	5	9
Jakubskie-Mokre	147	2,96	38	13	38	33	25
Wrzosey	54	3,11	15	7	7	7	18
Chełmińskie	125	3,05	32	9	35	19	30
Staromiejskie	54	2,89	18	5	8	11	12
Bydgoskie	115	3,10	28	16	25	9	37

Tabela 63. Opinia o znaczeniu montażu słupków blokujących wjazd w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Zastępowanie asfaltu kostką brukową

Innym rozwiązaniem spowalniającym ruch opiniowanym w ankiecie była propozycja zastępowania na Zespole Staromiejskim asfaltu kostką brukową, która spotkała się z raczej negatywną oceną, choć najczęściej uczestnicy wyrażali neutralny stosunek do propozycji. Jedyną grupą w zależności od preferowanego środka transportu, która popierała pomysł byli użytkownicy komunikacji miejskiej. Mając na uwadze okręg zamieszkania – rozwiązanie korzystnie ocenili uczestnicy z Czerniewic oraz Bielaw i Grębocina, a raczej pozytywnie z Rudaka, Skarpy i Bydgoskiego. Niechętni pomysłowi byli mieszkańcy Kaszczorka, Podgórza, Jakubskiego i Mokrego oraz Stawek, a raczej negatywnie ocenili go uczestnicy z Rubinkowa, Staromiejskiego, Wrzosów i Chełmińskiego.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,80	95	31	78	27	67
Samochód innej osoby	13	2,69	5	0	5	0	3
Taksówka	16	2,31	6	3	5	0	2
Komunikacja miejska	100	3,22	14	18	25	18	25
Pieszo	148	2,75	35	26	48	19	20
Rower	37	2,89	10	4	11	4	8
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	2,89	2	0	5	1	1
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	2,93	3	0	8	1	2

Tabela 64. Opinia o znaczeniu zastępowania asfaltu kostką brukową w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	2,58	9	0	3	4	3
Stawki	32	2,69	12	2	8	4	6
Rudak	15	3,07	2	2	7	1	3
Czerniewice	2	4,00	0	0	1	0	1
Kaszczonek	7	2,00	4	1	1	0	1
Bielawy-Grębocin	16	3,69	2	2	3	1	8
Skarpa	29	3,03	7	2	9	5	6
Rubinkowo	28	2,75	8	3	11	0	6
Jakubskie-Mokre	147	2,67	43	15	54	18	17
Wrzose	54	2,81	17	7	11	7	12
Chełmińskie	125	2,82	33	19	33	17	23
Staromiejskie	54	2,78	14	9	18	1	12
Bydgoskie	115	3,02	25	20	28	12	30

Tabela 65. Opinia o znaczeniu zastępowania asfaltu kostką brukową w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Esowanie toru jazdy

Ostatnim z dyskutowanych w ramach konsultacji społecznych rozwiązań dotyczącym spowolnienia ruchu na Zespole Staromiejskim było tzw. esowanie toru jazdy, w tym poprzez naprzemienną lokalizację miejsc parkingowych po obu stronach jezdni. Zostało ono przyjęte **raczej sceptycznie** – **negatywnie oceniły je wszystkie grupy interesariuszy, w szczególności kierowcy**, z wyłączeniem raczej pozytywnie nastawionych użytkowników komunikacji miejskiej. Negatywnie pomysł ocenili także mieszkańcy okręgu Staromiejskie, a jedynie mieszkańcy Wrzosów nieznacznie pozytywnie odnieśli się do propozycji. Zdecydowany sprzeciw wybrzmiał w konsultacjach ze strony uczestników mieszkających na Kaszczorku, Stawkach i Skarpie, a raczej negatywna opinia wyrażona został przez mieszkańców Rudaka, Bielaw i Grębocina, Rubinkowa, Jakubskiego i Mokrego, Chełmińskiego oraz Bydgoskiego.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,59	108	29	85	29	47
Samochód innej osoby	13	2,69	4	0	6	2	1
Taksówka	16	2,94	6	1	2	2	5
Komunikacja miejska	100	3,04	27	12	21	10	30
Pieszko	148	2,97	31	21	44	25	27
Rower	37	2,92	7	8	11	3	8
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	3,00	2	0	4	2	1
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	2,79	4	0	7	1	2

Tabela 66. Opinia o znaczeniu esowania toru jazdy w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	3,00	5	1	7	1	5
Stawki	32	2,16	16	6	4	1	5
Rudak	15	2,53	6	1	5	0	3
Czerniewice	2	3,00	0	1	0	1	0
Kaszczonek	7	2,00	4	1	1	0	1
Bielawy-Grębocin	16	2,75	4	2	7	0	3
Skarpa	29	2,21	12	7	6	0	4
Rubinkowo	28	2,61	10	2	9	3	4
Jakubskie-Mokre	147	2,75	43	15	46	22	21
Wrzosey	54	3,06	13	4	16	9	12
Chełmińskie	125	2,97	33	10	38	16	28
Staromiejskie	54	2,76	17	6	15	5	11
Bydgoskie	115	2,94	30	15	28	16	26

Tabela 67. Opinia o znaczeniu esowania toru jazdy w zależności od okręgu zamieszkania.

Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Dalsza zmiana kategorii dróg z publicznych na wewnętrzne

Negatywnie oceniona została przez uczestników konsultacji społecznych zmiana kategorii dróg z publicznych na drogi wewnętrzne na Zespole Staromiejskim, która umożliwia wyznaczanie miejsc parkingowych wyłącznie dla mieszkańców starówki. Nieznacznie pozytywnie opinie wyrazili rowerzyści, osoby przemieszczające się komunikacją miejską i pieszo oraz osoby nie przyjeżdżające na starówkę. Uwzględniając podział na okręg zamieszkania umiarkowanie pozytywnie odnieśli się do pomysłu wyłącznie mieszkańcy okręgu Staromiejskie, a najsilniejszy sprzeciw wyrazili uczestnicy z Czerniewic, Stawek, Skarpy i Rubinkowa.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	2,40	118	36	90	14	40
Samochód innej osoby	13	2,38	6	1	3	1	2
Taksówka	16	2,06	8	3	3	0	2
Komunikacja miejska	100	3,03	20	12	36	9	23
Pieszko	148	3,05	23	17	64	18	26
Rower	37	3,27	5	4	15	2	11
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	3,11	0	1	7	0	1
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	3,14	2	0	8	2	2

Tabela 68. Opinia o znaczeniu zmiany kategorii dróg na starówce w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	2,63	7	0	8	1	3
Stawki	32	2,16	14	4	11	1	2
Rudak	15	2,73	6	1	3	1	4
Czerniewice	2	2,00	1	0	1	0	0
Kaszczonek	7	2,14	4	1	0	1	1
Bielawy-Grębocin	16	2,88	5	2	4	0	5
Skarpa	29	2,17	12	3	12	1	1
Rubinkowo	28	2,39	12	2	9	1	4
Jakubskie-Mokre	147	2,65	39	19	61	10	18
Wrzose	54	2,87	15	6	15	7	11
Chełmińskie	125	2,66	33	16	51	10	15
Staromiejskie	54	3,06	15	5	14	2	18
Bydgoskie	115	2,97	25	15	39	11	25

Tabela 69. Opinia o znaczeniu zmiany kategorii dróg na starówce w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Podniesienie stawek w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania

Pierwszym z trzech nieakceptowanych społecznie rozwiązań było podniesienie stawek za godzinę parkowania w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania, lecz było to równocześnie zagadnienie silnie polaryzujące, w którym uczestnicy preferowali skrajne opinie, głównie zdecydowany sprzeciw (54,1%). Nieznaczne poparcie dla pomysłu wyrazili jedynie rowerzyści, a umiarkowanie przeciwni byli użytkownicy transportu publicznego – równocześnie silną dezaprobatę wyrażali kierowcy i inni użytkownicy samochodów. Jedyną jednostką pomocniczą, w której mieszkańcy umiarkowanie akceptowali pomysł był okręg Staromiejskie – jednak silny sprzeciw był widoczny wśród uczestników z Stawek, Skarpy, Bielaw i Grębocina oraz Rubinkowa. Propozycja była też negatywnie zaopiniowana przez mieszkańców osiedli śródmiejskich z okręgów Jakubskie-Mokre, Chełmińskie oraz Bydgoskie – pokazuje to zróżnicowanie preferencji mieszkańców: ze starówki potencjalnie akceptują zmianę polityki cenowej, ale przeciwni są z innych okręgów.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	1,78	213	13	26	17	29
Samochód innej osoby	13	1,46	9	2	2	0	0
Taksówka	16	2,44	7	2	2	3	2
Komunikacja miejska	100	2,89	34	9	18	12	27
Pieszo	148	2,49	62	12	41	6	27
Rower	37	3,11	11	1	10	3	12
Hulajnoga	2	3,00	1	0	0	0	1
Trudno powiedzieć	9	2,78	3	1	2	1	2
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	2,29	6	0	7	0	1

Tabela 70. Opinia o znaczeniu podniesienia stawek w ŚSPP od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	2,37	10	1	2	3	3
Stawki	32	1,53	25	0	4	3	0
Rudak	15	2,27	9	0	1	3	2
Czerniewice	2	3,00	1	0	0	0	1
Kaszczonek	7	2,00	5	0	0	1	1
Bielawy-Grębocin	16	1,88	11	1	1	1	2
Skarpa	29	1,83	18	1	7	3	0
Rubinkowo	28	1,96	20	0	2	1	5
Jakubskie-Mokre	147	2,05	84	12	29	4	18
Wrzosey	54	2,35	26	7	7	4	10
Chełmińskie	125	2,26	66	8	22	11	18
Staromiejskie	54	3,15	17	3	9	5	20
Bydgoskie	115	2,37	56	7	27	3	22

Tabela 71. Opinia o znaczeniu podniesienia stawek w ŚSPP w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Bydgoskim Przedmieściu

Zgodnie z przebiegiem konsultacji przewidywalnym był silny sprzeciw społeczny wobec rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Bydgoskim Przedmieściu, które łącznie popierało niespełna 16% uczestników, a niechętnych było 73% z nich. Żadna z grup użytkowników środków transportu nie popierała tego rozwiązania, jedynie rowerzyści mieli nieco mniej negatywne podejście do pomysłu. Również w żadnym z okręgów nie odnotowano pozytywnej reakcji – na Bydgoskim temat spotkał się z silną niechęcią, nieco lepiej ocenili go tylko uczestnicy z Czerniewic, Kaszczorka i Staromiejskiego. Zdecydowanie negatywnie zaopiniowali go mieszkańcy Stawek, Skarpy, Rubinkowa, Chełmińskiego i Jakubskiego-Mokrego.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	297	1,62	225	16	26	5	25
Samochód innej osoby	13	1,69	9	1	1	2	0
Taksówka	16	1,81	12	1	0	0	3
Komunikacja miejska	100	2,18	54	9	16	7	14
Pieszo	148	2,11	89	7	22	7	23
Rower	37	2,46	19	2	4	4	8
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	1,67	6	2	0	0	1
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	1,93	9	1	2	0	2

Tabela 72. Opinia o znaczeniu rozszerzenia SSP na Bydgoskim Przedmieściu w zależności od preferowanego środka transportu. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	2,05	12	1	2	1	3
Stawki	32	1,25	29	0	2	0	1
Rudak	15	1,80	11	0	2	0	2
Czerniewice	2	2,50	1	0	0	1	0
Kaszczonek	7	2,57	4	0	0	1	2
Bielawy-Grębocin	16	2,00	11	1	0	1	3
Skarpa	29	1,48	23	0	5	0	1
Rubinkowo	28	1,57	20	4	2	0	2
Jakubskie-Mokre	147	1,89	97	9	18	6	17
Wrzosey	54	2,00	31	7	6	5	5
Chełmińskie	125	1,75	88	7	14	5	11
Staromiejskie	54	2,33	27	5	10	1	11
Bydgoskie	114	2,01	75	5	11	4	19

Tabela 73. Opinia o znaczeniu rozszerzenia SSP na Bydgoskim Przedmieściu w zależności od okręgu zamieszkania. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Wprowadzenie stref płatnego parkowania w innych częściach Torunia

Zdecydowany sprzeciw przy niskiej polaryzacji cechował reakcje mieszkańców na wprowadzenie nowych stref płatnego parkowania w innych częściach Torunia, w szczególności na osiedlach śródmiejskich. Silnie przeciwni byli kierowcy oraz inni użytkownicy samochodów, osoby poruszające się pieszo i uczestnicy unikający dojazdu na starówkę, a umiarkowanie nieprzychylni byli jedynie rowerzyści. Bardziej sceptyczni niż wobec rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Bydgoskim byli uczestnicy z okręgu Staromiejskie, a podobnie negatywnie wypowiedzieli się mieszkańcy Bydgoskiego. Równocześnie, znacząco niższe poparcie widoczne było wśród mieszkańców okręgów, które mogłaby dotyczyć zmiana – Chełmińskiego oraz Jakubskiego-Mokrego. Pogłębiona była również dezaprobata mieszkańców części miasta oddalonych od centrum miasta – lewobrzeżnych Stawek i Rudaka, wschodnich Kaszczorka, Skarpy i Rubinkowa oraz północnych Wrzosów. Dobrze pokazuje to obszary, na których najsilniejsze były obawy wobec rozszerzenia strefy.

Środek transportu	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Własny samochód	298	1,48	239	14	24	4	17
Samochód innej osoby	13	1,46	10	1	1	1	0
Taksówka	16	1,13	14	2	0	0	0
Komunikacja miejska	100	2,07	58	9	12	10	11
Pieszo	148	1,76	107	7	11	9	14
Rower	37	2,46	21	0	3	4	9
Hulajnoga	2	1,00	2	0	0	0	0
Trudno powiedzieć	9	1,67	6	2	0	0	1
Nie przyjeżdżam na Starówkę	14	1,64	10	1	2	0	1

Tabela 74. Opinia o znaczeniu utworzenia nowych SSP od preferowanego środka transportu.

Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Okręg zamieszkania	Liczba odpowiedzi	Średnia	Zdecydowanie nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Zdecydowanie tak
Podgórz	19	1,95	13	0	3	0	3
Stawki	32	1,13	30	0	2	0	0
Rudak	15	1,47	11	1	3	0	0
Czerniewice	2	2,50	1	0	0	1	0
Kaszczonek	7	1,71	5	0	1	1	0
Bielawy-Grębocin	16	2,25	10	1	0	1	4
Skarpa	29	1,41	24	0	3	2	0
Rubinkowo	28	1,43	21	4	2	0	1
Jakubskie-Mokre	147	1,56	114	7	13	3	10
Wrzosey	54	1,72	39	3	4	4	4
Chełmińskie	125	1,50	99	8	6	6	6
Staromiejskie	54	2,20	29	5	9	2	9
Bydgoskie	115	2,00	75	7	8	8	17

Tabela 75. Opinia o znaczeniu utworzenia nowych SSP w zależności od okręgu zamieszkania.
Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Preferowane rozwiązania wśród grup interesariuszy

Zgromadzone w ankiecie dane umożliwiły również dokonanie analizy preferencji możliwych rozwiązań wśród poszczególnych grup użytkowników (interesariuszy) Zespołu Staromiejskiego. Tabela 75 pokazuje wyniki oraz po pięć najbardziej oczekiwanych i najgorzej ocenianych pomysłów wśród czterech kluczowych grup – mieszkańców, pracowników, przedsiębiorców prowadzących na starówce działalność gospodarczą oraz uczniów i studentów, którzy na co dzień korzystają z Zespołu Staromiejskiego. **Zgodność opinii** widać tylko w dwóch oczekiwanych rozwiązaniach (zwiększeniu częstotliwości komunikacji miejskiej i powiększeniu parkingu pod Mostem im. Piłsudskiego) oraz dwóch nieprzychylnie ocenionych pomysłach (wprowadzeniu nowych stref płatnego parkowania i rozszerzeniu

istniejącej na Bydgoskim Przedmieściu). Jedynym przypadkiem ewidentnej sprzeczności interesów jest wyznaczanie miejsc parkingowych wyłącznie dla mieszkańców starówki, które silnie – jako najważniejsze rozwiązanie – popierają potencjalni beneficjenci, ale zdecydowanie przeciwne są pozostałe grupy interesariuszy, w tym radykalnie sceptyczne są osoby uczące się i studiujące na Zespole Staromiejskim.

Rozwiązanie	Mieszkam na starówce	Pracuję na starówce	Prowadzę działalność gospodarczą na starówce	Uczę się lub studiuję na starówce
Budowa nowego parkingu przy dworcu Toruń Główny	3,38	3,81	3,74	3,18
Budowa nowego parkingu wielopoziomowego w centrum	4,28	4,26	4,23	3,24
Budowa nowych dróg rowerowych	3,78	3,85	3,89	3,35
Czasowe wyłączanie odcinków dróg w weekendy	3,71	3,14	3,29	2,41
Dalsza zmiana kategorii dróg z publicznych na wewnętrzne	3,24	2,63	3,23	1,88
Egzekwowanie przez policję lub straż miejską przepisów	4,26	3,61	3,91	2,76
Elektroniczny system wydawania zezwoleń na wjazd	3,90	3,69	4,17	2,41
Esowanie toru jazdy	2,86	2,78	3,06	2,88
Instalacja znaków T-24 informujących o odholowaniu	3,67	3,19	3,46	2,88
Montaż słupków blokujących wjazd	2,95	2,97	3,00	2,29
Obniżenie stawek za godzinę parkowania w ŚSP	2,71	3,40	3,20	3,71
Oddzielenie ruchu rowerowego	3,97	4,14	4,03	3,82
Ograniczanie ruchu na Starówce na czas wydarzeń	3,98	3,39	3,37	2,59
Ograniczanie ruchu na Starówce w weekendy	3,97	3,06	3,34	1,88
Ograniczenie liczby kopert na każdej ulicy do 20%	4,07	3,45	4,00	3,00
Podniesienie stawek za godzinę parkowania w ŚSP	2,98	2,22	2,57	1,41
Powiększenie parkingu pod Mostem im. J. Piłsudskiego	4,29	4,19	4,26	4,41
Remonty ulic i chodników	3,62	3,93	3,71	3,53
Rozbudowa systemu informacji parkingowej	3,67	3,77	3,69	3,65
Rozszerzenie SSP na Bydgoskim Przedmieściu	2,17	1,88	2,63	1,29

Rozwiązanie	Mieszkam na starówce	Pracuję na starówce	Prowadzę działalność gospodarczą na starówce	Uczę się lub studiuję na starówce
Rozwój monitoringu wizyjnego do identyfikacji pojazdów	3,69	3,33	3,66	2,06
Uregulowanie godzin dostaw	3,88	3,89	3,66	3,35
Uregulowanie godzin odbioru odpadów	3,69	3,94	3,66	3,82
Ustalenie w Strefie A stawek jako połowy stawki w ŚSPP	3,19	2,92	3,31	2,65
Ustawianie parkletów, kwietników lub mebli miejskich	3,26	3,18	3,34	3,00
Włączenie istniejących parkingów do systemu Parkuj i Jedź	3,66	3,53	3,54	3,06
Wprowadzenie nowych stref płatnego parkowania	2,12	1,73	2,31	1,18
Wyniesienie skrzyżowań, przejść, części ulicy	2,88	3,05	2,83	2,88
Miejsca parkingowe tylko dla mieszkańców starówki	4,33	2,72	3,00	2,29
Zastępowanie asfaltu kostką brukową	2,71	3,00	3,23	2,88
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej	4,17	4,41	4,06	4,41
Liczba uczestników	58	118	35	17

Tabela 76. Opinia o rozwiązaniach z podziałem na podstawowe grupy interesariuszy Zespołu Staromiejskiego. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Zróznicowanie dostrzegalne jest w wynikach wybranych punktów ankiety. Mieszkańcy starówki nie są przeciwni podnoszeniu stawek za godzinę parkowania w strefie śródmiejskiej, choć jest to problemem dla pozostałych grup. Zarazem, nie są oni tak bardzo zainteresowani oddzieleniem ruchu rowerowego, które ważne jest dla osób zawodowo związanych z Zespołem Staromiejskim. Rozwiązania uspokojenia ruchu również były przyjmowane z odmiennym nastawieniem – esowanie toru jazdy i zastępowanie asfaltu kostką brukową było negatywnie traktowane przez mieszkańców starówki, a wynoszenie skrzyżowań, przejść dla pieszych czy części ulic przez przedsiębiorców. Z kolei uczniowie i studenci byli przeciwni zamykaniu ruchu na Zespole Staromiejskim w weekendy i dni wolne od pracy, zaś mimo dość umiarkowanej opinii o rozwiązaniu, montaż słupków ograniczających ruch znalazł

się wśród pięciu najmniej popieranych pomysłów przed przedsiębiorców (choć pod względem średniej oceniony został najgorzej przez młodych mieszkańców).

Różnice widoczne są – po raz kolejny w konsultacjach – w podejściu do polityki cenowej. Obniżeniu stawek w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania sprzeciwiają się mieszkańcy starówki, ale najbardziej pożądane jest to wśród uczniów i studentów, zaś podnoszeniu stawek sprzeciwiają się wszystkie grupy interesariuszy poza mieszkańcami Zespołu Staromiejskiego. Mieszkańcy chcieliby również bardziej zdecydowanego egzekwowania przepisów przez policję i Straż Miejską, a przedsiębiorcy silniej akcentowali znaczenie wprowadzenia cyfrowego narzędzia wydawania pozwoleń na wjazd i parkowanie na starówce.

Użytkownicy **nieregularnie korzystający z Zespołu Staromiejskiego** – klienci sklepów i punktów usługowych, restauracji, barów lub klubów, instytucji kultury oraz osoby załatwiające na starówce sprawy zawodowe lub administracyjne – **cechowali się znaczącą spójnością swoich opinii** względem pięciu najbardziej oczekiwanych i najgorzej ocenianych rozwiązań. Wyniki ankiety zostały przedstawione w poniższej Tabeli 77, która pokazuje znaczącą kongruencję preferencji uczestników.

Rozwiązanie	Korzystam z sklepów lub punktów usługowych	Korzystam z restauracji, barów lub klubów	Korzystam z oferty kulturalnej	Załatwiam sprawy zawodowe lub administracyjne
Budowa nowego parkingu przy dworcu Toruń Główny	3,65	3,60	3,74	3,75
Budowa nowego parkingu wielopoziomowego w centrum	4,06	4,03	4,05	4,20
Budowa nowych dróg rowerowych	3,71	3,71	3,77	3,63
Czasowe wyłączanie odcinków dróg w weekendy	3,35	3,23	3,38	3,18
Dalsza zmiana kategorii dróg z publicznych na wewnętrzne	2,66	2,72	2,80	2,54
Egzekwowanie przez policję lub straż miejską przepisów	3,61	3,56	3,71	3,60
Elektroniczny system wydawania zezwoleń na wjazd	3,54	3,55	3,65	3,63
Esowanie toru jazdy	2,86	2,87	2,92	2,71

Rozwiązanie	Korzystam z sklepów lub punktów usługowych	Korzystam z restauracji, barów lub klubów	Korzystam z oferty kulturalnej	Załatwiam sprawy zawodowe lub administracyjne
Instalacja znaków T-24 informujących o odholowaniu	3,28	3,20	3,26	3,15
Montaż słupków blokujących wjazd	2,94	2,94	3,09	2,84
Obniżenie stawek za godzinę parkowania w ŚSPP	3,29	3,33	3,18	3,43
Oddzielenie ruchu rowerowego	3,98	4,01	4,07	3,99
Ograniczanie ruchu na Starówce na czas wydarzeń	3,40	3,34	3,46	3,27
Ograniczanie ruchu na Starówce w weekendy	2,97	2,91	3,07	2,86
Ograniczenie liczby kopert na każdej ulicy do 20%	3,70	3,66	3,69	3,63
Podniesienie stawek za godzinę parkowania w ŚSPP	2,10	2,14	2,27	1,99
Powiększenie parkingu pod Mostem im. J. Piłsudskiego	4,04	4,10	4,10	4,23
Remonty ulic i chodników	3,94	3,90	3,99	3,96
Rozbudowa systemu informacji parkingowej	3,89	3,91	3,89	3,85
Rozszerzenie SSP na Bydgoskim Przedmieściu	1,92	1,89	1,88	1,75
Rozwój monitoringu wizyjnego do identyfikacji pojazdów	3,19	3,16	3,26	3,01
Uregulowanie godzin dostaw	3,93	3,81	3,97	3,92
Uregulowanie godzin odbioru odpadów	4,01	3,89	4,05	4,01
Ustalenie w Stefie A stawek jako połowy stawki w ŚSPP	2,93	2,93	2,95	2,84
Ustawianie parkletów, kwietników lub mebli miejskich	3,21	3,24	3,40	3,16
Włączenie istniejących parkingów do systemu Parkuj i Jedź	3,41	3,36	3,53	3,48
Wprowadzenie nowych stref płatnego parkowania	1,69	1,66	1,67	1,54
Wyniesienie skrzyżowań, przejść, części ulicy	2,90	2,97	3,06	2,84
Miejsca parkingowe tylko dla mieszkańców starówki	2,78	2,80	2,83	2,55
Zastępowanie asfaltu kostką brukową	2,86	2,82	2,90	2,84
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej	4,33	4,33	4,39	4,39
Liczba uczestników	214	354	309	191

Tabela 77. Opinia o rozwiązaniach z podziałem na interesariuszy nieregularnie korzystających Zespołu Staromiejskiego. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Poparcie spójnie dotyczyło **zwiększenia częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej, powiększenia parkingu pod Mostem im. Piłsudskiego, budowy nowego parkingu wielopoziomowego w centrum miasta oraz oddzielenia ruchu rowerowego**, a różnice dotyczyły priorytetyzacji uregulowania godzin odbioru odpadów, która mniej ważna były dla klientów restauracji, barów lub klubów niż rozbudowa systemu informacji parkingowej i naprowadzania kierowców na wolne miejsca parkingowe. Osoby nieregularnie korzystające z Zespołu Staromiejskiego miały jednak bardzo zbliżone opinie o najgorszych rozwiązaniach – wspólnie wśród pięciu najmniej preferowanych wybrały: **wprowadzenie nowych stref płatnego parkowania, rozszerzenie strefy na Bydgoskim Przedmieściu, podniesienie stawek za parkowanie w strefach**, a także dalszą zmianę kategorii dróg na starówce z publicznych na drogi wewnętrzne oraz wyznaczanie miejsc parkingowych wyłącznie dla mieszkańców Zespołu Staromiejskiego. Dobrze obrazuje to kluczowy konflikt interesów, który uwypukliły konsultacje – mieszkańcy starówki oczekują od miasta działań na rzecz podniesienia ich komfortu życia, ale mieszkańcy innych części miasta, korzystający z oferty Zespołu Staromiejskiego odbierają to jako istotne ograniczenie ich możliwości komfortowego życia w Toruniu.

Ankieta umożliwiła również na identyfikację preferencji innych grup użytkowników Zespołu Staromiejskiego – osób odwiedzających rodzinę lub przyjaciół, pokazujących starówkę gościom z innych miejscowości, traktujących centrum jako obszar odpoczynku i rekreacji, a także aktualnie deklarujących brak przyjazdów i korzystania z oferty starówki. Wyniki, przedstawione w poniższej Tabeli 78, pokazują zbieżności i różnice w opiniach **grup sporadycznych użytkowników starówki**. Spójnie pozytywnie ocenione były tylko dwa rozwiązania – zwiększenie częstotliwości przejazdów komunikacji miejskiej oraz powiększenie parkingu pod Mostem im. Piłsudskiego – zaś spójnie negatywnie zaopiniowano trzy możliwości – utworzenie nowych stref płatnego parkowania, rozszerzenie istniejącej strefy na Bydgoskim Przedmieściu oraz podnoszenie stawek za parkowanie. Oczekiwane są również budowa nowego parkingu w centrum i oddzielenie ruchu rowerowego, użytkownicy rekreacyjni silniej akcentują potrzebę remontu ulic i chodników, odwiedzający rodzinę rozwoju systemu informacji parkingowej, zaś aktualnie niekorzystający ze starówki znaczenie budowy nowych dróg rowerowych.

Rozwiązanie	Odwiedzam rodzinę lub przyjaciół	Pokazuję starówkę gościom z innych miejscowości	Odpoczywam na starówce	Nie przyjeżdżam na starówkę
Budowa nowego parkingu przy dworcu Toruń Główny	3,49	3,73	3,71	3,52
Budowa nowego parkingu wielopoziomowego w centrum	4,11	4,20	4,15	3,80
Budowa nowych dróg rowerowych	3,54	3,68	3,86	3,88
Czasowe wyłączenie odcinków dróg w weekendy	3,27	3,28	3,24	3,38
Dalsza zmiana kategorii dróg z publicznych na wewnętrzne	2,39	2,66	2,67	3,18
Egzekwowanie przez policję lub straż miejską przepisów	3,59	3,72	3,70	3,55
Elektroniczny system wydawania zezwoleń na wjazd	3,56	3,61	3,57	3,55
Esowanie toru jazdy	2,72	2,86	2,84	3,02
Instalacja znaków T-24 informujących o odholowaniu	3,17	3,37	3,33	3,31
Montaż słupków blokujących wjazd	2,52	3,06	2,92	3,31
Obniżenie stawek za godzinę parkowania w ŚSPP	3,52	3,26	3,35	3,11
Oddzielenie ruchu rowerowego	3,90	3,95	4,08	4,15
Ograniczanie ruchu na Starówce na czas wydarzeń	3,24	3,40	3,36	3,78
Ograniczanie ruchu na Starówce w weekendy	2,72	2,92	2,93	3,31
Ograniczenie liczby kopert na każdej ulicy do 20%	3,76	3,68	3,64	3,83
Podniesienie stawek za godzinę parkowania w ŚSPP	1,86	2,26	2,16	2,49
Powiększenie parkingu pod Mostem im. J. Piłsudskiego	4,14	4,28	4,16	4,18
Remonty ulic i chodników	3,76	3,98	4,03	3,80
Rozbudowa systemu informacji parkingowej	3,99	3,88	3,86	3,75
Rozszerzenie SSP na Bydgoskim Przedmieściu	1,75	1,97	1,81	2,00
Rzeczony monitoring wizyjny do identyfikacji pojazdów	2,94	3,22	3,28	3,14
Uregulowanie godzin dostaw	3,72	3,94	3,95	3,80
Uregulowanie godzin odbioru odpadów	3,77	4,00	3,99	3,91
Ustalenie w Stefie A stawek jako połowy stawki w ŚSPP	2,97	2,95	2,93	2,97
Ustawianie parkietów, kwietników lub mebli miejskich	2,99	3,39	3,29	3,17
Włączenie istniejących parkingów do systemu Parkuj i Jedź	3,35	3,56	3,40	3,68

Rozwiązanie	Odwiedzam rodzinę lub przyjaciół	Pokazuję starówkę gościom z innych miejscowości	Odpoczywam na starówce	Nie przyjeżdżam na starówkę
Wprowadzenie nowych stref płatnego parkowania	1,52	1,77	1,62	1,75
Wyniesienie skrzyżowań, przejść, części ulicy	2,77	2,96	3,07	2,95
Miejsca parkingowe tylko dla mieszkańców starówki	2,79	2,77	2,90	3,34
Zastępowanie asfaltu kostką brukową	2,54	2,88	2,81	2,55
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej	4,31	4,43	4,44	4,12
Liczba uczestników	71	188	207	65

Tabela 78. Opinia o rozwiązaniach z podziałem na inne grupy interesariuszy Zespołu Staromiejskiego. Opracowanie własne Biura Dialogu i Innowacji Miejskich.

Różnice w negatywnej ocenie dotyczyły wybranych kwestii – poza osobami, które nie przyjeżdżają na starówkę powszechny był sprzeciw wobec zmiany kategorii dróg z publicznych na wewnętrzne, odwiedzający rodzinę lub przyjaciół byli niechętni montażowi słupków ograniczających wjazd, pokazujący starówkę swoim gościom sprzeciwiali się miejscom parkingowym tylko dla mieszkańców Zespołu Staromiejskiego, a osoby niekorzystające ze starówki wynoszeniu skrzyżowań, przejść dla pieszych lub części ulic. Wśród osób rekreacyjnie korzystających z historycznego centrum i tych, które tam nie przyjeżdżają zauważalny był również sprzeciw wobec zastępowania asfaltu kostką brukową.

SPOTKANIA KONSULTACYJNE

Spotkanie konsultacyjne dla przedsiębiorców

W spotkaniu konsultacyjnym dla przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na obszarze Zespołu Staromiejskiego, które odbyło się dn. 17 lutego 2026 r. w Muzeum Okręgowym w Toruniu, uczestniczyło **58 osób**, w szczególności prowadzących działalność gastronomiczną, usługową, handlową i turystyczną. W ramach spotkania przedstawiono planowany przebieg konsultacji społecznych dotyczących założeń polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń i ich harmonogram oraz umożliwiono Przewodniczącemu Rady Okręgu nr 12 – Staromiejskie zaprezentowanie, przygotowanego przez jednostkę pomocniczą, „Planu naprawy parkowania i mobilności”. W trakcie dyskusji zgłoszone zostały dwie uwagi. Pierwsza dotyczyła konieczności ograniczenia liczby miejsc zastrzeżonych (kopert) na toruńskiej starówce, ze szczególnym uwzględnieniem zmniejszenia liczby miejsc dla hoteli do dwóch kopert, a dla innych przedsiębiorców – do jednej. Druga uwaga dotyczyła uwzględnienia potrzeby zapewnienia możliwości wjazdu na teren Zespołu Staromiejskiego i dostępności miejsc postojowych dla osób świadczących usługi kurierskie i dowozowe.

Pierwsze otwarte spotkanie konsultacyjne

W pierwszym otwartym spotkaniu konsultacyjnym, które odbyło się dn. 28 lutego 2026 r. w Centrum Kształcenia Ustawicznego w Toruniu udział wzięło 110 mieszkańców, swobodnie uczestniczących w dość emocjonalnej dyskusji dotyczącej założeń polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń. W trakcie spotkania, uczestnicy wskazywali na swoją przynależność do kluczowych grup interesariuszy tematu – mieszkańców, osób pracujących w Toruniu, osób aktywnie działających na rzecz lokalnej społeczności, przedsiębiorców oraz kierowców i innych użytkowników dróg publicznych (pieszych, rowerzystów).

We wprowadzeniu do spotkania konsultacyjnego, dyrektor Biura Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia poinformował o celu prowadzonych konsultacji

oraz ich zakresie, a także wyjaśnił, że udostępnione do wglądu mieszkańców opracowanie pn. „Polityka parkingowa dla Gminy Miasta Toruń na lata 2020–2025 z perspektywą do roku 2030”, opracowane w 2020 r., nie jest aktualnie stosowanym dokumentem, a jego założenia niezgodne są z kierunkiem realizowanej polityki mobilności miejskiej. **Nieadekwatność przygotowanego w 2020 r. dokumentu stanowiła bezpośrednią motywację dla Prezydenta Miasta Torunia do uwzględnienia tematu założeń polityki parkingowej w przyjętym przez Radę Miasta Torunia planie konsultacji społecznych na 2026 r.**

We wprowadzeniu podkreślono, że konsultacje społeczne rozpoczynają proces **tworzenia nowej polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń**, której założenia mają być efektem rozwiązań wypracowanych w dialogu z mieszkańcami i kluczowymi grupami interesariuszy mobilności miejskiej, w tym przedsiębiorcami. Dlatego tak ważne były prowadzone konsultacje społeczne, w których mieszkańcy mogli przekazać swoje uwagi, rekomendacje i sugestie lub wyrazić potrzeby, oczekiwania i wymagania względem przyszłego dokumentu. Na podstawie opinii wyrażonych na otwartych spotkaniach konsultacyjnych, w ankiecie konsultacyjnej oraz przesłanych pocztą elektroniczną lub tradycyjną możliwym będzie, co omówiono w niniejszym raporcie, sporządzenie listy rekomendacji, która posłuży do opracowania polityki parkingowej, odpowiadającej interesom mieszkańców Torunia.

Po wprowadzeniu przystąpiono do **otwartej dyskusji**, która odzwierciedlona została w protokole stanowiącym załącznik do raportu. W jej trakcie uczestnicy swobodnie wyrażali swoje opinie, dzielili się spostrzeżeniami oraz wyjaśniali swoje oczekiwania wobec przyszłej polityki parkingowej Torunia. Silnym i najczęściej przywoływanym zagadnieniem było **poczucie mieszkańców, że stanowią grupę najbardziej poszkodowaną obecnym systemem parkowania**. W wypowiedziach wyrażnie, a czasem z silnym pobudzeniem emocjonalnym, akcentowano potrzebę zapewnienia przez samorząd dostępu do bezpłatnych lub dostępnych wyłącznie dla mieszkańców miejsc parkingowych na osiedlach śródmiejskich. Postulowano, aby polityka parkingowa ukierunkowana była na zapewnienie – w pierwszej kolejności – możliwości parkowania dla mieszkańców i zagwarantowania im priorytetu względem innych grup, w tym turystów, studentów i osób dojeżdżających do pracy spoza

Torunia. Jednocześnie, niemal wszyscy uczestnicy **wyrazili sprzeciw wobec rozszerzenia stref płatnego parkowania na osiedla śródmiejskie**, sąsiadujące z obecnymi strefami. Zdaniem uczestników, nie rozwiązałyby one problemów, lecz skutkowałyby wyłącznie dodatkowym obciążeniem finansowym mieszkańców osiedli oraz dalszym przesuwaniem się presji parkingowej osób dojeżdżających do centrum i chcącym zaparkować bezpłatnie.

Kolejnym zagadnieniem były doskwierający mieszkańcom osiedli śródmiejskich **deficyt miejsc parkingowych oraz ich likwidacja** w ramach kolejnych inwestycji miejskich. Mieszkańcy wskazywali na przykłady redukcji liczby dostępnych miejsc postojowych, na skutek np. montażu słupków, wprowadzania stref zamieszkania lub reorganizacji przestrzeni miejskiej i zmiany organizacji ruchu. Podkreślano, że działania te nie są równoważone budową nowych parkingów lub jakimikolwiek inwestycjami kompensującymi redukcje – najczęściej przywoływanym przykładem były okolice Alei 700-lecia i sytuacji mieszkańców Osiedla Młodych. W ocenie większości uczestników spotkania, miasto konsekwentnie i systemowo zmniejsza podaż miejsc parkingowych, ale nie oferuje Torunianom alternatywy, przez co pogłębia się konflikt między użytkownikami i narasta frustracja mieszkańców, którzy czują się pokrzywdzeni polityką miasta.

Na problem, zdaniem uczestników, nakłada się **presja parkingowa generowana przez użytkowników spoza osiedli** – pracowników dojeżdżających do centrum miasta z innych części Torunia lub sąsiednich gmin, klientów instytucji publicznych, studentów uczelni i turystów, którzy poszukują bezpłatnej możliwości zaparkowania pojazdów. Pozostawiając samochody na cały dzień pozbawiają przestrzeni mieszkańców osiedli śródmiejskich, zajmując znaczną część dostępnych miejsc. W efekcie, zdaniem większości uczestników, śródmiejskie osiedla mieszkaniowe na przedmieściach Bydgoskim, Chełmińskim i Mokrym stają się nieformalnymi buforami parkingowymi dla obszarów wysokiej koncentracji usług wyższego rzędu, edukacji lub oferty turystycznej, rozrywkowej i kulturalnej, pogłębiając deficyt miejsc parkingowych dla mieszkańców oraz wzmacniając **poczucie niesprawiedliwego traktowania przez miasto**, które dość emocjonalnie wyrażone zostało w trakcie konsultacji społecznych.

Odnosząc się do **infrastruktury zbiorczej**, np. parkingów Park & Ride, w dyskusji dominowały krytyczne opinie mieszkańców. Parkingi zlokalizowane na Rubinkowie i Skarpie oceniane były jako w dużej mierze puste, źle skomunikowane z siecią transportu zbiorowego oraz pozbawione realnych zachęt do korzystania. Uczestnicy wskazywali, że samo udostępnienie infrastruktury nie jest równoznaczne z jej funkcjonalnością i użytecznością, a zrealizowane w poprzedniej kadencji samorządu inwestycje nie spełniły swojej roli ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta oraz zmniejszenia presji parkingowej na osiedlach śródmiejskich.

Na spotkaniu zaakcentowana została **potrzeba inwestycji strukturalnych**, przede wszystkim konieczność budowy nowych **parkingów wielopoziomowych lub podziemnych** i wykorzystania terenów niezagospodarowanych, przemysłowych oraz wykorzystania istniejących parkingów w innych częściach miasta. Krytykowano dotychczasowe założenia polityki parkingowej polegające – zdaniem uczestników – na wprowadzaniu opłat za parkowanie bez równoczesnego zwiększania liczby miejsc parkingowych, określając takie działania jako rozwiązania pozorne, które nie odpowiadają na rzeczywiste potrzeby mieszkańców, a jedynie podnoszą koszty codziennego funkcjonowania gospodarstw domowych.

Ponadto, uczestnicy zgłaszali, że problemem są wraki i porzucone pojazdy, które długotrwale zajmują miejsca parkingowe, uniemożliwiając rotację samochodów. Mieszkańcy wskazywali, że trudności proceduralne związane z ich usuwaniem stanowią źródło marnotrawienia miejsc parkingowych, które mogłyby być wykorzystane zarówno przez mieszkańców osiedli, jak i innych użytkowników.

Ważne miejsce w dyskusji zajęła komunikacja miejska, wskazywana jako kluczowe narzędzie rozwiązania wyzwań parkingowych w Toruniu. Uczestnicy spotkania podkreślali, że **bez poprawy oferty i funkcjonowania transportu zbiorowego nie będzie możliwe skuteczne ograniczenie presji parkingowej ze strony osób dojeżdżających do centrum**. Równocześnie, wskazywano, że niedoskonałość oferty komunikacji miejskiej powoduje, że mieszkańcy osiedli śródmiejskich zmuszeni są do korzystania z transportu indywidualnego, a przez to – mimo zamieszkania w centrum – są uzależnieni od posiadania i codziennego korzystania z własnego samochodu.

Krytyka transportu zbiorowego przede wszystkim sprowadzała się do zbyt niskiej częstotliwości kursów, wysokich cen biletów oraz niewystarczającej informacji pasażerskiej. Wskazywano również na problem niedostatecznego skomunikowania różnych części miasta i wadliwych interwałów przemieszczania się komunikacji miejskiej, które sprawiają, że w krótkim czasie odjeżdża kilka kursów w jednym kierunku, po czym następuje kilkudziesięciominutowa przerwa w kursowaniu.

Innym aspektem zrównoważonej mobilności, na który zwróciła uwagę jedna z uczestniczek spotkania była dostępność infrastruktury rowerowej, której celem jest zapewnienie możliwości codziennego przemieszczania się rowerem po mieście. W jej opinii, bezpieczna i funkcjonalna infrastruktura rowerowa mogłaby stanowić alternatywę dla osób, które na co dzień korzystają z transportu indywidualnego, a dzięki temu stopniowo zmniejszać zapotrzebowanie na miejsca parkingowe.

W wypowiedziach uczestnicy zidentyfikowali **kluczowe obszary wymagające zwiększenia dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców**. Najczęściej wskazywano Zespół Staromiejski i jego otulinę, a także Osiedle Młodych (w tym Aleję 700-lecia), Przedmieście Mokre (okolice ul. Młodzieżowej i ul. Wojska Polskiego) i okolice dworców kolejowych. Silnie akcentowana była potrzeba zrównoważenia presji osób dojeżdżających do centrum miasta, która generuje parkowanie na ulicach osiedlowych przedmieścia Bydgoskiego, Chełmińskiego i Mokrego, wybudowanie infrastruktury zbiorczej, która mogłaby kanalizować ruch osób dojeżdżających.

Uczestnicy spotkania silnie zaakcentowali swój sprzeciw wobec rozszerzaniu stref płatnego parkowania i podnoszenia stawek w istniejących strefach, co było dominującym zagadnieniem spotkania konsultacyjnego. Jednak, wypowiedzi mieszkańców wniosły również dwa niezwykle ważne dla założeń przyszłej polityki parkingowej Torunia. Po pierwsze, uczestnicy podkreślali, że **polityka parkingowa powinna być narzędziem podnoszenia komfortu życia mieszkańców**, szczególnie osiedli śródmiejskich, którym najbardziej doskwiera presja parkingowa. Po drugie, mieszkańcy postrzegają **parkowanie nie jako odrębną politykę miejską, lecz jako element szerszej polityki mobilności**, wymagającej spójnego i systemowego podejścia. Oznacza to, że zarządzanie sprawami parkingowymi powinno być

powiązane z kwestiami infrastrukturalnym – zarówno budową parkingów, jak i budową lub przebudową dróg, transportem publicznym oraz zrównoważoną mobilnością miejską – infrastrukturą pieszą i rowerową czy bezpieczeństwem dzieci w drodze do szkoły, a także musi być połączona z planowaniem przestrzennym oraz lokalizacją usług wyższego rzędu, np. instytucji publicznych, edukacyjnych czy kulturalnych lub obiektów sportowych i rekreacyjnych.

Negatywnymi przykładami, które wybrzmiały na spotkaniu konsultacyjnym są infrastruktura Kujawsko-Pomorskie Areny Toruń, która mimo dostępnego parkingu generuje znaczącą presję parkingową na okoliczne Osiedle Młodych, a także koncentracja funkcji publicznych i edukacyjnych na ulicach osiedlowych Przedmieścia Mokrego, głównie niewielkiej ul. Młodzieżowej.

Drugie otwarte spotkanie konsultacyjne

W drugim otwartym spotkaniu konsultacyjnym z elementami warsztatowymi, które odbyło się dn. 5 marca 2026 r. w Toruńskim Laboratorium Miejskim udział wzięło 65 mieszkańców, korzystających z dwóch przestrzeni warsztatowych – jednej poświęconej parkowaniu na Zespole Staromiejskim i w jego otulinie, drugiej dotyczącej parkowania na innych obszarach. W trakcie spotkania, uczestnicy wskazywali na swoją przynależność do kluczowych grup interesariuszy tematu – mieszkańców, osób pracujących w Toruniu, osób aktywnie działających na rzecz lokalnej społeczności, przedsiębiorców oraz kierowców i innych użytkowników dróg publicznych (pieszych, rowerzystów).

Spotkanie zostało zaprojektowane z uwzględnieniem elementów warsztatowych, w czym *pro publico bono* wsparcia Gminie udzieliła Fundacja Stabilo. W jednej grupie w moderowanej dyskusji zbierano uwagi dotyczące Zespołu Staromiejskiego i jego otuliny, w drugiej dotyczące pozostałych części miasta. W drugiej części spotkania moderatorzy zmienili sale, a uczestnicy mieli możliwość zmiany grupy w celu podzielenia się wnioskami dotyczącymi różnych obszarów Torunia.

We wprowadzeniu do spotkania konsultacyjnego moderatorzy poinformowali o celu prowadzonych konsultacji oraz ich zakresie, a także scenariuszu spotkania warsztatowego. Przekazano również informację o dalszym procesie prac nad

projektem nowej polityki parkingowej, którego częścią będą **ponowne konsultacje społeczne** przygotowanego projektu, zaplanowane na czwarty kwartał 2026 r.

W otwartej dyskusji uczestnicy mieli możliwość swobodnego wyrażenia swojej opinii, podzielenia się spostrzeżeniami oraz wyjaśnienia potrzeb i oczekiwań wobec przyszłej polityki parkingowej miasta. Najczęściej i najsilniej artykułowanym zagadnieniem był **deficyt miejsc parkingowych na osiedlach śródmiejskich**. Podobnie jak w przypadku pierwszego spotkania konsultacyjnego, zagadnienie to zdominowało dyskusję grupy dyskutującej wyzwania poza Zespołem Staromiejskim. Grupa omawiająca sprawy toruńskiej starówki w większym stopniu zajmowała się kwestiami infrastruktury, która pozwoliłaby zmniejszyć liczbę pojazdów parkujących na Zespole Staromiejskim.

Ogólnie, mieszkańcy wskazywali na systematyczne zmniejszanie liczby dostępnych miejsc parkingowych w wyniku realizowanych inwestycji i remontów, szczególnie akcentując niekorzystne efekty budowy Trasy Staromostowej. Podnoszono również kwestie likwidacji dostępnych miejsc na skutek montażu słupków, wyznaczania stref zamieszkania czy budowy infrastruktury rowerowej – zdaniem mieszkańców problemem nie są kwestie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, ale **brak rozwiązań kompensacyjnych**, a przez to wzmacnianie konfliktów między różnymi użytkownikami dróg. Najczęściej, jako przykłady, wskazywano Osiedle Młodych, Bydgoskie Przedmieście, okolice ul. Wojska Polskiego oraz okolice ulic Rejtana i Dekerta na Przedmieściu Mokrym.

W sposób jednoznaczny i stanowczy, choć mniej emocjonalny niż na pierwszym spotkaniu konsultacyjnym, wybrzmiał **sprzeciw mieszkańców wobec możliwości rozszerzenia stref płatnego parkowania oraz podnoszenia stawek w istniejących strefach**. Mieszkańcy wielokrotnie i zgodnie podkreślali swój brak akceptacji dla jakichkolwiek zmian, które mogłyby zwiększyć obciążenia wynikające z stref płatnego parkowania. W swoich wypowiedziach podkreślali, że kwestia to ma nie tylko wymiar praktyczny i ekonomiczny, ale jest postrzegana jako fundament zaufania do władz miasta oraz przewidywalności i transparentności reguł zarządzania przestrzenią miejską.

W ocenie mieszkańców inwestycje i remonty prowadzą do trwałego zmniejszenia **dostępności miejsc parkingowych**, co odczuwane jest jako przyczyna spadku jakości życia i wzrostu chaosu przestrzennego. Równocześnie, miasto nie oferuje alternatyw, umożliwiających zmiany sposobu przemieszczania się, a polityka mobilności miejskiej sprowadza się – w opinii znacznej części uczestników – do ograniczeń dla transportu indywidualnego bez atrakcyjnej oferty zrównoważonej mobilności miejskiej.

Zdaniem uczestników, kluczowym rozwiązaniem kompensacyjnym powinna być **budowa nowych parkingów zbiorczych**, w szczególności w centrum miasta. Zadanie było traktowane jako priorytet rozwojowy Torunia, a mieszkańcy zgłaszali poparcie dla budowy parkingów wielopoziomowych lub podziemnych. Wśród **proponowanych lokalizacji** wskazywano m.in. Nowe Centrum Torunia (teren byłego Uniwersamu lub Cinema City), Jordanki, Kujawsko-Pomorskie Arenę Toruń, Zakład Ubezpieczeń Społecznych przy ul. Mickiewicza i szpital miejski przy ul. Batorego. Ogólnie, uczestnicy sugerowali, że w otoczeniu instytucji publicznych i centrów usługowych powinna być zapewniana liczba miejsc parkingowych niezbędna do obsługi klientów, najlepiej na parkingach podziemnych lub wielopoziomowych.

Uczestnicy sugerowali również akceptację dla rozwiązań tymczasowych, w tym parkingów na działkach niezagospodarowanych lub stanowiących rezerwę dla przyszłych inwestycji drogowych, a także dla doraźnych korekt układu ulic, które mogłyby przynieść mieszkańcom poprawę sytuacji parkingowej. Na podstawie wypowiedzi uczestników można postawić tezę, że **oczekiwania społeczne dotyczą działań inwestycyjnych i rozwiązań systemowych**, a także rezygnacji z wdrażania ograniczeń i narzędzi przymusowej zmiany zachowania. Oznacza to, że uczestnicy **wymagali zwiększenia liczby dostępnych miejsc parkingowych i dostosowania ich lokalizacji do rzeczywistych potrzeb**, a nie dalszego ograniczania dostępności poprzez regulacje, w tym narzędzia ekonomiczne, najbardziej dotyczące gospodarstwa domowe o niższym dochodzie.

O ile zwiększenie liczby dostępnych miejsc zapewnione może być budową nowych parkingów zbiorczych, o tyle dostosowanie lokalizacji do rzeczywistych potrzeb związane jest z podnoszoną przez uczestników kwestią **niewykorzystania lub**

niewłaściwego zarządzania parkingami. Mieszkańcy zwracali uwagę, że znaczna część parkingów płatnych (głównie poza strefami płatnego parkowania), w tym zarządzane przez spółki miejskie, pozostaje częściowo niewykorzystana, co zdaniem uczestników wynika **przede wszystkim z wysokości opłat.** Kwestia atrakcyjności cen pojawiała się jako kluczowy czynnik wpływający na codzienne decyzje kierowców, dlatego krytykowano brak atrakcyjnych cenowo abonamentów dla mieszkańców, które zachęcałyby do stałego korzystania z istniejących parkingów. Wskazywano, że problemy polityki parkingowej nie zawsze wynikają z braku infrastruktury, ale również mają swoje źródło w decyzjach zarządczych, w szczególności z polityki cenowej.

Regularnie poruszanym w dyskusji zagadnieniem była **krytyka liczby miejsc zastrzeżonych (kopert),** które zdaniem uczestników nadmiernie rozpowszechnione są w niektórych częściach miasta. Podnoszono, odczuwany przez mieszkańców, brak przejrzystości zasad ich wyznaczania oraz negatywną ocenę ich kumulowania przez instytucje lub przedsiębiorców. W opinii uczestników, wyznaczanie miejsc zastrzeżonych wzmacnia poczucie nierównego i niesprawiedliwego traktowania mieszkańców w dostępie do przestrzeni parkingowej, a dla części z nich wywołuje również poczucie uprzywilejowania niektórych użytkowników i prywatyzacji przestrzeni publicznej przez wąską grupę interesariuszy.

W obu grupach poruszano zagadnienie konfliktów funkcjonalnych w przestrzeni, w szczególności związanych z obsługą komunikacyjną **szkół i uczelni, szpitali, instytucji publicznych i kultury oraz wydarzeń masowych.** Uczestnicy wskazywali na niedostateczną liczbę miejsc krótkotrwałego zatrzymania typu Kiss & Ride przy obiektach użyteczności publicznej, chaos komunikacyjny i informacyjny towarzyszący masowym wydarzeniom społecznym i kulturalnym oraz zjawisko wypychania parkujących pojazdów z Zespołu Staromiejskiego i jego otuliny na okoliczne osiedla śródmiejskie. Część uczestników podkreślała negatywną ocenę braku spójnego zarządzania potokami ruchu w miejscach generujących czasowo zwiększoną liczbę pojazdów. Inni akcentowali potrzebę wyznaczenia zasad, które przejrzystość wiążą możliwość organizacji wydarzeń masowych z zapewnieniem dostępności parkingów zbiorczych i dostosowaniem oferty transportu zbiorowego.

Ostatni z powyższych wątków może być wartościowo zagospodarowany w przyszłej polityce parkingowej miasta. Uczestnicy, sugerując, że organizacja dużych wydarzeń społecznych i kulturalnych – choć uzasadniona potrzebami lokalnej społeczności – generuje wyjątkową uciążliwość dla wszystkich mieszkańców osiedli śródmiejskich, przeciążonych dodatkową presją parkingową. Każde ograniczenie dostępności miejsc parkingowych na Zespole Staromiejskim skutkuje dodatkową liczbą pojazdów próbujących zaparkować w jego – bliższym i dalszym – otoczeniu. Zdaniem części uczestników konsultacji, rozwiązaniem powinno być powiązanie, poprzez założenia polityki parkingowej, **możliwości organizacji wydarzeń masowych z zapewnieniem dostępności parkingów zbiorczych poza centrum miasta i umożliwieniem dojazdu transportem publicznym**. Dzięki temu osoby dojeżdżające z peryferyjnych części miasta i spoza Torunia nie będą wzmaczać trudności na osiedlach śródmiejskich, a zarazem możliwym będzie ograniczenie niepożądanych zachowań, np. parkowania na chodnikach i terenach zieleni.

W dyskusji wyraźnie wybrzmiała **krytyka polityki przestrzennej miasta**. Mieszkańcy niechętnie odnieśli się do zagęszczania zabudowy bez zabezpieczenia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych oraz wskazywali na nieuwzględnianie rzeczywistych potrzeb mobilności miejskiej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Dla części uczestników, problemy polityki parkingowej są pochodną decyzji planistycznych i rozwojowych, a rozwiązania wdrażane w zakresie mobilności miejskiej są reaktywne i doraźne. Oczekowaną zmianą jest uwzględnienie **polityki parkingowej jako elementu planowania przestrzennego i projektowania rozwoju Torunia**.

Innym narzędziem wpływającym, zdaniem uczestników, na efektywność polityki parkingowej, jest **komunikacja miejska**, postrzegana jako niezbędny instrument zmniejszania presji parkingowej, choć aktualnie oceniana krytycznie. Mieszkańcy podkreślali niewystarczającą częstotliwość kursowania, problemy z punktualnością oraz wysokie ceny biletów. Przez to, w ich ocenie, obecnie transport zbiorowy nie jest realną alternatywą dla własnego samochodu. Ponadto, zgłaszano zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania parkingów Park & Ride, proponując uproszczenie zasad

korzystania, integrację taryfową, lepszą integrację z transportem zbiorowym oraz zapewnienie sprawnego skomunikowania istniejących parkingów z całym miastem.

W ocenie znacznej części uczestników spotkania, bez poprawy jakości komunikacji miejskiej, jej niezawodności i przewidywalności nie będzie możliwe ograniczenie zapotrzebowania na miejsca parkingowe w Zespole Staromiejskim, jego otulinie oraz na osiedlach śródmiejskich.

W ramach spotkania uczestnicy wskazywali miejsca, które **wymagają pilnej interwencji i zastosowania środków zaradczych**. W dyskusji wymieniono przede wszystkim:

- ulice Gałczyńskiego, Matejki i Tuwima na Osiedlu Młodych,
- ulice Słowackiego, Matejki i Mickiewicza na Bydgoskim Przedmieściu
- ulice Dekerta, Głowackiego, Kilińskiego, Młodzieżową i Rejtana na Przedmieściu Chełmińskim i Mokrym,
- ulice Batorego, Bażyńskich i Wojska Polskiego na Przedmieściu Mokrym.

Silnie akcentowane były problemy z parkowaniem w **otoczeniu przedszkoli, szkół i uczelni oraz szpitala miejskiego**, a także wyzwania wynikające z nieefektywnego wykorzystania infrastruktury parkingowej przy Kujawsko-Pomorskie Arenie Toruń. Przestrzenią wymagającą poprawy zdaniem uczestników jest również otoczenie lodowiska Tor-Tor i stadionu miejskiego.

Z części poświęconej **parkowaniu na Zespole Staromiejskim** dyskutowano możliwe lokalizacje parkingów umożliwiających obsługę użytkowników starówki:

- teren niezagospodarowany między ulicami Szumana a Dąbrowskiego,
- powiększenie parkingu na Pl. Św. Katarzyny,
- powiększenie parkingu pod Mostem im. J. Piłsudskiego,
- budowę parkingu podziemnego pod Pl. Rapackiego,
- budowę parkingu podziemnego pod Pl. Towarzystwa Miłośników Torunia,
- budowę parkingu wielopoziomowego przy dworcu autobusowym

W ramach warsztatu koncepcyjnego zaproponowano usprawnienie parkowania na ul. Św. Jana, uspokojenie ruchu na ulicach Wały gen. Sikorskiego, Szumana i Warszawskiej wraz z zapewnieniem ciągłości drogi dla rowerów, montaż tablic

elektronicznych informujących o dostępności miejsc na parkingu w Centrum Kulturalno-Kongresowym Jordanki, inwentaryzację miejsc zastrzeżonych (kopert) na Zespole Staromiejskim oraz ich publicznie dostępną ewidencję

Zaproponowano ujednolicenie stawek za parkowanie, aby na danym obszarze identyczne stawki obowiązywały zarówno w strefie płatnego parkowania i na parkingach zarządzanych przez podmioty gminne. Ponadto, Przewodniczący Rady Okręgu nr 12 – Staromiejskie przypomniał propozycję jednostki pomocniczej, aby stawki w strefie śródmiejskiej były dwukrotnie wyższe od opłaty za parkowanie w otulinie. Jeden z uczestników zasugerował, aby w tym celu zintegrować odpłatność za parkowanie z kartą miejską. Również w tej grupie wskazywano, że możliwym rozwiązaniem polityki parkingowej jest rozszerzenie oferty komunikacji miejskiej, aby stanowiła ona alternatywę dla transportu indywidualnego.

Podsumowując, **drugie spotkanie konsultacyjne potwierdziło zdecydowany sprzeciw mieszkańców wobec rozszerzenia strefy płatnego parkowania oraz ponoszenia stawek za parkowanie.** Ponownie uczestnicy podkreślili konieczność traktowania polityki parkingowej jako elementu współzależnego systemu mobilności miejskiej, w którym obok dostępności miejsc parkingowych istotne są infrastruktura drogowa i parkingowa, atrakcyjność komunikacji miejskiej, planowanie przestrzenne oraz wspieranie zrównoważonej mobilności, np. rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej. Uczestnicy wskazywali, że nowa polityka parkingowa powinna priorytetowo traktować **rozwiązanie problemu dostępności miejsc parkingowych na osiedlach śródmiejskich** oraz zorientowanie dokumentu na poprawę komfortu i jakości życia mieszkańców.

Rozwiązania rekomendowane przez uczestników spotkań

Dokonując analizy wypowiedzi uczestników otwartych spotkań konsultacyjnych oraz spotkania z przedsiębiorcami należy jednoznacznie podkreślić, że **uczestnicy rekomendowali rezygnację z ewentualnego rozszerzenia stref płatnego parkowania i ewentualnego podnoszenia stawek za parkowanie w istniejących strefach płatnego parkowania w Toruniu.** Ponadto, mieszkańcy podkreślali swój sprzeciw wobec wprowadzenia strefy czystego transportu w Toruniu.

W dyskusji mieszkańcy zgłosili liczne propozycje rozwiązań:

- Budowę **wielopoziomowego parkingu zbiorczego w centrum miasta**, np. w Nowym Centrum Torunia (dawny Uniwersam lub Cinema City), w okolicy ul. Chopina, przy dworcach kolejowych Toruń Miasto i Toruń Główny, przy dworcu autobusowym, w okolicach ul. Młodzieżowej, Sądu Rejonowego oraz szpitala miejskiego.
- Budowę **parkingu podziemnego** pod Pl. Rapackiego lub targowiskiem miejskim, lub rozbudowę parkingu podziemnego na Pl. Św. Katarzyny.
- Przeznaczenie terenów w otoczeniu VI Liceum Ogólnokształcącego po wygaszeniu szkoły na parking dostępny dla mieszkańców Przedmieścia Mokrego.
- Wyznaczanie **nowych bezpłatnych miejsc parkingowych w ramach inwestycji drogowych i infrastrukturalnych**, a także zwiększenie dostępności miejsc parkingowych na istniejących drogach poprzez zmiany organizacji ruchu, np. wprowadzenie parkowania skośnego.
- Przywrócenie miejsc parkingowych zlikwidowanych w ramach budowy Trasy Staromostowej oraz w ramach przebudowy Ronda Niepodległości.
- Powstrzymanie się od redukcji liczby miejsc parkingowych w ramach prowadzonych przez miasto inwestycji lub remontów.
- Redukcję liczby **miejsc zastrzeżonych** (kopert) oraz prowadzenie stałej ich ewidencji, umożliwiającej racjonalne zarządzanie dostępną przestrzenią parkingową na każdej z ulic.
- Rozważenie możliwości wyznaczania **miejsc parkingowych wyłącznie dla mieszkańców Torunia lub mieszkańców poszczególnych osiedli**, np. przez wykorzystanie karty miejskiej.
- Umożliwienie **bezpłatnego parkowania dla biletowanych wydarzeń sportowych i kulturalnych** odbywających się w kluczowych obiektach gminnych, w szczególności Kujawsko-Pomorskie Arenie Toruń i Centrum Kulturalno-Kongresowym Jordanki.
- Podjęcie przez miasto **negocjacji z właścicielami lub zarządcami parkingów przy centrach usługowych i sklepach wielkopowierzchniowych** w celu

- udostępnienia miejsc parkingowych mieszkańcom w godzinach wieczornych, nocnych i porannych (poza godzinami pracy obiektów).
- Wprowadzenie **preferencyjnych stawek za parkowanie dla mieszkańców** (np. połowa obowiązującej stawki lub połowa stawki w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania) na parkingach w otulinie Zespołu Staromiejskiego.
 - Zwiększenie liczby miejsc krótkotrwałego postoju **Kiss & Ride w otoczeniu przedszkoli, szkół i instytucji publicznych.**
 - Systemowe podejście do **usuwania wraków i porzuconych pojazdów** na osiedlach w celu zwiększenia rotacji na dostępnych miejscach parkingowych.
 - Systemowa **rewizja oznakowania pionowego i poziomego**, w szczególności wyznaczonych **stref zamieszkania** i dostępnych w nich miejsc parkingowych.
 - Powiązanie polityki parkingowej z poprawą atrakcyjności **komunikacji miejskiej** w celu promowania jej jako alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego, np. obniżenie cen biletów, zwiększenie punktualności, priorytetyzacja przejazdu transportu zbiorowego, poprawa systemu informacji pasażerskiej oraz lepsza synchronizacja połączeń.
 - Zmiana w ramach systemu **Park & Ride** pozwalająca na przejazd transportem publicznym dla kierowcy i **współpasażerów.**

UWAGI PRZESŁANE POCZTĄ ELEKTRONICZNĄ I TRADYCYJNĄ

Uwagi przesłane pocztą elektroniczną

W trakcie konsultacji mieszkańcy przesłali **42 uwagi** za pośrednictwem poczty elektronicznej. Dotyczyły one założeń polityki parkingowej, funkcjonowania stref płatnego parkowania oraz dostępności miejsc parkingowych w Toruniu. Uwagi obejmują szeroki zakres zagadnień – od codziennych trudności mieszkańców przez postulaty zmian infrastrukturalnych po szerokie koncepcje definiujące założenia oczekiwanej polityki parkingowej.

Analiza treści uwag wskazuje na wyraźną dominację tematu ewentualnego rozszerzenia stref płatnego parkowania oraz akcentowanie sprzeciwu wobec zmianom w tym zakresie. W swoich opiniach mieszkańcy podkreślali, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie zwiększa liczby dostępnych miejsc, a wprowadza opłaty za korzystanie z już istniejących, dlatego system oceniany był jako „fiskalny, a nie funkcjonalny”. Zdaniem autorów uwag, opłaty zwiększają koszty życia mieszkańców i są szczególnie dotkliwe dla budżetu gospodarstw domowych osób senioralnych i rodzin o niższych dochodach. Ponadto, rozszerzenie stref wypchnie ruch na dalsze ulice osiedli, nasilając problemy parkingowe w nowych lokalizacjach, za granicami stref.

Poniższe cytaty stanowią przykłady argumentacji uczestników konsultacji:

Rozszerzanie SPP powinno wynikać z aktualnych, lokalnych pomiarów zajętości i rotacji miejsc parkingowych, a nie z ogólnego przekonania, że w okolicy centrum zawsze brakuje miejsc.

- uwaga przesłana drogą elektroniczną

Zamiast rozszerzać strefę obszarowo, rekomendowane jest podejście punktowe: pilotaże na wybranych ulicach, poprawa egzekucji przepisów oraz wyznaczanie stref krótkiego postoju i dostaw.

- uwaga przesłana drogą elektroniczną

W licznych uwagach podnoszono, że problemem nie jest kwestia odpłatności za parkowanie, ale **fizyczny brak miejsc parkingowych na osiedlach śródmiejskich**. Mieszkańcy wskazywali, że na co dzień nie mogą zaparkować w pobliżu domu, krążą kilkanaście minut w poszukiwaniu wolnego miejsca, ponieważ dostępne miejsca są zajmowane przez osoby przyjeżdżające do pracy, szkół, uczelni, urzędów czy szpitali. W efekcie – w odbiorze uczestników – ulice są zastawione, przeciążone i nieprzejezdne, a to stwarza ograniczenia dla służb ratunkowych, przez co bezpośrednio wpływa na ich poczucie bezpieczeństwa.

Najczęściej w uwagach wskazywano Przedmieście Mokre, w szczególności okolice ul. Batorego, oraz Przedmieście Bydgoskie, w szczególności okolice ulic Bema i Matejki, a także otoczenie szpitala wojewódzkiego na Bielanach.

Lokalizacje te pojawiały się również w opiniach dotyczących **usprawnienia parkowania w miejscach o kluczowym znaczeniu dla komfortu życia Torunian**. Uczestnicy akcentowali, że w oczywisty sposób placówki medyczne, jednostki oświatowe czy centra usługowe generują dodatkowy ruch samochodowy, który wobec braku efektywnej polityki parkingowej rozlewa się na okoliczne ulice osiedlowe. Kluczowymi obszarami są okolice **szpitala wojewódzkiego i miejskiego, obiektów kulturalnych** (Centrum Kulturalno-Kongresowe Jordanki) i **sportowych** (Kujawsko-Pomorskie Arena Toruń).

Wskazane w uwagach miejsca pozwalają stworzyć listę najbardziej problemowych obszarów, które wymagają interwencji w nowej polityce parkingowej:

- otoczenie szpitala wojewódzkiego na Bielanach, w tym ulice Św. Józefa, Osiedlowa, Kaszubska i Wodociągowa,
- Przedmieście Mokre, w szczególności otoczenie szpitala miejskiego, w tym ulice Batorego i Wojska Polskiego,
- Zespół Staromiejski i jego otulina, w szczególności w zakresie parkowania na chodnikach i zagrożeń dla pieszych,
- Bydgoskie Przedmieście, w tym ul. Bydgoska,
- otoczenie szkół i przedszkoli, w szczególności w zakresie parkowania na chodnikach i przejściach dla pieszych.

Przedstawiano również **propozycje lokalizacji nowych parkingów i wprowadzenia zmian infrastrukturalnych, m.in.:**

- budowę parkingów wielopoziomowych na Bydgoskim Przedmieściu, Osiedlu Młodych, Bielanach oraz przy dworcu kolejowym Toruń Główny,
- budowę parkingu podziemnego na ul. Dominikańskiej,
- wykorzystanie miejskich nieużytków na (tymczasowe) parkingi osiedlowe,
- wyznaczanie miejsc Kiss & Ride i zatok krótkotrwałego postoju przy obiektach użyteczności publicznej,
- reorganizację ulic jednokierunkowych i organizacji miejsc parkingowych.

Inaczej niż w ankiecie elektronicznej i w trakcie spotkań konsultacyjnych, w opiniach przesłanych do Biura Dialogu i Innowacji Miejskich **silniej wybrzmiało oczekiwanie ochrony w polityce parkingowej grup szczególnie narażonych na skutki zmian**. Uczestnicy akcentowali konieczność zaopiekowania potrzeb osób senioralnych, osób z niepełnosprawnościami, rodzin z małymi dziećmi (w tym wielodzietnych), studentów i osób wynajmujących mieszkania (którym brak stałego zameldowania w Torunia utrudnia możliwość ubiegania się o abonament mieszkańca). Silnie podkreślona w opiniach była **ostrożność, aby rosnące koszty parkowania nie zostały przeniesione szczególnie na biedniejszych mieszkańców**, a przez to nie była ograniczona ich mobilność lub dostęp do kluczowych usług. Warto w przyszłym dokumencie rozważyć możliwość dodatkowej ochrony interesu **rodzin z małymi dziećmi i rodzin wielodzietnych**, w szczególności wobec wyzwań demograficznych, z jakimi mierzy i mierzyć się będzie w Toruń.

Równocześnie, podobnie jak w innych formach konsultacji, odnotować należy uwagi dotyczące **atrakcyjności transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla własnego samochodu**. Uczestnicy oceniali ją negatywnie, akcentując zbyt rzadkie kursy autobusów i tramwajów, złe skomunikowanie połączeń, brak priorytetu dla komunikacji miejskiej oraz niewystarczające skomunikowania systemu Park & Ride (w tym brak biletów wieloosobowych). Zdaniem uczestników, brak dobrej i sprawnej komunikacji miejskiej pogłębia poczucie zależności od transportu indywidualnego, zaś brak zachęt do rodzinnych przejazdów sprawia, że dla kilku osób własny samochód jest po prostu tańszym rozwiązaniem.

Analiza treści uwag przesłanych pocztą elektroniczną dostarcza jednoznacznego, spójnego z innymi formami konsultacji, obrazu opinii mieszkańców – **zdecydowanie artykułowany był sprzeciw wobec rozszerzenia stref płatnego parkowania oraz konieczność wcześniejszego rozwoju infrastruktury parkingowej w mieście.** Bez zmian infrastrukturalnych i podniesienia dostępności miejsc parkingowych zmiany organizacyjne nie przyniosą rozwiązania problemów, a jedynie staną się dotkliwą uciążliwością dla mieszkańców osiedli śródmiejskich. Wyzwaniem jest bowiem deficyt miejsc parkingowych, który uczestnicy obserwują w znacznej części miasta. Dlatego mieszkańcy oczekują **rozwiązań systemowych – budowy nowych parkingów, konsekwentnej egzekucji przepisów oraz usprawnienia komunikacji miejskiej.** Ponadto, nowa polityka parkingowa powinna być instrumentem ochrony interesu grup narażonych na wykluczenie w mobilności miejskiej, w szczególności osób senioralnych, osób z niepełnosprawnościami i rodzin z dziećmi.

Przesłane uwagi wskazują także na brak zaufania mieszkańców do dotychczas realizowanej polityki parkingowej oraz potrzebę bazowania w wypracowaniu nowych rozwiązań zarówno na analizach merytorycznych i danych miejskich, jak dialogu z mieszkańcami. Potwierdza to, widoczną w ankiecie konsultacyjnej i w trakcie spotkań konsultacyjnych, konieczność **kompleksowego podejścia do mobilności miejskiej, które pozwoli na wykorzystanie polityki parkingowej jako narzędzia poprawy jakości życia w Toruniu.**

Uwagi przesłane pocztą tradycyjną

Pocztą tradycyjną przesłano jedną zbiorczą uwagę mieszkańców ul. Wojska Polskiego. Zgłoszono w niej zastrzeżenia wobec ewentualnego rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Przedmieście Mokre oraz uwagi wobec obecnej organizacji parkowania na ulicy. Postulowano **rezygnację z rozszerzenia strefy płatnego parkowania**, analizę oznakowania dróg na Przedmieściu Mokrym oraz usunięcie zbędnych znaków, które nie wpływają na poprawę bezpieczeństwa na osiedlu. Zwrócono uwagę na problemy z funkcjonowaniem parkingów przy ul. Wojska Polskiego 20 i pod basenem Aqua Toruń oraz brak spójnej koncepcji rozwiązania problemów parkingowych na ich osiedlu.

Lista rekomendacji

- **Rezygnacja z rozszerzenia strefy płatnego parkowania** przynajmniej do czasu zwiększenia dostępności parkingów zbiorczych w centrum miasta, które pozwolą na dokonanie rzetelnej oceny konieczności wprowadzenia stref płatnego parkowania na osiedlach śródmiejskich.
- **Budowa nowych parkingów wielopoziomowych**, w tym osiedlowych, które mogą funkcjonować w systemie Park & Ride.
- **Zwiększenie dostępności miejsc parkingowych przy szpitalach, instytucjach publicznych oraz infrastrukturze kulturalnej i sportowej.**
- Uporządkowanie parkowania przy szkołach i przedszkolach, również poprzez wprowadzenie miejsc postoju krótkotrwałego typu Kiss & Ride.
- Wzmocnienie egzekucji przepisów przez Straż Miejską i Policję, w tym dotyczących parkowania w miejscach niedozwolonych.
- Dokonanie **audytu miejsc parkingowych w ramach organizacji ruchu** na osiedlach śródmiejskich, w tym również analizy oznakowania.
- Uporządkowanie oznakowania infrastruktury parkingowej na podstawie wyników audytu miejsc parkingowych w ramach organizacji ruchu.
- Reorganizacja ulic w miejscach, w których zwiększenie dostępności miejsc parkingowych nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo użytkowników.
- Usprawnienie **transportu publicznego**, w tym częstotliwości kursów oraz połączeń między różnymi częściami miasta, w celu wzmocnienia roli komunikacji miejskiej jako alternatywy dla transportu indywidualnego.
- Opracowanie **kompleksowej polityki mobilności**, której częścią będzie **polityka parkingowa**, odpowiadającej na potrzeby mieszkańców i będącej narzędziem podnoszenia komfortu życia w Toruniu.
- Wzmocnienie dialogu społecznego i transparentności w podejmowaniu przez samorząd decyzji dotyczących mobilności miejskiej w celu wzmocnienia zaufania społecznego.
- Uwzględnienie **interesu grup narażonych na wykluczenie w mobilności miejskiej** w przyszłej polityce parkingowej, w szczególności seniorów, osób z niepełnosprawnościami i rodzin z dziećmi.

PODSUMOWANIE REKOMENDACJI

Założenia polityki parkingowej

1. Podstawą przyszłej polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń powinna być **rezygnacja z rozszerzenia strefy płatnego parkowania oraz podnoszenia stawek w istniejących strefach**. Wyrażone opinie wskazują na brak poparcia dla proponowanego przez Radę Okręgu nr 12 – Staromiejskie wyznaczenia stawek w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania jako dwukrotności opłaty za parkowanie w Strefie A lub postulowanej przez Radę Okręgu nowej strefie otuliny.
2. Głównym rozwiązaniem problemów parkingowych w centrum miasta, proponowanym przez uczestników jest **budowa nowych parkingów zbiorczych w otoczeniu Zespołu Staromiejskiego**, które obsługiwać będą zarówno osoby dojeżdżające do historycznego centrum miasta, jak i osoby korzystające z usług na osiedlach śródmiejskich, w instytucjach kultury lub obiektach sportowych. Ponadto, nowe parkingi wielopoziomowe i podziemne powinny zawierać **preferencję dla mieszkańców okolicznych osiedli**, aby kompleksowo zmniejszyć presję parkingową na ulice osiedlowe.
3. Nowa polityka parkingowa powinna być traktowana przede wszystkim jako **kluczowe narzędzie poprawy komfortu życia mieszkańców Torunia**, w szczególności mieszkańców osiedli śródmiejskich (Przedmieścia Bydgoskiego, Chełmińskiego i Mokrego) i Zespołu Staromiejskiego. Dlatego elementem wdrażanych rozwiązań powinna być **priorytetyzacja miejsc parkingowych dostępnych tylko dla mieszkańców**, zaś funkcjonowanie stref płatnego parkowania powinno obejmować **preferencyjne stawki dla mieszkańców** (lub osób z potwierdzonym statusem mieszkańca w karcie miejskiej) i **niskie abonamenty miesięczne**, pozwalające na minimalizację kosztów parkowania przez mieszkańców w sąsiedztwie swoich domów.
4. Zdaniem uczestników **polityka parkingowa powinna być obszarem pilnej cyfryzacji i digitalizacji**, a procedury dotyczące uprawnień na wjazd lub

parkowanie należy realizować również za pomocą narzędzi elektronicznych. Oczekiwana jest także integracja polityki parkingowej z funkcjonalnościami karty miejskiej i wzmocnienie korzyści wynikających z potwierdzonego statusu mieszkańca (osoby rozliczającej swój podatek dochodowy w Gminie Miasta Toruń).

5. Przyszła polityka parkingowa powinna być **zrozumiała dla każdego mieszkańca, przejrzysta, spójna i jednolita**, a zarazem wpisywać powinna się w miejską politykę mobilności. Koniecznym jest w jej tworzeniu uwzględnienie tak rozwiązań eksperckich i analiz na podstawie danych miejskich, jak i dialogu z mieszkańcami. Zdaniem uczestników, sposób realizacji polityki parkingowej jest kluczowy dla **zaufania społecznego**, a jego dotychczasowa forma wpływa na poczucie bezsilności, frustrację lub rezygnację mieszkańców, którzy nie czują się sprawczymi uczestnikami procesu, lecz adresatami odgórnie wdrażanych rozwiązań. Konsultacje wykazały istotną barierę dotychczasowego podejścia do mobilności miejskiej w Toruniu, która zdominowana została przez rozwiązania eksperckie, adresujące wyzwania zrównoważonego rozwoju, ale równocześnie **ignorujące potrzeby i komfort życia mieszkańców**. Przygotowanie nowej polityki parkingowej tworzy niepowtarzalne warunki do odwrócenia tej logiki i stworzenie kompleksowych rozwiązań, które odpowiadać będą na potrzeby mieszkańców i realizować ich interesy.
6. Równie ważnym dla uczestników jest **egzekwowanie obowiązujących przepisów i sprawiedliwe traktowanie wszystkich użytkowników**. Oznacza to, że polityka parkingowa powinna kłaść nacisk na współpracę z Strażą Miejską i Policją, aby ograniczyć parkowanie w miejscach niedozwolonych (na chodnikach, w pobliżu przejść dla pieszych, na trawnikach i terenach zieleni), stałe monitorowanie oznakowania dróg oraz znaczące **ograniczenie liczby miejsc zastrzeżonych (kopert) w mieście**.
7. Ważnym elementem przyszłej polityki parkingowej powinno być także **zwiększenie dostępności miejsc krótkiego postoju**, zarówno poprzez wyznaczanie miejsc typu Kiss & Ride, jak i dzięki znaczącemu podniesieniu

atrakcyjności parkowania do 30 minut w strefach płatnego parkowania, w szczególności na Zespole Staromiejskim. Systemowo powinno być to rozszerzone o wprowadzanie miejsc krótkiego postoju dla dostawców, kurierów czy taksówek.

8. Polityka parkingowa wpisana w miejską politykę mobilności oznacza jej silne powiązanie z **rozwojem i poprawą atrakcyjności komunikacji miejskiej, poprawą stanu infrastruktury pieszej oraz rozwojem spójnej sieci dróg dla rowerów**, aby transport publiczny i indywidualna, zrównoważona mobilność stanowiły realne alternatywy dla codziennego przemieszczania się po mieście. Komunikacja miejsca wymaga rozwiązań **integrujących parkingi z transportem zbiorowym** (w tym poprzez system Park & Ride), a także poprawy oferty taryfowej, aby opłacalnym było skorzystanie z komunikacji miejskiej przez kilka osób przemieszczających się jednym autem. Ponadto, część uczestników deklarowała, że woli dojechać własnym samochodem i pokonać resztę trasy pieszo, dlatego potrzebne jest inwestowanie w spójny system chodników prowadzących od parkingów do głównych obiektów kumulujących ruch. Dodatkowo, ważnym – przynajmniej dla części osób uczestniczących w konsultacjach – jest spójny system dróg dla rowerów oraz infrastruktury ułatwiającej korzystanie z roweru jako alternatywnego środka transportu, w szczególności bezpiecznych parkingów i wiat rowerowych.
9. Wnioski z konsultacji sugerują, że **pierwszorzędnym wyzwaniem polityki parkingowej jest kwestia dostępności miejsc parkingowych w otulinie Zespołu Staromiejskiego i na osiedlach śródmiejskich**, zaś w drugiej kolejności problemem jest dostępność miejsc na starówce. Zdaniem części osób uczestniczących, większość użytkowników wolałaby zaparkować na zbiorczych parkingach niż poszukiwać miejsca parkingowego na Zespole Staromiejskim, dlatego koniecznym jest stworzenie infrastruktury umożliwiającej zmianę zachowania kierowców.
10. Ważnym spostrzeżeniem jest także **otwarcie polityki parkingowej na toruńskie Lewobrzeże**, w szczególności poprzez umożliwienie zaparkowania samochodu na zbiorczym parkingu w lewobrzeżnej części miasta, a potem

sprawne dojechanie do centrum komunikacją miejską. Dotychczas kierunek południowy był pominięty w założeniach polityki parkingowej, ale rozwój Lewobrzeża i opinie uczestników wskazują, że powinien zostać włączony do przyszłego dokumentu.

Polityka parkingowa na Zespole Staromiejskim

Uczestnicy konsultacji raczej negatywnie odnosili się do propozycji stałego lub tymczasowego ograniczenia wjazdu na Zespół Staromiejski, a także – choć nie było to przedmiotem konsultacji – sceptycznie odnosili się do możliwości wprowadzenia strefy czystego transportu. Silny sprzeciw wyrażono wobec ewentualnego podnoszenia stawek w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania lub jej rozszerzenia na inne ulice, w tym Bulwar Filadelfijski. Ogólnie, oczekiwanym przez uczestników rozwiązaniem jest **wybudowanie parkingów zbiorczych w centrum miasta, które pozwolą na odciążenie Zespołu Staromiejskiego i uporządkowanie parkowania na toruńskiej starówce.**

Poniższa lista zawiera rekomendacje dotyczące Zespołu Staromiejskiego:

1. **Rezygnacja z podnoszenia stawek w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania oraz ewentualnego rozszerzenia strefy na inne ulice.** Dla większości uczestników konsultacji akceptowalnym byłoby obniżenie stawek w Śródmiejskiej Strefie. Równocześnie, podnoszono konieczność utrzymania preferencyjnych abonamentów miesięcznych dla mieszkańców, a także proponowano wprowadzenie abonamentów dla gospodarstwa domowego (a nie konkretnego pojazdu).
2. **Rezygnacja z pomysłu ustalenia stawek w Śródmiejskiej Strefie na poziomie dwukrotności kosztu parkowania w Strefie A.**
3. **Budowa parkingów zbiorczych, wielopoziomowych lub podziemnych, w centrum miasta, które pozwolą na zmniejszenie presji parkingowej na toruńskiej starówce.** Oczekiwane są inwestycje w lokalizacjach bezpośrednio sąsiadujących z Zespołem Staromiejskim, np. otoczenie dworca kolejowego Toruń Miasto, Jordanki lub Nowe Centrum Torunia czy obszar ulic Bydgoskiej

i Chopina, ale także odciążające ruch w kierunku starówki, np. otoczenie dworca kolejowego Toruń Główny czy okolice sądu rejonowego lub szpitala miejskiego na Przedmieściu Mokrym. Zdaniem większości uczestników, przyszły **system parkingów zbiorczych powinien otaczać starówkę** od strony zachodniej, północno-zachodniej, północno-wschodniej, wschodniej i południowej, a następnie zapewniać możliwość sprawnego przemieszczania się pieszo lub komunikacją miejską, ewentualnie rowerem miejskim.

4. **Zachowanie ostrożności przy dalszej zmianie kategorii dróg z publicznych na drogi wewnętrzne**, które znajduje poparcie wśród mieszkańców Zespołu Staromiejskiego, ale sceptycznie oceniane jest przez osoby mieszkające w innych częściach miasta.
5. **Przywrócenie liczby miejsc na parkingu pod Mostem im. J. Piłsudskiego do poziomu sprzed rewitalizacji ul. Bulwar Filadelfijski.**
6. **Rozwój informacji parkingowej**, w tym powiązanie go z narzędziami cyfrowymi, a także wdrożenie narzędzi naprowadzających kierowców na wolne miejsca parkingowe i parkingi zbiorcze w centrum miasta.
7. **Zwiększenie liczby miejsc przeznaczonych do krótkotrwałego zatrzymania (Kiss & Ride)** w otoczeniu instytucji publicznych, szkół, przedszkoli oraz uczelni, a także instytucji kultury.
8. **Zachowanie ostrożności przy wyznaczaniu miejsc parkingowych wyłącznie dla mieszkańców Zespołu Staromiejskiego**, które silnie oczekiwane są przez osoby mieszkające na starówce, ale negatywnie oceniane przez mieszkańców innych części miasta, którzy uznają je za formę dyskryminacji i ograniczania ich możliwości do korzystania z usług skupionych w centrum miasta. Istotnym oczekiwaniem uczestników konsultacji jest wdrażanie zasady **najpierw rozwiązania infrastrukturalne, potem ograniczenia**, a więc wpierw zapewnienie alternatywy (parkingi zbiorcze w centrum miasta i rozwój komunikacji miejskiej), a dopiero potem stosowanie narzędzi ograniczających (stref płatnego parkowania, miejsc

tylko dla mieszkańców starówki i ograniczania wjazdu na poszczególne ulice lub cały Zespół Staromiejski).

9. **Wyznaczenie stref zatrzymania i parkowania autokarów** w celu usprawnienia ruchu turystycznego i zapewnienia bezpiecznych dróg dojścia do starówki.
10. **Wdrożenie elektronicznego systemu wydawania zezwoleń na wjazd i parkowanie na Zespole Staromiejskim**, umożliwiającego załatwienie spraw przez Internet (najlepiej w sposób zintegrowany z kartą miejską).
11. **Uregulowanie godzin dostaw na Zespole Staromiejskim** i ograniczenie ich do godzin porannych i wieczornych oraz **godzin odbioru odpadów komunalnych** i ograniczenie ich do godzin porannych.
12. **Ograniczenie liczby miejsc zastrzeżonych (kopert) do maksimum 20% liczby miejsc dostępnej na danej ulicy**, a także wprowadzenie jasnych i transparentnych zasad wyznaczania miejsc zastrzeżonych, które uwzględnią interesy mieszkańców i przedsiębiorców. Część mieszkańców sugerowała również znaczące podniesienie opłat za miejsca zastrzeżone, aby ograniczyć ich atrakcyjność. Uczestnicy konsultacji zdecydowanie postulowali, aby parkowanie przez turystów odwiedzających Toruń przekierować na przyszłe parkingi zbiorcze w centrum miasta.
13. W ramach dyskusji o miejscach wyznaczonych uczestnicy sugerowali potrzebę przeprowadzenia kompleksowego **audytu kopert** i wygaszenie na jego podstawie uprawnień wykorzystywanych w sposób niewłaściwy. Opinie sugerują, że ważnym dla Zespołu Staromiejskiego jest również system kontroli nad nadawanymi uprawnieniami, który zwiększy przejrzystość oraz społeczny nadzór nad przestrzenią starówki.
14. **Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacji miejskiej** oraz poprawa oferty transportu publicznego w celu podniesienia atrakcyjności alternatywnych dla własnego samochodu sposobów przemieszczania się do i z centrum miasta. Obok zwiększenia częstotliwości uczestnicy wskazywali również na punktualność i przewidywalność kursów, wdrażanie priorytetu dla

transportu zbiorowego, wprowadzenie biletów 10-, 20- lub 30-minutowych, integrację komunikacji miejskiej z parkingami Park & Ride, zwiększenie dostępności połączeń wieczornych i weekendowych oraz podniesienie standardu przystanków i węzłów przesiadkowych.

15. **Integracja stref płatnego parkowania z komunikacją miejską**, w tym wprowadzenie możliwości bezpłatnego przejazdu na trasie od Pl. Rapackiego do Pl. 18 Stycznia (dworca kolejowego Toruń Miasto) w ramach opłaty za parkowanie w Strefie A.
16. **Oddzielenie ruchu rowerowego od samochodowego i pieszego**, wszędzie gdzie jest to technicznie możliwe oraz rozwój spójnej sieci dróg dla rowerów prowadzących do Zespołu Staromiejskiego, a także systemowe podejście do bezpiecznych parkingów i wiat rowerowych w centrum miasta i na węzłach przesiadkowych komunikacji miejskiej.
17. **Remonty dróg i chodników** oraz poprawa jakości infrastruktury pieszej w celu wykorzystania mobilności pieszej jako uzupełnienia możliwości przemieszczania się po Toruniu. W licznych uwagach uczestnicy wskazywali, że Zespół Staromiejski powinien być ukierunkowany na dominujący ruch pieszy, a zapewnienie parkingów zbiorczych w centrum miasta oraz bezpiecznej infrastruktury pieszej pozwoli ograniczyć liczbę pojazdów wjeżdżających na starówkę do niezbędnego minimum (mieszkańców, przedsiębiorców czy dostawców oraz osób o ograniczonej sprawności).
18. **Ograniczone stosowanie urządzeń spowalniający ruch na Zespole Staromiejskim**, w szczególności unikanie ocenianych sceptycznie wyniesień skrzyżowań, części ulic i przejść dla pieszych, montażu słupków blokujących wjazd na chodnik lub teren zieleni, zastępowania asfaltu kostką brukową oraz esowania toru jazdy. Rozwiązaniami **akceptowalnymi dla mieszkańców są parklety, kwietniki lub inne meble miejskie**, które obok funkcji uspokojenia ruchu poprawiają estetykę i funkcjonalność przestrzeni miejskiej.
19. **Usprawnienie egzekwowania przepisów przez Straż Miejską i Policję**, w szczególności w zakresie prawidłowego parkowania. Wśród możliwych

rozwiązań wskazywano zwiększenie liczby partoli, zwiększenie liczby punktów monitoringu miejskiego, automatyzację wykrywania naruszeń w systemie monitoringu wizyjnego oraz umożliwienie odholowania niewłaściwie zaparkowanych pojazdów.

20. **Działania służb powinny być zorientowane na rzeczywiste przestrzeganie zasad w strefie zamieszkania**, a więc ograniczenia prędkości do 20 km/h, parkowania wyłącznie w wyznaczonych miejscach oraz bezwzględnego pierwszeństwa pieszych. Kontrole powinny – zdaniem uczestników – dotyczyć nie tylko kierowców, ale również **użytkowników hulajnóg** (które zdaniem części mieszkańców powinny zostać całkowicie wyeliminowane z Zespołu Staromiejskiego) oraz rowerzystów.

Odrębnym zagadnieniem jest **ograniczenie ruchu na Zespole Staromiejskim**. Większość uczestników negatywnie nastawiona jest do **stałego ograniczenia**, które uniemożliwiłoby wjazd na starówkę osobom innym niż jej mieszkańcy, przedsiębiorcy prowadzący tam działalność gospodarczą, dostawcy i kurierzy, taksówkarze oraz osoby z niepełnosprawnością. Jednocześnie, **akceptowalnym dla uczestników jest ograniczone i czasowe wyłączanie całej starówki lub wybranych ulic w czasie wydarzeń plenerowych**, a w mniejszym stopniu również w weekendy i dni wolne od pracy. Ponownie, w opiniach mieszkańców dominowało podejście, aby **najpierw zapewnić alternatywę, a dopiero później wprowadzać jakiegokolwiek ograniczenia** – koniecznym jest zbudowanie parkingów zbiorczych oraz usprawnienie funkcjonowania komunikacji miejskiej, aby możliwym był powrót do dyskusji o ograniczeniu mobilności na Zespole Staromiejskim, zarówno poprzez zmiany w strefach płatnego parkowania, jak i w ograniczeniu ruchu.

Należy zaznaczyć, że poparcia mieszkańców nie zyskała fundamentalna dla propozycji Rady Okręgu nr 12 – Staromiejskie propozycja ograniczenia możliwości wjazdu na Zespół Staromiejski (przez system bramek monitorujących uprawnienie) dla innych użytkowników niż mieszkańcy starówki, przedsiębiorcy, dostawcy, kurierzy, taksówkarze i osoby z niepełnosprawnościami. Już propozycja ograniczenia ruchu w weekendy i dni wolne od pracy spowodowała bardzo silną polaryzację uczestników konsultacji, wśród których równie znaczący był udział

zwolenników, jak i przeciwników propozycji. Niechęć mieszkańców do ograniczenia ruchu na Zespole Staromiejskim dobrze obrazuje kwestia stałego zamknięcia Bulwaru Filadelfijskiego, które spotkało się z wyraźnym sprzeciwem, choć raczej pozytywnie oceniano jego czasowe wyłączenie w weekendy i dni wolne od pracy, które realizowane jest w sezonie turystycznym.

Polityka parkingowa w innych częściach Torunia

Oczekiwania mieszkańców wobec polityki parkingowej w pozostałej części miasta zawierają się w kluczowych postulatach:

1. **Rezygnacja z ewentualnego rozszerzenia stref płatnego parkowania na osiedla śródmiejskie** na Przedmieściu Bydgoskim, Chełmińskim i Mokrym. Ewentualne, przyszłe wprowadzenie stref płatnego parkowania powinno gwarantować symboliczną odpłatność za abonamenty miesięczne dla mieszkańców osiedli śródmiejskich.
2. **Budowa parkingów zbiorczych**, wielopoziomowych lub podziemnych, które podniosą dostępność miejsc parkingowych w centrum miasta i zmniejszą presję parkingową na ulice osiedlowe, w szczególności w otoczeniu instytucji publicznych i centrów usługowych generujących dodatkowy ruch.
3. **Stworzenie spójnego systemu parkingów zbiorczych w centrum miasta**, które ograniczy liczbę samochodów poszukujących miejsc parkingowych w bezpośrednim sąsiedztwie Zespołu Staromiejskiego, a zarazem służyć będzie jako uzupełnienie dostępnych miejsc parkingowych dla mieszkańców osiedli śródmiejskich.
4. **Budowa parkingów zbiorczych przy głównych węzłach komunikacyjnych**, w szczególności w otoczeniu dworców kolejowych Toruń Miasto i Toruń Główny, a także ewentualnie w otoczeniu dworca autobusowego.
5. **Stosowanie priorytetu dla mieszkańców osiedli śródmiejskich** przy kształtowaniu dostępności miejsc parkingowych, w tym w ramach przyszłych parkingów zbiorczych. Część uczestników postulowała, aby na najbardziej

obciążonych ulicach wprowadzić miejsca parkingowe wyłącznie dla osób mieszkających na osiedlach śródmiejskich.

6. **Znaczące ograniczenie liczby miejsc zastrzeżonych na osiedlach śródmiejskich**, np. do 20% maksymalnej liczby miejsc parkingowych na każdej ulicy, w celu zapewnienia powszechnej dostępności miejsc dla wszystkich użytkowników. Akceptowalnym dla uczestników byłoby wyznaczanie kopert tylko dla mieszkańców danej ulicy.
7. **Rozwój komunikacji miejskiej** w celu stworzenia realnej alternatywy dla transportu indywidualnego, w szczególności zwiększenie częstotliwości połączeń transportu publicznego pozwalającej na przemieszczanie się do i z centrum Torunia.
8. **Dalszy rozwój sieci Park & Ride i włączanie do niej kolejnych parkingów**, w tym istniejącej infrastruktury parkingowej, a także lepsze zintegrowanie parkingów z transportem publicznym.
9. **Poprawa jakości infrastruktury pieszej i rowerowej**, w szczególności w celu umożliwienia alternatywnej mobilności indywidualnej w codziennej drodze do pracy lub szkoły. Działania powinny obejmować zarówno systemowe podejście do remontów dróg i chodników, jak i budowę nowych dróg rowerowych, które pozwolą na łatwe i bezpieczne przemieszczanie się do centrum miasta.
10. **Usprawnienie egzekwowania przepisów przez Straż Miejską i Policję**, w tym w zakresie prawidłowego parkowania. Dla wielu uczestników ważnym było ograniczenie parkowania na chodnikach, trawnikach i terenach zieleni.



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

Patryk

Wawrzyński

Elektronicznie
podpisany przez Patryk
Wawrzyński
Data: 2026.07.21
08:25:28 +02'00'

ZAŁĄCZNIKI DO RAPORTU

Protokół ze spotkania w dn. 28 lutego 2026 r.

Spotkanie odbyło się w dn. 28 lutego 2026 r. od godz. 11:00 w Centrum Kształcenia Ustawicznego w Toruniu w ramach konsultacji społecznych dotyczących założeń polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń.

W spotkaniu uczestniczyło ok. 110 mieszkańców oraz przedstawiciele Urzędu Miasta Torunia: Patryk Wawrzyński, dyrektor Biura Dialogu i Innowacji Miejskich, Wioletta Szeliga, zastępca dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej, Marcin Centkowski, rzecznik prasowy oraz Marta Lewandowska i Wojciech Kurlapski z Biura Dialogu i Innowacji Miejskich, a także Sylwia Hartwich, przedstawicielka Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu.

Przebieg spotkania

Patryk Wawrzyński, dyrektor Biura Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia, przywitał przybyłych na spotkanie i poinformował, że spotkanie ma na celu zebranie opinii, potrzeb i rekomendacji mieszkańców, aby móc wypracować nowe założenia polityki parkingowej miasta. Zaznaczył wyraźnie, że udostępnione mieszkańcom opracowanie pn. „Polityka parkingowa dla Gminy Miasta Toruń na lata 2020–2025 z perspektywą do roku 2030”, przygotowane w 2020 r., nie jest aktualne i nie jest wykorzystywane przez Prezydenta Miasta Torunia do podejmowania bieżących decyzji w sprawach polityki parkingowej. Brak aktualności dokumentu była powodem do rozpoczęcia procesu **wypracowania założeń nowej polityki parkingowej, uwzględniającej potrzeby mieszkańców, przedsiębiorców oraz osób pracujących w Toruniu.**

Następnie, dyrektor Wawrzyński podkreślił, że na spotkaniu nie zostanie zaprezentowany żaden konkretny projekt czy rozwiązanie w tej sprawie, gdyż istotne są sugestie, uwagi i oczekiwania mieszkańców. Zaznaczył, że protokół ze spotkania wraz z rekomendacjami mieszkańców stanie się częścią raportu z konsultacji, który oprócz uwag ze spotkań konsultacyjnych będzie zawierać również wnioski złożone

w ankiecie konsultacyjnej oraz te, które spłyną drogą elektroniczną lub tradycyjną. Wszystkie te elementy pozwolą stworzyć listę rekomendacji, która posłuży do opracowania przez wykonawcę dokumentu polityki parkingowej, tak aby odpowiadał on interesom wszystkich mieszkańców i przedsiębiorców.

Na koniec wypowiedzi dyrektor Wawrzyński podkreślił raz jeszcze, że władze miasta nie planują rozszerzenia strefy płatnego parkowania, nie planują podnoszenia opłat za parkowanie, jak również nie są podejmowanie jakiegokolwiek działania mające na celu wprowadzenie w mieście strefy czystego transportu.

Pytania i wnioski zgłoszone w trakcie spotkania:

1. Mieszkanka zapytała o cel spotkania, skoro nie ma opracowania, do którego mogą odnieść się uczestnicy. Pytanie zostało ponowione przez kolejne osoby, które wskazywały, że otrzymały informację, że przedmiotem konsultacji jest dokument, który – jak zapewnił dyrektor Wawrzyński – nie jest aktualny. Mieszkańcy podnosili, że **otrzymali informację, że ma zostać rozszerzona strefa płatnego parkowania na obszarach ich wspólnot lub spółdzielni oraz że opłaty za parkowanie mają wzrosnąć**. Mając to na względzie, uczestnicy wyartykułowali, że konieczne jest zapewnienie mieszkańcom bezpłatnych miejsc parkingowych przy blokach oraz wskazali, że na Rubinkowie parkingi w systemie Park & Ride stoją puste, a mieszkańcy osiedli śródmiejskich stoją przed zagrożeniem utraty dostępności miejsc parkingowych w ich sąsiedztwach.
2. Przedstawiciel Młodzieżowej Spółdzielni Mieszkaniowej poinformował, że to on częściowo odpowiada za sposób przekazania informacji o konsultacjach społecznych, wskazując, że dokument został udostępniony w oficjalnych kanałach miasta, a w nim opisane jest rozszerzenie strefy płatnego parkowania i podnoszenie stawek za parkowanie. Uczestnik zapytał, dlaczego nieaktualny dokument jest dostępny na stronie internetowej miasta i czy jest jakiegokolwiek sens aktualnych konsultacji, skoro wymienione w opracowaniu z 2020 r. ulice nie są planowane do ujęcia w strefie płatnego parkowania. Wskazał, że celem działań Spółdzielni nie było wprowadzenie

uczestników w błąd, ale wskazanie opinii społecznej zagrożeń wynikających z ewentualnej kontynuacji założeń uwzględnionych w tym opracowaniu.

3. Kolejną kwestią było **ewentualne montowanie parkometrów w częściach miasta, które nie są objęte strefą płatnego parkowania**. Dyrektor Szeliga zapewniła, że dokument z 2020 r. miał na celu wdrożenie Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania z myślą o zwiększeniu rotacji pojazdów, a więc parkometry są narzędziem funkcjonowania stref. W rozwinięciu zadano pytanie, czy **faktycznie strefa zwiększyła rotację**, co potwierdziła w swojej odpowiedzi dyrektor Szeliga, informując, że nie były zlecane dodatkowe badania, a jedynie wykorzystano dane z systemu sprzedaży w parkometrach. Jeden z uczestników, kontynuując temat, zapytał, czy **dane z parkometrów są miarodajne i czy rotacja nie jest efektem ruchu turystycznego**, na co dyrektor Szeliga odpowiedziała odnosząc się do badań ilościowych zrealizowanych przed opracowaniem polityki parkingowej w 2020 r.
4. W dalszej dyskusji uczestnicy wyrazili wątpliwość do wiarygodności danych, wskazując, że nierzadko obserwują pojazdy zajmujące jedno miejsce parkingowe nawet przez całą dobę, a przecież podniesienie stawek miało zapewnić krótsze parkowanie i większą rotację na Zespole Staromiejskim.
5. Mieszkaniec ul. Legionów zauważył, że polityka informacyjna miasta nie sprawdziła się, ponieważ czuł się wprowadzony w błąd odnośnie celu konsultacji. Zaznaczył, że wyjaśnienia Urzędu Miasta dają mu jasny obraz, że nie ma planów rozszerzenia strefy płatnego parkowania, a opracowanie przygotowane w 2020 r. jest nieaktualne. Podkreślił, że – jego zdaniem – to **miasto powinno przygotować, ocenić i zaproponować rozwiązania odpowiadające potrzebom mieszkańców i rozwiązujące problemy parkingowe w różnych częściach miasta**, a konsultacje powinny odbywać się na podstawie konkretnego planu, na który mieszkańcy mają realny wpływ. Dlatego wskazał, że konieczne są konsultacje propozycji i rozwiązań, do których mieszkańcy mogą się odnieść i je zaopiniować. W odpowiedzi dyrektor Wawrzyński wskazał, że celem spotkania jest wypracowanie założeń, które zastąpią cele poprzedniego opracowania, a więc **celem**

konsultacji jest wypracowanie wspólnie z mieszkańcami założeń nowej polityki parkingowej miasta oraz rozmowa o potrzebach, które powinny być w niej realizowane. Zauważył, że to mieszkańcy najlepiej znają problemy swoich sąsiedztw i mogą proponować niezbędne działania, podnoszące komfort życia w swoim otoczeniu.

6. Mieszkaniec ul. Tuwima wskazał, że plakat zawieszony w jego bloku informował, że strefą płatnego parkowania zostaną objęte ulice Tuwima, Gałczyńskiego, Moniuszki, Matejki i Leśna oraz Aleja 700-lecia, jednak usatysfakcjonowała go deklaracja ze strony Urzędu Miasta, że takie plany są nieaktualne. Wskazał, że problemem ulic śródmiejskich, w tym ul. Tuwima, jest **pozostawianie pojazdów przez turystów, którzy chcą uniknąć opłat za parkowanie na starówce i w jej otulinie**. Przez to mieszkańcy nie mogą parkować w swoim sąsiedztwie, a jego zdaniem rozwiązaniem powinno być montowanie szlabanów na ulicach osiedlowych, choć Spółdzielnia poinformowała go, że nie ma takiej możliwości na drogach publicznych.
7. Mieszkanka ul. Wojska Polskie zaznaczyła, że w jej okolicy mieszkańcy mają duży problem z parkowaniem, a zamknięcie dróg szlabanem nie jest możliwe z powodu licznych lokali usługowych. Wskazała, że w jej sąsiedztwie są cztery wieżowce i niższe bloki, a **znalezienie miejsca do zaparkowania jest niezwykle trudne** – jej zdaniem nie poprawi tego strefa płatnego parkowania, a wszystkie miejsca parkingowe w okolicy powinny pozostać bezpłatne, lecz ich liczba **musi być zwiększona**.
8. Innym wyzwaniem ul. Wojska Polskiego jest dostępność miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami. Dyrektor Szeliga zapewniła, że problem zostanie przeanalizowany przez Urząd Miasta. Następnie mieszkanka wskazała, że obawia się, że mimo wprowadzenia strefy płatnego parkowania w jej okolicy **mieszkańcy nie zyskają gwarancji miejsca parkingowego**, a wykupienie miejsca wiązałoby się ze znaczącą opłatą miesięczną, która mogłaby wynieść 400 zł, co uniemożliwiłoby korzystanie z własnego samochodu osobom uboższym i wykluczałoby wielu mieszkańców Mokrego.

9. Jeden z uczestników podniósł kwestię **reprezentatywności wyników ankiety konsultacyjnej**, wskazując na brak faktycznej możliwości weryfikacji uczestników konsultacji oraz brak narzędzia gwarantującego jednorazowy udział każdego mieszkańca. Dyrektor Wawrzyński wyjaśnił, że specyfiką procesów partycypacyjnych jest ich otwartość dla wszystkich mieszkańców oraz brak możliwości technicznego ograniczania udziału w nich – dlatego Urząd Miasta nie może zbierać i przetwarzać adresów IP uczestników, lecz korzysta z możliwości weryfikacji sygnatur czasowych oraz czasu udzielania odpowiedzi na pytania, aby wyeliminować automatyczne boty.
10. Mieszkaniec skierował do dyrektora Szeligi pytanie, czy **miasto podjęło rozmowy z zarządcami parkingów przy marketach i dyskontach**, aby zrezygnowali z pobierania opłat za parkowanie, przynajmniej poza godzinami pracy sklepów. Dyrektor Szeliga potwierdziła kilkukrotne próby osiągnięcia porozumienia, podejmowane przez miasto oraz intencję kontynuowania rozmów z właścicielami i zarządcami parkingów.
11. Uczestnik zaproponował całkowitą rezygnację z założeń polityki parkingowej z 2020 r. i przyjęcie założenia o **zwolnieniu z opłat mieszkańców, właścicieli nieruchomości i przedsiębiorców prowadzących działalność w danej strefie** przy zachowaniu odpłatności przez innych użytkowników. Dyrektor Szeliga podkreśliła, że otwarta jest zmiana założeń polityki parkingowej, czemu służą właśnie konsultacje, lecz **obowiązek uiszczania opłaty w strefie płatnego parkowania wynika z przepisów Ustawy o drogach publicznych** i dotyczy każdego, a rozwiązaniem jest wprowadzanie abonamentów dla mieszkańców na preferencyjnych warunkach.
12. Uczestnik wskazał, że w pierwotnej publikacji Urzędu Miasta nie było jasnej informacji, że prezentowany dokument z 2020 r. nie jest planem aktualnym, a dopiero po dwóch dniach zostało to jednoznacznie doprecyzowane w komunikacie. Podkreślił, że wprowadziło to w błąd mieszkańców.
13. Kontynuując wskazał, że **na starówce brakuje miejsc parkingowych dla mieszkańców, przedsiębiorców i turystów**, dlatego szukają miejsc poza strefą płatnego parkowania. Podkreślił, że parking CKK Jordanki jest mały,

parking na Placu Św. Katarzyny powinien być dwupoziomowy, a parking podziemny był planowany na Placu Dominikańskim, jak również parking przy ul. Chopina. Wskazał, że **idealną lokalizacją jest teren po Uniwersamie oraz VI Liceum Ogólnokształcące im. Zesłańców Sybiru przy ul. Wojska Polskiego, które ma być wygaszone.**

14. Kolejny uczestnik, występujący jako przedsiębiorca, wskazał, że **kwestia rotacji w Zespole Staromiejskim nie została rozwiązana, a problem jest oczywisty.** Zasugerował potrzebę kolejnych konsultacji z aktywną rolą jednostek pomocniczych, w których mieszkańcy będą mogli składać uwagi lub sugestie do opracowanych założeń polityk parkingowej.
15. Zasugerował również, że **parkowanie jednośladów w całym mieście powinno być bezpłatne**, a Toruń jest wśród nielicznych miast pobierających opłatę od ich parkowania. Do tego zaznaczył, że **warte uwagi jest tworzenie miejsc parkingowych dla motorów tam, gdzie nie można zlokalizować miejsc dla samochodów.**
16. Mieszkaniec ul. Młodzieżowej zwrócił uwagę na problem z parkowaniem na swojej ulicy, wskazując, że pracownicy i studenci Uniwersytetu WSB Merito zajmują dostępne miejsca oraz parkują niezgodnie z przepisami, co wymusza na mieszkańcach konieczność wzywania Straży Miejskiej.
17. Uczestnik wskazał, że miasto zmniejsza liczbę dostępnych miejsc parkingowych poza Zespołem Staromiejskim w lokalizacjach o gęstej zabudowie mieszkalnej – problem dotyczy przede wszystkim ulic Gałczyńskiego i Kraszewskiego oraz Alei 700-lecia, gdzie w miejsce zlikwidowanych stu miejsc parkingowych dostępnych jest zaledwie kilkanaście, a więc zdecydowanie za mało względem potrzeb mieszkańców.
18. Uczestnik zapytał, dlaczego nieaktualny plan został upubliczniony i dlaczego nie został przygotowany nowy projekt polityki parkingowej. Zapytał również, w ilu miastach strefy płatnego parkowania są wytyczane na osiedlach mieszkaniowych oraz kiedy zostaną rozwiązane problemy z częstotliwością kursowania komunikacji miejskiej w Toruniu.

19. Krzysztof Dominikowski ze Stowarzyszenia „Bielany” zaproponował zamknięcie Zespołu Staromiejskiego dla ruchu pojazdów z wyłączeniem dostaw po wybudowaniu parkingu podziemnego na Placu Dominikańskim.
20. Zaznaczył również, że w okolicy szpitala wojewódzkiego powinien powstać parking wielopoziomowy, zlokalizowany ponad węzłem przesiadkowym.
21. Uczestniczka wskazała, że jej zdaniem ankieta konsultacyjna jest przygotowana na podstawie założeń opracowania z 2020 r. i zaznaczyła, że podnoszenie stawek za parkowanie nie sprawia, że przybywa nowych miejsc parkingowych. Podkreśliła, że miasto nie dysponuje aktualnymi projektami lub rozwiązaniami, o których można dyskutować z mieszkańcami. Zaznaczyła, że **pomysły rozbudowy parkingów przy dworcach kolejowych są dobre, jednak nie mogą od nich odstraszać koszty parkowania**, co jej zdaniem dzieje się w przypadku parkingu na Placu Św. Katarzyny.
22. Zaproponowała, aby osoby pracujące na Zespole Staromiejskim mogły korzystać z obniżonych stawek za parkowanie w strefie śródmiejskiej.
23. Wskazała także, że parkingi przy obiektach sportowych nie mogą być zamykane na czas wydarzeń, lecz powinny służyć kibicom do zaparkowania swoich samochodów.
24. Jej zdaniem, obowiązkiem miasta jest **zadbanie, aby deweloperzy – na etapie projektowania osiedli – zabezpieczyli właściwą liczbę miejsc parkingowych dla mieszkańców inwestycji**.
25. Inna mieszkanka odniosła się do funkcjonowania komunikacji miejskiej, które – w jej opinii – stanowi punkt wyjścia do dyskusji o polityce parkingowej. Uznała, że problemem jest nie tylko częstotliwość, ale i ceny biletów.
26. Wskazała również na problem miejsc zastrzeżonych (kopert) na Bydgoskim Przedmieściu, które często stoją puste, uniemożliwiając parkowanie osobom faktycznie potrzebujących miejsca do zaparkowania.
27. Podkreśliła konieczność właściwego upowszechniania informacji dotyczących konsultacji społecznych, aby unikać nieporozumień.

28. Zasugerowała, aby właścicielom marketów i dyskontów podnosić podatek od nieruchomości, jeśli odmawiają udostępnienia mieszkańcom parkingów po godzinach pracy sklepu. Wskazał, że jest to – w jej opinii – właściwy mechanizm nacisku samorządu.
29. Poza oficjalną wypowiedzią, zasugerowała ofertę zniżek w miejskich instytucjach kultury dla osób korzystających z systemu Park & Ride.
30. Mieszkanka rozpoczęła pytaniem o to, kto z uczestników przyjechał swoim samochodem i miał problem ze znalezieniem miejsca parkingowego. Obecni odpowiedzieli jej, że nie było problemu ze względu na bliską lokalizację parkingu na Placu Św. Katarzyny. Uczestniczka wskazała, że problemem jest wysoka opłata za godzinę postoju w tej lokalizacji, wynosząca 8 zł za godzinę.
31. Wskazała, że brak możliwości zaparkowania w preferowanym przez siebie miejscu nie oznacza niewystarczającej liczby miejsc parkingowych. Zasugerowała, że interesem społecznym, w tym kierowców, jest wybieranie przez Torunian innych sposobów przemieszczania się, a więc rozwój zrównoważonej mobilności. Dlatego zasugerowała, że **zamiast zwiększać dostępność miejsc parkingowych, miasto powinno wprowadzać rozwiązania promujące inne środki przemieszczania się.**
32. Mieszkaniec ul. Młodzieżowej pokreślił odmiennność i specyfikę problemów w różnych częściach miasta, dlatego **zasugerował prowadzenie konsultacji lokalnych i w mniejszych grupach.**
33. Odnosząc się do swojego sąsiedztwa podkreślił, że problemem jest zbyt mała liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych, wzmacniana lokalizacją Uniwersytetu WSB Merito. Poprosił o wyjaśnienie, dlaczego w rejonie ulic Młodzieżowej, Rejtana i Dekerta wprowadzono strefy zamieszkania, co skutkowało likwidacją 20 miejsc parkingowych.
34. Zwrócił również uwagę na zbyt dużą liczbę znaków drogowych, które są wynikiem wprowadzenia strefy zamieszkania.
35. Podkreślił, że jeśli strefa płatnego parkowania miałaby być wprowadzona na Przedmieściu Mokrym to wyłącznie, gdy parkowanie będzie darmowe dla

mieszkańców lub za symboliczną opłatą złotych za miesiąc parkowania, ponieważ problemem są parkujący studenci okolicznych uczelni, którzy zmuszają mieszkańców do parkowania dalej od swojego domu.

36. Uczestnik krytycznie odniósł się do celowości konsultacji społecznych, wskazując, że w sprawach polityki parkingowej głos mieszkańców jest nieuwzględniany, czego przykładem jest instalacja słupków ograniczających wjazd na starówkę. Podkreślił, że jest to – w jego opinii – zbędna inwestycja.
37. Radny Maciej Koziółocki podziękował mieszkańcom za liczny udział w spotkaniu. Zauważył, że na kolejne spotkanie potrzebne będą mapy poglądowe i zarys pomysłów, które pomogą wyrazić opinię mieszkańcom.
38. Podkreślił, że konsultacje powinny odbywać się w różnych częściach miasta, w tym na Lewobrzeżu, Rubinkowie i Skarpie.
39. Dodał, że miasto powinno rozwiązać problem udostępniania parkingów przez sieci handlowe.
40. Mieszkanca ul. Gałczyńskiego zgłosiła, że brakuje miejsc parkingowych w okolicy bloku nr 43, a na ulicy powinny powstać dodatkowe, bezpłatne miejsca parkingowe w ramach przekształcenia ul. Gałczyńskiego w ulicę jednokierunkową.
41. Uczestnik zapytał, czy możliwe jest przekształcenie części zajezdni tramwajowej po jej przeniesieniu w teren wielopoziomowego parkingu.
42. Radny Wojciech Klabun podziękował mieszkańcom za udział w konsultacjach i odniósł się do kwestii stref zamieszkania na ul. Rejtana, zapewniając, że będzie pytał o źródło zmiany.
43. Poprosił dyrektora Wawrzyńskiego o wydłużenie konsultacji oraz przygotowanie konkretnych rozwiązań polityki parkingowej na kolejne spotkania oraz szeroki w nim udział przedstawicieli Gminy Miasta Toruń, w tym Wydziału Gospodarki Komunalnej, Wydziału Środowiska i Ekologii, Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu oraz Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Toruniu.

44. Jeden z uczestników skierował pytanie do radnych, czy możliwe jest utworzenie parkingu w miejsce wygaszanego VI Liceum Ogólnokształcącego przy ul. Wojska Polskiego, aby zaspokoić potrzeby parkingowe mieszkańców.
45. Mieszkanka Czerniewic wskazała na potrzebę udostępnienia protokołu ze spotkania. Dyrektor Wawrzyński podkreślił, że zapis spotkania zostanie opublikowany wraz z raportem, a uwagi można również złożyć pocztą elektroniczną i tradycyjną oraz w komentarzach do ankiety elektronicznej.
46. Wskazała, że w dyskusji pojawiło się wiele lokalizacji, w których mogłyby powstać nowe miejsca parkingowe. Podkreśliła, że parkingi w systemie Park & Ride są nietrafionym przedsięwzięciem ze względu na niewielką liczbę osób korzystających oraz niewystarczającą częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej. Poprosiła o zwiększenie liczby kursów, w szczególności do Czerniewic i innych części miasta oddalonych od centrum.
47. Zwróciła uwagę że miast źle zarządza remontami ulic, które odbywają się równolegle i skutkują chaosem komunikacyjnym.
48. Uczestnik odniósł się do spraw transportu zbiorowego, wnioskując, aby **bilety rodzinne i weekendowe obowiązywały w strefach I oraz II.**
49. Kolejna osoba podkreśliła, że w ostatnich latach zlikwidowano wiele miejsc parkingowych, m.in. poprzez wprowadzanie parkowania równoległego lub montaż słupków uniemożliwiających zaparkowanie na chodniku.
50. Odniosła się do problemów mieszkańców ul. Bema, gdzie przy obiektach sportowych dostępne są tylko parkingi płatne, a sama ulica jest słabo skomunikowana transportem publicznym z innymi częściami miasta.
51. Skrytykowała również likwidację przystanku na ul. Uniwersyteckiej obok Miejskiej Przychodni Specjalistycznej.
52. Mieszkaniec Młodzieżowej Spółdzielni Mieszkaniowej zapytał o stan prawny i status własnościowy terenu po Uniwersamie, wskazując na jego niezwykle dogodną lokalizację pod budowę przyszłego parkingu wielopoziomowego w centrum miasta. Dyrektor Wawrzyński wyjaśnił, że teren jest własnością prywatną, a jedyną działką gminną w okolicy jest Targowisko Miejskie.

53. Uczestniczka zapytała, **kiedy miasto będzie opracowywać nowy dokument polityki parkingowej**. Dyrektor Wawrzyński wskazał, że raport będzie przygotowany po zakończeniu konsultacji w połowie marca i zostanie przekazany do Wydziału Gospodarki Komunalnej w celu przygotowania warunków do ogłoszenia przetargowego. Dyrektor Szeliga potwierdziła, że na podstawie wniosków z konsultacji, opracowanie zostanie zlecone profesjonalnemu wykonawcy. Po jego przygotowaniu – najprawdopodobniej na początku 2027 r. – ponownie skierowany zostanie do konsultacji społecznych.
54. Dyrektor Szeliga, odnosząc się do wcześniej wyrażonych przez uczestników wątpliwości, zaznaczyła, że perspektywa 2030 r. w tytule opracowania polityki parkingowej z 2020 r. wynikała z planów rozwoju sieci parkingów Park & Ride, a nie z chęci wdrażania przez władze miasta nowych stref płatnego parkowania na osiedlach śródmiejskich.
55. W nawiązaniu do wypowiedzi, uczestnik zapytał, czy wykonawca dokumentu dostanie wnioski lub założenie od miasta. Dyrektor Szeliga odpowiedziała, że otrzyma je, w szczególności uwzględniające opinie mieszkańców wyrażone w konsultacjach społecznych.
56. Uczestnik stwierdził, że nie zgłasza problemów z parkowaniem i uważa, że strefa płatnego parkowania powinna dalej funkcjonować w niezmienionej formie. Ewentualnie można w niej obniżyć ceny dla mieszkańców Torunia.
57. Zaznaczył, że po opracowaniu dokumentu niezbędne są kolejne konsultacje, aby mieszkańcy mogli odnieść się do propozycji i zasugerować ewentualne zmiany.
58. W jego opinii należy **ograniczyć prywatyzację przestrzeni przez wykupione miejsca parkingowe**, a priorytetem dla miasta powinien być komfort osób korzystających z transportu publicznego, w tym obniżenie cen biletów oraz rozwój systemu informacji pasażerskiej na wszystkich przystankach.
59. Mieszkanka Osiedla Młodych poruszyła kwestię **ulg w opłatach za parkowanie dla mieszkańców**, wskazując, że wyższe stawki nie wpływają na

dostępność miejsc parkingowych, a ich podniesienie nie rozwiąże żadnego problemu mieszkańców. Zaproponowała, aby miasto ograniczyło wydatki na działania lub wydarzenia, a zaoszczędzone pieniądze przeznaczało na rozwiązania ułatwiające życie mieszkańcom.

60. Mieszkanica ul. Przy Kaszowniku zaproponowała współpracę miasta ze spółdzielniami oraz wspólne wizje lokalne z udziałem mieszkańców, na których wskazane zostaną miejsca do wykorzystania na nowe miejsca parkingowe. Zaznaczyła, że **każdy mieszkaniec Torunia powinien mieć zapewnione jedno miejsce parkingowe.**
61. Uczestniczka zaapelowała, aby system informacji pasażerskiej wskazywał rzeczywisty czas przyjazdu oraz zasugerowała podjęcie działań na rzecz poprawy punktualności komunikacji miejskiej.
62. Radny Koziółcki poprosił o zebranie wniosków mieszkańców, w tym potrzeb nowych parkingów oraz miejsc parkingowych. Zasugerował również udział przedstawiciela spółki Urbitor w konsultacjach społecznych.
63. Mieszkaniec ul. Młodzieżowej zaproponował promowanie przez miasto roweru jako alternatywy dla przemieszczania się po Toruniu samochodem.
64. Uczestnik wskazał, że pobieranie opłat w strefach płatnego parkowania służy wyłącznie zwiększaniu wpływów budżetu. Dyrektor Wawrzyński podkreślił, że pod względem ekonomicznym wprowadzenie dodatkowych stref płatnego przyniosłoby nieznaczne wpływy Gminie, a głównie finansowałoby koszty wdrożenia takiego rozwiązania. Jediną motywacją do rozpatrywania takiej możliwości są potrzeby mieszkańców.
65. Kolejna osoba zapytała o **usuwanie wraków aut zajmujących miejsca parkingowe przez długi czas.** Wskazała, że na ul. Głowackiego są cztery porzucone auta. Dyrektor Szeliga wyjaśniła, że możliwość usunięcia pojazdu zależy wyłącznie od posiadania aktualnego ubezpieczenia OC samochodu.
66. Zapytano o termin usunięcia spalonego wraku samochodu przy dworcu kolejowym Toruń Miasto. Dyrektor Szeliga wskazała, że problemem w tym przypadku jest lokalizacja pojazdu na terenie niebędącym własnością Gminy.

67. Mieszkaniec ul. Wojska Polskiego wskazał, że problem z porzuconymi samochodami dotyczy również jego okolicy.

Na zakończenie spotkania, które przebiegło w dość emocjonalny sposób, dyrektor Biura Dialogu i Innowacji Miejskich podziękował uczestnikom za udział w konsultacjach społecznych, jednocześnie przepraszając za wszelkie błędy wynikające z organizacji konsultacji lub polityki informacyjnej Urzędu Miasta.

Protokół ze spotkania w dn. 5 marca 2026 r.

Kolejne spotkanie w ramach konsultacji społecznych dotyczących założeń polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń odbyło się w formie moderowanego warsztatu w dn. 5 marca r. od godz. 17:00 w Toruńskim Laboratorium Miejskim.

W spotkaniu uczestniczyło ok. 65 mieszkańców oraz przedstawiciele Urzędu Miasta Torunia: Patryk Wawrzyński, dyrektor Biura Dialogu i Innowacji Miejskich, Łukasz Drygalski, dyrektor Biura Toruńskiego Centrum Miasta, Wioletta Szeliga, zastępca dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej, Agnieszka Kobus-Pęńsko, rzecznik prasowy Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu oraz Gabriela Kardyś i Wojciech Kurlapski z Biura Dialogu i Innowacji Miejskich, a także przedstawiciele Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu i spółki Urbitor. Wsparcia w moderacji warsztatu *pro publico bono* udzieliła Fundacja Stabilo, reprezentowana przez Łukasza Broniszewskiego, prezesa fundacji.

Uczestnicy podzieleni zostali na dwie grupy. W pierwszej dyskutowano kwestie związane z parkowaniem w Zespole Staromiejskim, w drugiej wyzwania dotyczące innych części miasta. W połowie spotkania moderatorzy – dyrektor Wawrzyński i prezes Broniszewski – zamienili się grupami, a uczestnicy mogli swobodnie wybrać grupę, w której chcieli kontynuować rozmowę.

Spotkanie rozpoczęli dyrektor Wawrzyński i prezes Broniszewski witając mieszkańców i przedstawiając zaplanowany format spotkania warsztatowego oraz wskazując na zakres i cele prowadzonych konsultacji społecznych. Poinformowano uczestników, że po opracowaniu dokumentu – najprawdopodobniej na początku 2027 r. – odbędą się ponowne konsultacje społeczne w sprawie.

Wnioski dotyczące Zespołu Staromiejskiego

1. Uczestnik zaproponował utworzenie parkingu naprzeciwko przychodni wojskowej. W odpowiedzi wskazano, że miasto prowadziły rozmowy z właścicielem terenu, ale ma on inne plany wobec nieruchomości.
2. Uczestnik zasugerował pogłębienie parkingu na Placu Św. Katarzyny oraz modernizację parkingu przy CKK Jordanki, aby wyższe samochody mogły z niego bezpiecznie korzystać.
3. Mieszkanka zapytała o odtworzenie parkingu pod Mostem im. Piłsudskiego. Wyjaśnień dotyczących możliwości realizacji inwestycji udzielił jej dyrektor Drygalski.
4. Zaproponowała powrót do koncepcji budowy parkingu podziemnego pod Placem Rapackiego.
5. Mieszkaniec zasugerował wyznaczenie **ukośnych miejsc parkingowych** na ul. Św. Jana, a także na Alei 500-lecia.
6. Dwie uczestniczki postulowały tworzenie bezpłatnych miejsc parkingowych zamiast parkingów płatnych oraz wyprowadzanie ruchu samochodowego z centrum Torunia. Wskazały, że polityka parkingowa – w ich ocenie – skierowana jest głównie na potrzeby turystów, a nie mieszkańców.
7. Wyraziły swoje niezadowolenie z funkcjonowania komunikacji miejskiej, sugerując, że jej poprawa rozwiązałaby wiele problemów parkingowych, a częstotliwość przejazdów powinna zostać doprowadzona do odstępu pięciominutowego.
8. Inny uczestnik wskazał, że potrzebne jest również uproszczenie przebiegu tras oraz usprawnienie węzłów przesiadkowych w centrum miasta.
9. Mieszkaniec zaproponował wybudowanie parkingu podziemnego pod Placem Towarzystwa Miłośników Torunia. W nawiązaniu, dyrektor Wawrzyński wskazał na dyskusje dotyczące budowy parkingu w ramach dworca autobusowego, co spotkało się z pozytywnym odbiorem grupy uczestników.

10. Przewodniczący Rady Okręgu nr 12 – Staromiejskie Adam Jarosz wskazał, że parkingi nie rozwiązują problemu, jeśli ceny są zbyt wysokie. Wtedy i tak kierowcy szukają bezpłatnej alternatywy. Dlatego w propozycji Rady Okręgu znalazł się postulat abonamentu na parkowanie na różnych parkingach w otulinie Zespołu Staromiejskiego, a cena za parkowanie powinna być na tyle atrakcyjna, aby zachęcać do zakupu. Jeden abonament dla wszystkich parkingów pozwalałby mieszkańcom wybrać, gdzie chcą zaparkować i skorzystać z parkingów przy różnych okazjach, np. koncertu w CKK Jordanki. Zdaniem przewodniczącego Jarosza byłoby to rozwiązaniem ułatwiającym życie również mieszkańców Bydgoskiego Przedmieścia czy Osiedla Młodych, gdzie parkują auta kierowców unikających opłat w Zespole Staromiejskim.
11. Jeden z uczestników zasugerował, aby wykorzystać kartę miejską do weryfikacji, kto jest mieszkańcem i czy jest uprawniony do korzystania z obniżonych stawek za parkowanie.
12. Przewodniczący Jarosz wskazał, że przy CKK Jordanki potrzebna jest tablica elektroniczna wskazująca na dostępność miejsc parkingowych.
13. Wskazał również optymalne granice Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania, obejmującej obszar między ulicami Bulwar Filadelfijski, Aleja Św. Jana Pawła II, Wały gen. Sikorskiego, Szumana i Warszawską. Tam powinna obowiązywać wyższa stawka (8 zł za godzinę parkowania), zaś w otulinie oraz na Placu Dominikańskim i pod Mostem im. Piłsudskiego stawka powinna być o połowę niższa (4 zł).
14. Zasugerował konieczność uspokojenia ruchu na ul. Wały gen. Sikorskiego oraz wyznaczenie na całej długości drogi dla rowerów. Tam, gdzie to możliwe powinna być oddzielona separatorami, aby poprawić bezpieczeństwo rowerzystów.
15. Ul. Wały gen. Sikorskiego powinna mieć pas tramwajowo-autobusowy na całej długości, aby usprawnić obsługę starówki przez komunikację miejską,

a także koniecznym jest doregulowanie sygnalizacji świetlnej i systemu sensorów, aby upłynnić ruch w okolicy.

16. Przewodniczący Jarosz podkreślił, że **najważniejsza jest atrakcyjna cena za parking i wprowadzenie połowy stawki ŚSPP w otulinie będzie taką ofertą.**
17. Zasugerował również odtworzenie informacji parkingowej przy Centrum Sztuki Współczesnej, z powodu której braku część turystów nie ma świadomości, że dostępny jest tam parking podziemny.
18. Mieszkaniec zasugerował, że miasto powinno **przestać traktować politykę parkingową jako sposób na poprawę sytuacji budżetowej**, a skupić się na znaczeniu mobilności w komforcie życia mieszkańców.
19. Uczestnik wskazał, że mimo zmniejszającej się liczby mieszkańców starówki ciągle problemem jest brak miejsc parkingowych, dlatego tak ważna jest **inwentaryzacja miejsc zastrzeżonych i sprawdzenie, czy faktycznie są one opłacone**. Dyrektor Wawrzyński poinformował, że na bieżąco jest to monitorowane przez Miejski Zarząd Dróg w Toruniu, ale problemem jest liczba miejsc zastrzeżonych, która na niektórych ulicach może sięgać nawet poziomu połowy wszystkich dostępnych miejsc parkingowych. Dyrektor Drygalski uzupełnił, że przeprowadzono audyt na zlecenie Biura Toruńskiego Centrum Miasta i na starówce było 180 kopert, których liczba zostanie zmniejszona do 97, z czego 24 miejsca zostaną przekształcone na miejsca dla mieszkańców Zespołu Staromiejskiego. Istotną zmianą będzie również ograniczenie liczby miejsc zastrzeżonych dla poszczególnych przedsiębiorców do dwóch dla branży hotelarskiej i jednego dla pozostałych działalności.
20. Uczestnik zaproponował utworzenie **pierścienia parkingów wokół starówki**, które tworzyłyby parking na Placu Św. Katarzyny oraz parkingi przy CKK Jordanki i Centrum Sztuki Współczesnej, na których mieszkańcy mieliby możliwość tańszego parkowania.

Wnioski dotyczące innych części miasta

1. Mieszkanka Osiedla Młodych odniosła się do budowy Trasy Staromostowej, której konsekwencją była utrata wielu miejsc parkingowych. Mieszkańcy mają obecnie problem ze znalezieniem wolnego miejsca, ponieważ zajmowane są one przez innych kierowców, w tym pracowników pobliskich urzędów. **Najważniejsze dla mieszkańców jest zabezpieczenie bezpłatnych miejsc parkingowych** – może to stać się na terenie Uniwersamu, gdzie powinien powstać parking wielopoziomowy. Jej zdaniem nie powinno się zastępować terenów zieleni parkingami, co wcześniej proponowała spółdzielnia mieszkaniowa, której jest członkinią.
2. Uczestnik zaproponował **przywrócenie parkingu wzdłuż ul. Kraszewskiego**. Dodatkowo zaproponował wygospodarowanie dodatkowych miejsc parkingowych – zamiast chodnika – wzdłuż Alei 700-lecia.
3. Wyraził również swój **stanowczy sprzeciw wobec wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Osiedlu Młodych**.
4. Mieszkaniec Osiedla Młodych odniósł się do remontu i planowanych zmian organizacji ruchu na ul. Gałczyńskiego, gdzie powstać ma 30 nowych miejsc parkingowych, lecz jego zdaniem zostanie likwidowanych 40 miejsc. W analizie policzono bowiem 92 samochody parkujące zgodnie z przepisami, a nie uwzględniono tych parkujących nieprawidłowo – w efekcie po budowie Trasy Staromostowej liczba dostępnych dla mieszkańców miejsc zmniejszyła się o 70, a podobnie będzie po remoncie ul. Gałczyńskiego.
5. Mieszkaniec ul. Głowackiego zaznaczył, że po rewitalizacji ulicy liczba miejsc zmniejszyła się o ok. 20. Zwrócił uwagę, że tak dzieje się w całym mieście, a liczba samochodów wzrasta. Wyraził swój sprzeciw wobec **wprowadzenia strefy płatnego parkowania obejmującej ul. Głowackiego**.
6. Radny Michał Jakubaszek zapytał uczestników, czy są wśród obecnych osoby, które chcą rozszerzyć strefy płatnego parkowania. Obecni na sali odpowiedzieli, że nie chcą nowych stref.

7. Mieszkanka ul. Gałczyńskiego stwierdziła, że przez budowę Trasy Staromostowej jej ulica jest stale zastawiona przez pojazdy, a Straż Miejska podejmuje interwencje po zgłoszeniach mieszkańców. Zaproponowała, aby policja i Straż Miejska nie egzekwowały tam przepisów w sposób tak restrykcyjny jako obecnie.
8. Dodatkowo zasugerowała przekształcenie ul. Gałczyńskiego w drogę jednokierunkową i utworzenie dodatkowych miejsc parkingowych.
9. Mieszkanka Osiedla Młodych odniosła się do efektów budowy Trasy Staromostowej, wskazując, że nie jest tam potrzebny tak szeroki chodnik na Alei 700-lecia, a zamiast tego powinny być tam dodatkowe miejsca parkingowe.
10. Zauważyła również, że niesprawiedliwe jest montowanie szlabanów wewnątrz osiedla.
11. W kwestii stref płatnego parkowania wyraziła opinię, że parkowanie powinno w nich być bezpłatne dla mieszkańców, ale odpłatne dla przyjezdnych i turystów.
12. Poruszyła również kwestię wraków samochodów, do której odnieśli się z wyjaśnieniem przedstawiciele Urzędu Miasta.
13. Mieszkaniec Bydgoskiego Przedmieścia odniósł się do opracowania polityki parkingowej z 2020 r., wskazując, że jest w nim informacja o parkingach buforowych dla starówki, obejmujących ul. Rybaki, dyskutując z argumentem o oddaleniu ulicy od zabudowy mieszkaniowej i oczekując wyjaśnienia metodologii, która doprowadziła do takich wniosków. Zaznaczył, że problemy z parkowaniem w Zespole Staromiejskim **nie mogą być rozwiązywane przez przesuwanie ich dalej, np. na Bydgoskie Przedmieście.**
14. Mieszkaniec ul. Słowackiego zwrócił uwagę na wzrost liczby miejsc zastrzeżonych na Bydgoskim Przedmieściu, które wykupywane są głównie przez osoby prowadzące działalność gospodarczą. Miejsca te są z reguły niewykorzystywane w weekendy i w nocy, dlatego **zaproponował, aby**

miejsca zastrzeżone miały tabliczki określające godziny, w których są one niedostępne dla wszystkich użytkowników.

15. Dodatkowo zauważył, że w jego okolicy zmniejszono liczbę dostępnych miejsc parkingowych poprzez montaż słupków.
16. Zaproponował wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Słowackiego między ulicami Matejki i Moniuszki, aby zwiększyć liczbę dostępnych tam miejsc parkingowych po obu stronach jezdni.
17. Mieszkanka ul. Matejki podniosła problem **braku miejsc parkingowych oraz zbyt wąskich chodników**. Zaproponowała lokalizację miejsc parkingowych na placu przed Szkołą Podstawową nr 13, zamiast nasadzenia tam drzew owocowych.
18. Wyraziła również krytyczną opinię wobec montażu słupków na chodnikach.
19. Uczestnik wyraził sprzeciw wobec rozszerzenia strefy płatnego parkowania oraz zaproponował jej likwidację w okolicy stawu Kaszownik.
20. Poruszył kwestię **nadmiernej liczby miejsc postojowych dla taksówek**, sugerując, że osiem na ul. Wojska Polskiego to zbyt wiele.
21. Zaproponował także na konieczność audytu znaków w strefach zamieszkania – w jego opinii, często wprowadzają one kierowców w błąd.
22. Mieszkanka ul. Mickiewicza stwierdziła, że źródłem problemów jest lokalizacja siedziby Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, a plac za budynkiem powinien zostać zagospodarowany na budowę ogólnodostępnego parkingu.
23. Wyraziła również swój sprzeciw wobec rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Bydgoskim Przedmieściu.
24. Krytycznie odniosła się do **miejsc zastrzeżonych**, apelując o znaczące ograniczenie takiej możliwości oraz określenie jednolitych i uczciwych zasad ich wykorzystywania przez przedsiębiorców.
25. Mieszkaniec ul. Mickiewicza wskazał, że podobnie jak na tym spotkaniu, również na otwartym spotkaniu konsultacyjnym w lutym nikt z obecnych nie wyraził pozytywnej opinii o ewentualnym poszerzeniu strefy płatnego

parkowania, odnosząc się do słów moderatora o podzielonych opiniach mieszkańców w sprawach polityki parkingowej. Moderujący grupę prezes Broniszewski odpowiedział, że nawiązywał do konsultacji społecznych dotyczących organizacji i bezpieczeństwa ruchu na Bydgoskim Przedmieściu w 2025 r., w trakcie których opinie o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania były podzielone.

26. Mieszkaniec zaproponował lokalizację **parkingu wielopoziomowego na terenie Uniwersamu**, pytając, czy miasto planuje rozwiązać tę kwestię, np. poprzez odkupienie działki.
27. Inny uczestnik, odnosząc się do reakcji uczestników na pytanie radnego Jakubaszka, wskazując na jednogłośnie niechęć wobec stref płatnego parkowania, zapytał o znaczenie wpływów z opłat za parkowanie dla budżetu miasta.
28. Przedstawiciel Młodzieżowej Spółdzielni Mieszkaniowej odniósł się negatywnie do zgłoszonego w dyskusji pomysłu wprowadzenia strefy płatnego parkowania wyłącznie dla osób przyjezdnych i turystów, wskazując, że w takiej sytuacji kierowcy będą poszukiwać bezpłatnych miejsc wewnątrz osiedli mieszkaniowych.
29. Zwrócił uwagę na potrzebę poprawy jakości oferty transportu zbiorowego, aby zachęcić osoby dojeżdżające do centrum do **skorzystania z tramwaju lub autobusu zamiast własnego samochodu**. W jego opinii warto wprowadzić ulgi dla kierowców, którzy rezygnują z auta na rzecz komunikacji miejskiej.
30. Odnosząc się do kwestii szlabanów, zauważył, że na Osiedlu Młodych funkcjonuje jeden szlaban, ale nie jest on na terenie Młodzieżowej Spółdzielni Mieszkaniowej, lecz na terenie należącym do wspólnoty mieszkaniowej.
31. Uczestnik zauważył, że na ul. Gałczyńskiego kilka lat temu zlikwidowano konsulat honorowy Peru, ale wciąż znajduje się tam miejsce zastrzeżone, przez co Straż Miejska karze mandatem mieszkańców, którzy tam parkują.

32. Poruszył również kwestię Kujawsko-Pomorskie Areny Toruń przy ul. Bema, która generuje znaczące obciążenie parkującymi samochodami na ulicach Gałczyńskiego i Matejki, a także powoduje znaczący wzrost liczby aut na parkingu przy sklepie Kaufland. Zdaniem mieszkańca **niezbędnym jest lepsze wykorzystanie infrastruktury parkingowej przy hali sportowej, aby osoby mające bilet na wydarzenie mogły skorzystać z parkingu na preferencyjnych warunkach** i dzięki temu nie obciążać okolicy.
33. Mieszkaniec ul. Legionów zaznaczył, że w jego okolicy nie ma problemów z parkowaniem, dlatego dziwi go pomysł wprowadzenia tam strefy płatnego parkowania. Problem taki jest na ul. Dekerta w okolicy przychodni, ale to nie uzasadnia tak drastycznego rozwiązania.
34. Postulował rezygnację z wprowadzania strefy płatnego parkowania na Chełmińskim Przedmieściu lub wprowadzenie jej z zastrzeżeniem bezpłatnego abonamentu dla mieszkańców lub w symbolicznej wysokości (np. złotówki miesięcznie).
35. Zwrócił uwagę na potrzebę skontrolowania wysepek na ul. Dekerta na odcinku między ulicami Legionów a PCK.
36. Mieszkaniec ul. Rybaki stwierdził, że ruch w jego okolicy jest wzmożony, ale nie występuje tam problem ze znalezieniem miejsca parkingowego. Jedyne trudności zdarzały się tylko w trakcie festiwalu Bella Skyway. Dlatego uważa, że nie ma potrzeby i uzasadnienia do wprowadzenia tam strefy płatnego parkowania, nawet jeśli umożliwiałaby bezpłatne parkowanie mieszkańców.
37. Wskazał, że warto rozważyć odtworzenie miejsc parkingowych przy ul. Rybaki 32A i 32B, gdzie znajduje się plac oraz za ogrodem zoobotanicznym czy Urzędem Stanu Cywilnego, gdzie obecnie funkcjonują nieformalne parkingi.
38. Mieszkanka ul. Matejki skierowała do Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu pytanie, czy możliwym jest zezwolenie na jej ulicy na parkowanie na chodniku w kierunku ul. Bydgoskiej od ul. Mickiewicza. W odpowiedzi, rzecznik Kobus-Pęńsko wyjaśniła, że takie rozwiązanie obowiązywało w tej lokalizacji, ale

zostało usunięte po interwencji jednego mieszkańca, skierowanej do Wojewody Kujawsko-Pomorskiego.

39. Radny Adrian Mól uzupełnił, że skarga dotyczyła również parkowania skośnego na ul. Bydgoskiej i zaznaczył, że ze względu na interes społeczny warto przychylić się do prośb mieszkańców i umożliwiać parkowanie we wskazywanych przez nich lokalizacjach. Jednak, żeby niektóre rozwiązania były wprowadzone w pełni zgodnie z przepisami – tak jak na ul. Bydgoskiej – koniecznym byłoby poszerzenie jezdni, które wiąże się z wycinką drzew.
40. Część uczestników zwróciła się z prośbą, aby odnotować w protokole, że **100% uczestników konsultacji sprzeciwia się wprowadzeniu nowych stref płatnego parkowania.**
41. Mieszkaniec odniósł się do pomysłu ruchu jednokierunkowego na ul. Gałczyńskiego, wskazując, że wymagałoby to przebicia ul. Moniuszki, ale i tak nie zwiększy dostępnych miejsc parkingowych, a utrudni codzienne funkcjonowanie mieszkańców.
42. Mieszkanka przypomniała, że w 2019 r. w konsultacjach społecznych negatywnie oceniono proponowane zmiany na ul. Gałczyńskiego, w tym pomysł wprowadzenia ruchu jednokierunkowego.
43. Mieszkaniec odniósł się do – w jego opinii – uprzywilejowania rowerzystów, sugerując, że zważając drogi dla rowerów można poszerzyć chodniki.
44. Mieszkanka zaproponowała **wybudowanie parkingu podziemnego pod Targowiskiem Miejskim.**
45. Mieszkaniec ul. Głowackiego zaproponował wyznaczenie stref zamieszkania na ulicach Młodzieżowej, Dekerta, Rejtana i Głowackiego.
46. Mieszkaniec zasugerował, aby uczestnicy wydarzeń sportowych mieli darmowy parking lub parking w bardzo preferencyjnej cenie pod Kujawsko-Pomorskie Arena Toruń, aby wyeliminować parkowanie na osiedlu.
47. Mieszkaniec zaapelował, aby utworzyć parking w ramach powstającej siedziby Europejskiego Centrum Filmowego Camerimage.

48. Uczestnik wskazał, że **problemem systemu Park & Ride jest fakt, że na bilecie z parkingu komunikacją miejską może kontynuować przejazd tylko jedna osoba**, a nie ma możliwości rozszerzenia biletu na innych pasażerów.
49. Uczestnik zaproponował, aby parking na Placu Św. Katarzyny oferował preferencyjne abonamenty dla mieszkańców lub osób pracujących w okolicy.
50. Mieszkanka zapytała, czy możliwym jest wprowadzenie tańszych biletów 15- lub 20-minutowych na przejazd komunikacją miejską.
51. Mieszkaniec Osiedla Młodych zaproponował przeniesienie wiat z ul. Tuwima w inne miejsce, aby utworzyć tam nowe miejsca parkingowe.
52. Uczestnik odnosząc się do braku dostępności miejsc na Osiedlu Młodych oraz ich redukcji na Alei 700-lecia i ul. Kraszewskiego zaproponował alternatywną lokalizację parkingu na skwerze Inwalidów Wojennych.
53. Ponownie przedstawiony został pomysł umożliwienia parkowania na chodniku ul. Gałczyńskiego lub oznaczenia tam skośnych miejsc parkingowych, aby zwiększyć ich liczbę.
54. Uczestniczka z okolic ul. Młodzieżowej wskazała, że liczba mieszkańców jej sąsiedztwa wciąż wzrasta, do tego zlokalizowane są tam instytucje i uczelnie, a brakuje miejsc parkingowych dla mieszkańców. Dlatego zaproponowała **zlokalizowanie parkingu wielopoziomowego przy Hotelu Filmar**.
55. Zwróciła uwagę na potrzebę oznakowania miejsc parkingowych na ul. Grudziądzkiej przy Komendzie Miejskiej Policji w Toruniu.
56. Uczestnik, nawiązując do wcześniejszej propozycji, zasugerował **utworzenie parkingu za Stacją Ratownictwa Medycznego oraz budowę parkingu wielopoziomowego w okolicy sądu rejonowego**.
57. Inną możliwą lokalizacją parkingu zbiorczego wskazaną przez uczestnika była działka przy skrzyżowaniu ulic Reja i Broniewskiego. W odpowiedzi na swój pomysł, przedstawiciel Urzędu Miasta wyjaśnił, że obecnie działka ta jest przeznaczona pod zabudowę mieszkaniową.

58. Uczestnik zaproponował, aby parking dla gości hotelu w Kujawsko-Pomorskie Arena Toruń został udostępniony również mieszkańcom, a także ponownie zasugerował, że parkowanie przy Arenie powinno być bezpłatne dla osób posiadających bilet na wydarzenie sportowe lub kulturalne, które odbywa się w obiekcie.
59. Inny mieszkaniec zaproponował zwiększenie liczby linii autobusowych obsługujących ul. Bema, aby zachęcać mieszkańców do dojeżdżania komunikacją miejską, a nie własnymi samochodami.
60. Uczestnik zasugerował **audyt stref zamieszkania** i konieczności ich wyznaczania na osiedlach
61. Inna osoba wyraziła swój sprzeciw wobec **stref płatnego parkowania** oraz zaproponowała, aby miasto skupiło się na zwiększeniu dostępności bezpłatnych miejsc parkingowych oraz rozwoju transportu zbiorowego.
62. Mieszkanka zasugerowała usprawnienie funkcjonowania parkingu przy basenie Aqua Toruń, który często jest pusty, a użytkownicy parkują na okolicznych ulicach.
63. Dodatkowo wyraziła swoje niezadowolenie z faktu, że parking na ul. Grudziądzkiej w okolicy sądu rejonowego nie został wybudowany jako wielopoziomowy, ponieważ stanowiłby wówczas znaczące obciążenie dla Przedmieścia Mokrego.
64. Mieszkaniec wskazał, że **miasto powinno rozwijać dostępność miejsc krótkiego postoju typu Kiss & Ride**, w szczególności w okolicy przedszkoli i szkół oraz innych instytucji kierujących ofertę do dzieci i młodzieży.
65. Uczestniczka zaproponowała budowę parkingu na terenie kortów tenisowych na ul. Bażyńskiego, wskazując, że mogłoby to rozwiązać problem wynikający z liczby aut parkujących w okolicy w związku z działalnością Szpitala Miejskiego. Jej zdaniem alternatywną lokalizacją powinien być pusty plac przy przychodni na ul. Batorego.
66. Uczestnik wskazał na działkę obok Zakładu Ubezpieczeń Społecznych jako potencjalną lokalizację parkingu, lecz w odpowiedzi wskazano, że działka ma

złożoną strukturę własnościową i w części należy do osób fizycznych, przez co nie jest możliwym jej zagospodarowanie.

67. Uczestniczka wskazała, że **miasto powinno zrezygnować z zagęszczania zabudowy na osiedlach śródmiejskich**, ponieważ prowadzi to do redukcji terenów zieleni oraz ciągłego deficytu miejsc parkingowych.
68. Uczestnik odniósł się do okolic Szpitala Miejskiego, wskazując na bardzo trudną sytuację parkingową na ulicach Batorego, Bażyńskich, Sucharskiego oraz Wojska Polskiego. Zauważył, że przy Szkole Podstawowej nr 10 nie ma możliwości zaparkowania i rodzice odwożący dzieci nie mają jak bezpiecznie zatrzymać się w okolicy. Dlatego zaproponował zwiększenie liczby miejsc krótkiego postoju typu Kiss & Ride.
69. Głównym rozwiązaniem powinno być pilne wybudowanie parkingu wielopoziomowego na ul. Batorego, który rozwiązałby zarówno problemy pacjentów Szpitala Miejskiego, jak i ułatwił życie mieszkańcom osiedla.
70. Kolejny uczestnik podkreślił skalę problemów na ul. Sucharskiego, apelując o zwiększenie tam liczby miejsc parkingowych. Inny uczestnik wskazał, że sprawa ta była już analizowana i nie ma technicznej możliwości takiego rozwiązania.
71. Uczestnik poruszył kwestię możliwości przejęcia przez Gminę terenu po stacji paliw Orlen na Bydgoskim Przedmieściu. W odniesieniu do pomysłu, poinformowano, że na tym terenie planowana jest infrastruktura sportowa – w odpowiedzi uczestnik podtrzymał rekomendację, aby teren ten przeznaczyć na ogólnodostępny parking.
72. Inny mieszkaniec zwrócił uwagę na intensywne zabudowanie Jakubskiego Przedmieścia, sugerując, że zaplanowanych jest tam za mało miejsc parkingowych, co będzie powodować zwiększenie liczby aut parkujących na ulicach osiedlowych. Jako rozwiązanie zaproponował budowę parkingu wielopoziomowego na ul. Targowej, np. na terenie po Metronie.
73. Uczestnik zwrócił uwagę, że Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu wprowadził odpłatność za parking przez Aulę, co powoduje, że więcej osób

próbuję parkować na osiedlowych ulicach, gdzie nie wymaga to ponoszenia kosztu parkowania, ale skutkuje problemami dla mieszkańców tych ulic.

74. Mieszkaniec zwrócił uwagę, że sama dyskusja o **budowaniu parkingów nie rozwiązuje problemu, ponieważ mogą one powstać najwcześniej za kilka lat**, a zwiększenie miejsc parkingowych jest niezbędne teraz, dlatego – w jego opinii – należy wyznaczać miejsca skośne zamiast równoległych, gdyż zwiększa to istotnie liczbę samochodów, które zaparkują na tej samej przestrzeni.
75. Mieszkanka zaproponowała, aby wyniki konsultacji zostały przekazane lokalnym mediom w celu zwiększenia ich dostępności i dotarcia do większej liczby Torunian. Zaproponowała również, aby informacje o konsultacjach społecznych były umieszczane w komunikacji miejskiej.
76. Mieszkaniec zastanawiał się nad dalszymi etapami działań w zakresie polityki parkingowej, sugerując, że przed przygotowaniem każdego nowego dokumentu mieszkańcy wyrażają sprzeciw wobec stref płatnego parkowania, a temat ten i tak powraca. Dodatkowo, zauważył, że mieszkańcy nie będą patrzeć na miasto jako całość, ponieważ **interesują ich przede wszystkim możliwości zaparkowania w miejscu zamieszkania i pracy oraz tam, gdzie odwożą swoje dzieci do szkoły lub na zajęcia**.
77. Inny uczestnik wskazał, że konsultacje dotyczą w zasadzie tylko starówki i jej otoczenia, a powinny być również konsultowane kwestie parkowania na Lewobrzeżu, Skarpie czy Rubinkowie oraz we wszystkich miejscach, gdzie powstają nowe bloki.

Na zakończenie pracy grup, moderatorzy – dyrektor Wawrzyński i prezes Broniszewski – podziękowali uczestnikom za udział w konsultacjach oraz zachęcili do wypełnienia ankiety konsultacyjnej lub przesyłania uwag pocztą elektroniczną i tradycyjną.

Uwagi przesłane pocztą elektroniczną

Uczestnik 1

Chciałbym przedstawić problem parkingowy dotyczący parkingu dla autokarów turystycznych i miejsc do wysiadania i odbierania grup turystycznych.

tak więc brakuje miejsc parkingowych dla autokarów

utrudniony dojazd do parkingu pod mostem drogowym

jedno miejsce do wysadzania i zabierania przy Jordankach

miejsce dedykowane dla autokarów w ul. św.jakuba przy liceum nr IV jest zawsze zablokowane przez samochody osobowe korzystające z warsztatu samochodowego po drugiej stronie ulicy sam warsztat samochodowy traktuje to miejsce jak swój parking przy powszechnej akceptacji ze strony policji miejskiej która w tym temacie nic nie robi .

Proszę o zajęcie się tym tematem pilnym pogłębiającym się w okresie letnim . Toruń jako miasto zabytków powinien być miastem otwartym na turystykę i stwarzać bardzo dobre warunki dla przyjezdnych i komfort parkingowy dla kierowców autobusów

pozdrawiam wieloletni kierowca autobusu

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 2

Jestem mieszkańcem strefy D wg nowych map płatnego parkowania. Ale parkuje na park and ride olimpiska bo widziałem spalone auto, w moim ktoś oderwał zaślepkę od spryskiwaczy na światłach. Nie jest tu bezpiecznie i prawie nigdy nie ma miejsca żeby zaparkować. Ale jak potrzebuje auta to rano przed 6 wstaje i parkuje sobie pod blokiem. Zgaduje, że musiałbym zapłacić za cały dzień parkowania. Czy jest możliwość żeby osoby które są mieszkańcami strefy i mają bilet parkingowy park and ride mogły zaparkować na maks 24 h ?

Uczestnik 3

Szanowni Państwo,

w ramach trwających konsultacji społecznych przedstawiam stanowisko sprzeciwiające się rozszerzeniu SPP na kolejne obszary. Moje stanowisko nie kwestionuje sensu porządkowania parkowania tam, gdzie problem jest faktycznie potwierdzony danymi, natomiast wskazuje, że rozszerzenie stref „obszarowo” (hurtowo) niesie istotne ryzyka, koszty społeczne i skutki uboczne, a przy obecnym poziomie wiedzy i akceptacji społecznej nie powinno być wdrażane.

1) Brak podstaw do decyzji „hurtowej” - wyniki zajętości są nierównomierne

Z perspektywy polityki publicznej, rozszerzanie SPP powinno wynikać z powtarzalnych, aktualnych i lokalnie precyzyjnych pomiarów (zajętość, rotacja, czas parkowania), a nie z ogólnego przekonania, że „w okolicy centrum zawsze brakuje miejsc”.

Tymczasem nawet w badaniach, które stanowiły podstawę opracowania miejskiej polityki parkingowej, widać duże zróżnicowanie pomiędzy ulicami/strefami. Przykładowo w Rejonie II, przy równoczesnym występowaniu stref o wysokiej zajętości, odnotowano także miejsca o zajętości wyraźnie niższej: średnio ok. 54% dla strefy 10 oraz ok. 40% dla strefy 15. To oznacza realne ryzyko objęcia opłatami obszarów, które nie mają „parkingowego” uzasadnienia (co w praktyce bywa odbierane jako działanie stricte fiskalne).

Dodatkowo pomiary bazowe pochodzą z 2019 r. (15-29 października oraz 4 grudnia 2019), czyli sprzed szeregu zmian w mobilności mieszkańców i organizacji pracy. W samym dokumencie rekomenduje się cykliczny monitoring (co najmniej raz do roku) jako warunek racjonalnego zarządzania strefami. Wniosek: przed decyzją o rozszerzeniu wymagane są aktualne pomiary dla konkretnych ulic, wraz z publicznym raportem i kryteriami kwalifikacji.

2) Akceptacja społeczna - większość była przeciw rozszerzeniu

W konsultacjach ankietowych opisanych w dokumencie większość respondentów była przeciw idei rozszerzenia SPP o kolejne strefy: 55% „nie”, 40% „tak”. Takie

proporcje oznaczają wysokie ryzyko konfliktu społecznego, spadku zaufania do miasta i „wojny parkingowej” w dzielnicach, które nagle stają się płatne bez równoległych korzyści.

3) Efekt wypychania problemu - spirala poszerzania stref zamiast rozwiązania przyczyny

Rozszerzanie stref często działa jak mechanizm wypychania parkowania coraz dalej, zamiast zredukować popyt na wjazd samochodem. Co ważne, sama polityka parkingowa opisuje ten mechanizm wprost: po ograniczeniach w rejonie starówki znacząca część osób ma przenieść parkowanie na obszar stref C i D, co „znacznie pogorszy warunki parkowania” w otulinie. Jeżeli uzasadnieniem dla kolejnego poszerzenia jest to, że wcześniejsze posunięcia wypchnęły parkowanie do sąsiednich dzielnic, to w praktyce tworzy się samonapędzający model: najpierw wypchnięcie, potem poszerzenie, potem kolejne wypchnięcie itd. To jest podejście reaktywne, a nie strategiczne.

4) Koszt społeczny dla mieszkańców dzielnic objętych nową strefą

Rozszerzenie SPP oznacza realny, stały koszt dla mieszkańców, którzy:

- nie mają miejsc prywatnych (kamienice, bloki),
- pracują zmianowo lub opiekują się osobami zależnymi,
- mają ograniczone alternatywy transportowe w określonych godzinach.

Nawet jeśli istnieją abonamenty mieszkańca, to w praktyce nowa strefa zmienia standard życia: codzienna logistyka (zakupy, dowóz dzieci, wizyty domowe, krótkie postoje) staje się bardziej kosztowna i obciążająca.

5) Ryzyka dla lokalnych usług, dojazdu do instytucji i „codziennych” celów podróży

W proponowanych obszarach stref mogą znajdować się cele podróży typu szpital/uczelnie/urzędy. Przykładowo opis strefy C wskazuje m.in. szpital oraz wydziały UMK. W takich lokalizacjach płatne parkowanie bez dobrze zaprojektowanych alternatyw (krótkie postoje, strefy „kiss and ride”, sensowne parkingi buforowe, wzmocniony transport publiczny) uderza nie tylko w „przyjezdnych”, ale też w pacjentów, rodziny i pracowników.

6) P+R jako warunek brzegowy - dziś deklaratywnie popierane, ale mało kto chce z niego korzystać

Z ankiety wynika ciekawa rozbieżność: idea P+R ma umiarkowane poparcie (42% „tak”), ale skłonność do faktycznego korzystania jest niska (tylko 31% „tak”, 61% „nie”).

Wniosek praktyczny: samo rozszerzenie SPP nie „przeniesie” ruchu na transport zbiorowy, jeśli alternatywa nie będzie realnie konkurencyjna czasowo i wygodna. W takiej sytuacji rozszerzanie strefy jest w pierwszej kolejności nowym obciążeniem finansowym, a nie zmianą zachowań transportowych.

7) Skala operacji - ryzyko wzrostu kosztów egzekucji i chaosu wdrożeniowego

W dokumencie wskazano, że planowany obszar strefy przekracza 4 km², podczas gdy dotychczasowa strefa to 0,77 km².

Tak duża zmiana skali oznacza:

- większe koszty oznakowania, obsługi, kontroli i odwołań,
- większą liczbę sytuacji spornych (mylące granice, „ulica graniczna”, różne podstrefy),
- wyższe ryzyko nierównej egzekucji i poczucia niesprawiedliwości.

8) Alternatywa: podejście punktowe i warunkowe zamiast poszerzenia „mapą”

Zamiast poszerzać strefę obszarowo, proponuję wariant bardziej racjonalny i społecznie akceptowalny:

1. Aktualne badania (minimum 2 tygodnie pomiarów) dla konkretnych ulic - zajętość i rotacja, z publicznym raportem.

2. Pilotaż na wybranych odcinkach tam, gdzie dane pokazują trwałe przeciążenie (a nie pojedyncze „gorące dni”).

3. Pakiet rozwiązań miękkich przed opłatami: lepsza egzekucja zakazów, porządkowanie parkowania na chodnikach, krótkie postoje dla usług, strefy dostaw, usprawnienie komunikacji w szczytach.

4. Warunki brzegowe dla rozszerzenia: rozszerzać tylko tam, gdzie po wdrożeniu działań porządkowych nadal utrzymuje się problem i gdzie miasto zapewnia realną alternatywę (transport, parking buforowy).

Wniosek końcowy

Wnoszę o rezygnację z rozszerzania SPP w obecnym kształcie oraz o przyjęcie podejścia punktowego, opartego o aktualne dane i pilotaże. Rozszerzenie stref bez spełnienia warunków (aktualne pomiary, jasne kryteria kwalifikacji ulic, realne alternatywy dla kierowców) będzie działaniem wysokiego ryzyka: społecznie konfliktowym, kosztownym i potencjalnie nieskutecznym w sensie celu publicznego, jakim jest poprawa rotacji i dostępności miejsc.

Z poważaniem,

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 4

Dzień dobry

Zanim zmienią Państwo politykę i cały system parkingowy na Starówce warto zacząć od skutecznych usprawnień tego co już jest. Przesyłam moją propozycję.

Zmiany wymaga sposób funkcjonowania parkingu przy pl. Św. Katarzyny (podziemny i naziemny). Przestałem korzystać z tego parkingu z uwagi na sposób płatności. Przy każdej większej imprezie tworzą się tam korki na wyjeździe. Płatność w jednym okienku, bezpośrednio z auta jest powolna (tworzy zatory) i jest niewygodna. Szkoda potencjału tego miejsca, część podziemna jest często pusta. Przypuszczam, że wielu innych kierowców, również zniechęca do tego miejsca sposób płatności.

Rozumiem, że jest jeden wyjazd, ale płatności powinny być w kilku automatach, najlepiej z systemem czytania tablic rejestracyjnych, aby wyjazd po wcześniejszym opłaceniu był płynny. Tak jak ma to miejsce w na wielu parkingach w kraju.

Pozdrawiam

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 5

Dzień dobry,

wzięłem już udział w ankiecie ale pozwolę sobie także napisać wiadomość tutaj.

Rozszerzenie strefy płatnego parkowania nic nie zmieni. Mieszkam przy ulicy Chrobrego [X], gdzie planujecie Państwo utworzenie strefy PP. Tu już jest problem z miejscem parkingowym, ale tu parkują wyłącznie mieszkańcy. Miejsc jest po prostu mniej niż zapotrzebowania na nie. Tu nie parkują Turyści, osoby, które odwiedzają Starówkę. Parkują mieszkańcy a i tak nie ma miejsc dla wszystkich. Wprowadzenie SPP nic nie zmieni, pojawi się jedynie konieczności uiszczenia opłaty przez Mieszkańca, a sam problem ze znalezieniem miejsca parkingowego pozostanie - kompletnie bezużyteczne rozwiązanie. Proszę nie wprowadzać tego typu zmian.

Pozdrawiam,

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 6

Dzień dobry

Mam prośbę o włączenie mojego głosu do dyskusji w zakresie proponowanych zmian w polityce parkingowej Torunia.

Moja uwaga dotyczy braku wyraźnej informacji na parkometrach mówiącej o tym, w jakich godzinach i dniach pobierane są opłaty.

Często spotykam się z sytuacją, gdzie turyści stoją w kolejce w sobotę lub niedzielę wrzucając monety do parkometru nie mając wiedzy o tym, że po 18.00 w dni robocze i w weekendy parkingi są bezpłatne.

Dziękuję za możliwość oddania głosu. Wyrażam nadzieję, że uznają Państwo ten punkt za zasadny w dyskusji.

Pozdrawiam

Mieszkaniec Torunia

Uczestnik 7

Dzień dobry,

jeśli np. na Bydgoskim Przedmieściu powstanie strefa płatnego parkowania to przecież od tego nie przybędzie wolnych miejsc. Ponieważ mieszkańcy tego przedmieścia w dalszym ciągu będą zostawiać swoje auta tam gdzie zostawiali wcześniej. Wręcz przeciwnie liczba miejsc parkingowych zmaleje, ponieważ będą musiały być wyznaczone konkretne stanowiska z zachowaniem wymiarów wg. przepisów.

Jestem przeciwny tworzenia dalszych stref płatnego parkowania nie tylko ze względów ekonomicznych, bo mieszkańcy i tak będą płacić za parkowanie, ale przyjeżdżając np. po godzinie 22 na pewno w dalszy ciągu będzie problem z zaparkowaniem. Szkoda pieniędzy, żeby miasto inwestowało w to przedsięwzięcie (wyznaczenie stanowisk, zainstalowanie parkometrów, obsługa, konserwacja itp.).

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 8

Dzień dobry

W kwestii polityki parkingowej chciałbym zaproponować, aby w Toruniu zaczęto budować w końcu wyższe budynki jak w innych podobnej wielkości miastach. 1-2 kondygnacje można przeznaczyć na płatne parkingi, które z czasem by się spłaciły. Miasto mogłoby partycypować w kosztach budowy i mieć częściowa korzyść z późniejszych zysków za bilety. Miasto i inwestor jak i kierowcy byliby zadowoleni.

Pozdrawiam

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 9

Szanowni Państwo,

dopiero co skończyły się konsultacje odnośnie do parkingów na Bydgoskim a znowu kolejne ? Jako osoba pracująca na Bydgoskim zdecydowanie sprzeciwiam się płatnej strefie. Pracują tutaj głównie urzędnicy za psie grosze, dla mieszkańców, dla obywateli. Komunikacja miejska to żart. Część osób dojeżdża. Mają często nawet 3 km do autobusu w swoim miejscu zamieszkania. Kolejny raz rajcy przeciw mieszkańcom. Szukacie oszczędności? Rydzykowi zabierzcie i parking darmowy wielopoziomowy wybudujcie.

Pozdrawiam

Mieszkanka Torunia płacącą tutaj podatki na Państwa wymysły.

Uczestnik 10

Mieszkam na ul Studziennej i nie mam gdzie parkować . Na ul. Antczaka wszystko jest zajęte o przy Lidla na parkingu także , czy nie można utworzyć dla mieszkańców na ul Studziennej miejsc parkingowych. Gdzie ja mam zaparkować w powietrzu ?

Może miasto się w końcu tym zajmie bo jest to duży problem . Mieszkam na ul. Studziennej [X] i cały odcinek Studziennej w okolicy jest wyłączony z parkowania -nie można parkować .

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 11

Uprzejmie proszę o rozpatrzenie wprowadzenia opłaty za parkowanie na ul. Sucharskiego dla właścicieli aut z poza Torunia. Parkuje tu wiele aut osób przyjeżdżających w odwiedziny do chorych w

Szpitalu przy ul. Batorego. Problem w tym, że odpłatny parking szpitalny przy ul. Batorego, jest zwykle w połowie z wolnymi miejscami. Nadmieniam, że nie

parkuje ma ul Sucharskiego ale obserwuje codziennie, jak trudno jest mieszkańcom znaleźć nawet na chwilę miejsce aby większe zakupy donieść do mieszkania.

[dane zanonimizowane]

Osiedle Mokre

Uczestnik 12

Szanowni Państwo,

chciałbym wierzyć, że pomysł aktualizacji stref płatnego parkowania jest motywowany rzeczywiście troską o dobro mieszkańców i środowisko, jednak pomysł utworzenia stref C i D uważam za antymieszkańczy, a także antyprzedsiębiorczy. W swojej wiadomości skupię się przede wszystkim na strefie D, bo jest ona moim głównym centrum życiowym.

Jak już wspomniałem, pomysł utworzenia strefy płatnego parkowania uważam za wprost skierowany przeciwko mieszkańcom i osobom prowadzącym w okolicy działalność gospodarczą, najczęściej jest to jednoosobowa działalność gospodarcza w zakresie usług, czyli działalność najbliższa, i najbardziej potrzebna, mieszkańcom. Pomysł strefy płatnego parkowania w tej okolicy jest sabotażem małej przedsiębiorczości lokalnej, a w konsekwencji – wręcz jej zabójstwem. Rzekoma celowość wprowadzenia strefy to uniemożliwienie parkowania osobom udającym się na Starówkę – jest to powód nie tyle absurdalny, ale po prostu głupi, bo bliżej Starówki znajdują się inne parkingi, a nawet jeżeli założyć prawdziwość tej tezy jest jedynie promil ruchu, jaki funkcjonuje w okolicy.

Działanie to ma w mojej ocenie na celu jedynie drenaż kieszeni mieszkańców i podreperowanie budżetu miasta ich kosztem. Urząd, zamiast proponować zwiększenie kosztów mieszkańców i utrudnienie im życia, winien skupić się na działaniach, które rzeczywiście ulepszą życie mieszkańców jak korekta rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców (jak choćby przywrócenie nocnych tramwajów i zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów nocnych), czy stawianie/ulepszanie małej architektury jak ławki czy kwietniki, a także na

postawieniu w mieście większej liczby koszy na śmieci – niekiedy w obrębie Mokrego trudno jest znaleźć jakikolwiek kosz na śmieci.

Moje centrum życiowe skoncentrowane jest głównie w okolicy ulic Wojska Polskiego, Batorego, Chrobrego i Bażyńskich. W tym „fyrtilu” znajduje się słynny „kwadrat”, tj. budynek przy ul. Wojska Polskiego 43-45. Skupia on przede wszystkim drobnych przedsiębiorców (fryzjer, fotograf, zegarmistrz, kwiaciarnia, bar mleczny) i sklepy niezbędne do codziennego funkcjonowania (Torimpex, piekarnie, sklepy mięsne). W tę okolicę mieszkańcy przyjeżdżają głównie skorzystać z ww. usług oraz zrobić zakupy. Nie uważam, że należy im to utrudniać poprzez wprowadzenie płatnego parkowania. Wprowadzenie takiej strefy spowoduje, że ludzie będą wybierać miejsca, gdzie opłat za parking nie ma.

Dodatkowa trudność we wprowadzeniu strefy płatnego parkowania w okolicy jest konieczność zdobycia przez mieszkańców kart abonamentowych, co wiąże się z koniecznością ich wyrabiania, opłacenia i odebrania, najpewniej w siedzibie Urzędu. W okolicy w dużej mierze mieszkają głównie osoby starsze, schorowane, czy osoby z niepełnosprawnościami, co jest istotnym utrudnieniem dla nich. Poza tym, koszt takiej karty parkingowej dla takich osób, nawet jeżeli ma to być mała kwota jest kolejnym obciążeniem domowego budżetu, którego można uniknąć. Do takich osób często również przyjeżdża najbliższa rodzina (dzieci, wnuki), co oznacza, że wizyta u babci czy dziadka wiązała się z koniecznością opłacenia parkingu, to prawie jakby ta wizyta u rodziny, która jest potrzebą każdego człowieka, była płatna.

Co warto również wskazać, w przypadku innych osób jak np. rodziny z dziećmi, które nierzadko posiadają dwa samochody, wprowadzenie horrendalnej opłaty za kolejny pojazd jest kolejnym przykładem antymieszkańczej i antyrodzinnej polityki miasta. W okolicy funkcjonują szkoły i przedszkola, ruch w godzinach porannych i w godz. 14-16 jest bardzo duży, ponieważ dzieci są odbierane przez rodziców z tychże ośrodków edukacyjnych. Niewyobrażalne jest dla mnie, by takie osoby, parkując w okolicy często na nie dłużej niż 10 minut miały uiszczać opłatę, za to, że przywożą i odbierają dziecko z przedszkola czy szkoły.

Podobnie, wprowadzenie strefy spowoduje utrudnienie dla osób pozostających w relacjach romantycznych z osobami z innych części miasta, innych miast czy nawet województw - o czym często się zapomina, miasto jest dużym ośrodkiem akademickim, do którego przyjeżdżają studiować osoby z całej Polski (i nie tylko). Odwiedzenie i spędzenie czasu z ukochaną osobą, zamiast cieszeniem się sobą, wiązałoby się z troską o bilet parkingowy i opłatą.

Ważnym problemem jest także kwestia rozwiązań technicznych, które wiązałyby się z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania. Zakładając wprowadzenie strefy w obrębie ulicy Wojska Polskiego, konieczne byłoby postawienie co najmniej kilku parkometrów, co generuje koszty związane z ich postawieniem i obsługą, w tym weryfikacją wniesionych opłat. Siły i czas związane z tym lepiej byłoby spożytkować na kwestie, które wskazałem powyżej.

W związku z powyższym, stanowczo sprzeciwiam się wprowadzeniu stref płatnego parkowania C i D i pozostaję z nadzieją, że ten głupi, antymieszkańczy i antyprzedsiębiorczy pomysł, zamiast do konsultacji publicznych trafi tam, gdzie jego miejsce – do niszczarki.

Z wyrazami szacunku

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 13

Dzień dobry, od kilku miesięcy na stałe mieszkam na Starówce w śspp przy nowym rynku. Opłaty za parkowanie powinny zostać wydłużone do godziny 20-21, wiele osób przyjeżdża na kolację do restauracji. Jest duży problem ze znalezieniem wolnego miejsca a to oznacza potencjał do dodatkowego wpływu do budżetu. Aby nie zniechęcać do przyjazdu, strefa A i B mogłyby zostać darmowe po 18, to zaledwie kilka ulic różnicy.

Opłaty w śspp powinny obowiązywać także w niedzielę. Brak opłat powoduje duży ruch pojazdów. Czasami dochodzi do tworzenia się korków, kierowcy blokują drogę innym kierowcom czekając na wyjazd innego samochodu z miejsca parkingowego.

Pozdrawiam, *[dane zanonimizowane]*

Uczestnik 14

Dzień dobry.

Przeczytałem właśnie artykuł na ototorun.pl z którego dowiedziałem się, że państwo chcielibyście zrobić nowe strefy parkowania, czyli C i D na ulicach takich jak Bema czy Batorego. Widziałem też że są państwo otwarci na konsultacje społeczne, dlatego piszę.

Mieszkam na ulicy Batorego. Uważam, że poronienie dodatkowych stref parkowania jest totalnie zbędne i w żaden sposób nieuzasadnione. Toruń jest dość drogim miastem.

O ile rozumiem wprowadzenie ŚSP w centrum miasta, które jest zabytkiem, miejscem bardzo popularnym i fajnie żeby było jak najmniej samochodów, tak totalnie nie widzę sensu aby kasować mieszkańców oddalonych ulic. Nasze miasto mogłoby tylko stracić na atrakcyjności, jak chodzi o średnie zarobki i perspektywy rozwoju oto niestety wielokrotnie usłyszałem opinię (i z przykrością się z nią zgadzam), że chociażby Bydgoszcz ma lepsze zarobki oraz więcej perspektyw.

Odnoszę wrażenie że jedyne co się robi w Toruniu, to buduje pełne nowe osiedla aby zaważyć miasto blokami (ilość bloków które powstają w stosunku do jakichkolwiek terenów zielonych czy rekreacyjnych w naszej części miasta mówi samo za siebie), co samo w sobie powinno przynosić do miasta dodatkowe zyski w postaci podatków itp.

Szukanie dodatkowych pieniędzy w postaci dodatkowych stref parkowania, gdzie niestety komunikacja miejska niedomaga (np. od nas z Batorego jedyna komunikacja miejska jest na Jordanki jeśli byśmy chcieli jechać na starówkę, w okolice bulwaru czy Nowego Rynku pomimo niedużej wielkości Torunia się nie dostaniemy MZK) uważam za ogromny błąd. Liczę, że ten pomysł pójdzie do kosza, a zastanowicie się państwo chociażby nad zrobieniem jakiegoś dodatkowego parku, skwerku czegokolwiek co trochę "odbetonuje" Toruń.

Myślę że będzie to lepsze zamiast próby kasowania większej ilości mieszkańców naszego kiepsko skomunikowanego miasta za posiadanie aut.

Serdecznie pozdrawiam,

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 15

Witam,

rozszerzenie strefy parkingowej o ul. Grudziądzką, Legionów do ul. Podgórnej to zły pomysł. Dla osób pracujących za najniższą krajową dojeżdżających do pracy codziennie do Torunia z miejscowości, gdzie niekoniecznie pasuje transport publiczny bo człowiek musiałby się spóźniać do pracy jest złym pomysłem. Jest to okradanie obywateli z godnego zarabiania pieniędzy bo człowiek chce pracować, a tylko szaremu pracownikowi dorzuca się kolejne koszty.

Absurdalny pomysł.

Pozdrawiam,

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 16

Dzień dobry,

W sprawie konsultacji dot. polityki parkingowej.

Załączam dwa dokumenty:

polityka_parkingowa_gmt_komentarze.pdf z naniesionymi komentarzami. **Proszę o informację zwrotną, czy są one czytelne.** Polecam otworzyć plik w Adobe Reader. Powinny być widoczne na marginesie dokumentu

polityka-parkingowa-konsultacje - moje uwagi ogólne

pozdrawiam

[dane zanonimizowane]

Konsultacje - POLITYKA PARKINGOWA DLA GMINY MIASTA TORUŃ

Szanowni Państwo,

Dziękuję za możliwość konsultacji.

Załączam Państwa dokument polityki polityka_parkingowa_gmt_komentarze.pdf z naniesionymi komentarzami. Proszę o informację zwrotną, czy są one czytelne. Polecam otworzyć plik w Adobe Reader.

Dodatkowo podzielę się jeszcze ogólnymi uwagami na temat dokumentu.

1. W lekturze dokumentu zdecydowanie zabrakło mi odniesienia do ogólnej polityki transportowej miasta, której polityka parkingowa jest jednym z elementów. Analiza sytuacji parkingowej, a w szczególności planowanie zmian, wymaga szerszego kontekstu transporowego niż tylko ocena problemów okołoparkingowych. Analiza jedynie wycinka wprowadza ryzyko rozumowania na dostępnych danych bez brania pod uwagę ukrytych przyczyn.
Jako przykład takiego błędnego rozumowania (moim zdaniem) podniosę podany w opracowaniu wzrost liczb aut w Toruniu. W opracowaniu skupiono się jak zagospodarować skutki wzrostu liczby aut, natomiast nie poświęcono uwagi dlaczego mieszkańcy wybierają auto jako formę transportu. Gdzie tkwi przyczyna konieczności posiadania auta w naszym mieście? Nie znam odpowiedzi na to pytanie, jednak jestem pewny, że to powinno być przedmiotem badania w opracowywaniu polityki transportowej/parkingowej.
2. Opracowanie dość precyzyjnie i szczegółowo opisuje rozszerzenie stref parkowania, sprawiając wrażenie, że są gotowe do implementacji od zaraz, natomiast alternatywy dla komunikacji samochodowej są nakreślone w bliżej nieokreślonym horyzoncie czasowym, bardziej teoretycznie w formie potencjalnych możliwości.
3. Opracowanie, wprowadza pojęcie popytu indukowanego. Cieszę się, że to dostrzegamy. Autorzy, domyślam się, że konsultanci zewnętrzni, jasno wskazują w dokumencie, że powiększanie podaży miejsc parkingowych w długim okresie nic nie zmienia. Tymczasem proponowane kierunki działań wskazują na budowanie parkingów podziemnych w centrum, rejonach ważnych obiektów i wyznaczania nowych miejsc w strefach C i D. Jest to sprzeczne ze wstępnymi założeniami. Nie rozumiem tej sprzeczności, dlaczego planowane są zmiany wbrew zaleceniom ekspertów. Ci sami eksperci piszą, że większa podaż to większy ruch, większe problemy komunikacyjne i idące za tym problemy społeczne.
4. Nie jestem przeciwny poszerzeniu płatnej strefy parkowania, jednak uważam, że taka zmiana powinna iść w parze ze zdecydowanym podniesieniem atrakcyjności komunikacji miejskiej. Nie znalazłem w opracowaniu próby odpowiedzi na pytanie dlaczego auto jest bardziej atrakcyjne od komunikacji zbiorowej, nawet mimo obecnych problemów z parkowaniem. Bez takiej analizy trudno wyciągać konstruktywne wnioski.
5. Sporo miejsca w dokumencie poświęcono rozwiązaniu P&R. Zabrakło mi uzasadnienia dla takich planów. Uznano, że jest to rozwiązanie dobre, jednak bez podania argumentów, nie wskazano

przykładu miast o profilu podobnym do Torunia, gdzie takie rozwiązania się sprawdzają. Wprost przeciwnie, w załączonej ankiecie 61% ankietowanych deklarowało, że nie będzie korzystać z P&R, a dotychczasowe doświadczenia Torunia z P&R nie należą do udanych.

6. Badanie. Zadanie nakreślone w polityce zasługuje na lepsze badanie. Wnioski, często dla mnie dyskusyjne, oparte są na grupie 520 ankietowanych, a sama ankieta była aktywna przez 3 tygodnie, z czego 2 w okresie wakacyjnym.

Moim zdaniem, koniecznej jest badanie wśród kierowców w miejscach gdzie jest problem z parkowaniem – Starówka, Szpital Bielany, itp

- Skąd dojeżdżają
- Dlaczego wybierają auto
- Co by ich przekonało do wyboru alternatywnej formy transportu

7. Badanie atrakcyjności komunikacji miejskiej powinno być prowadzone przede wszystkim z uwzględnieniem kierowców, nie tylko obecnych klientów komunikacji. Natknąłem się niedawno na artykuł, że takie zadanie powierzono firmie TRAKO. Nie znam szczegółów, jednak mam nadzieję, że badanie obejmuje kierowców, którzy obecnie nie korzystają z komunikacji zbiorowej.

8. W kierunkach działania proponowałbym większy nacisk na alternatywy, które nie kończą się inwestowaniem w budowę parkingów:

- Planowanie obiektów publicznych z faworyzowaniem dostępu komunikacją zbiorową
- Inwentaryzacja obecnych przystanków autobusowych vs. potrzeby mieszkańców

Posłużę się przykładem rozbudowanego Szpitala na Bielanach. Przy każdym z wejść powstał parking. Przystanki autobusowe pozostały w niezmienionym miejscu. Lokalizacja parkingów zachęca do wyboru auta.

9. Jeśli mamy ambicję, aby komunikacja była bardziej atrakcyjna od auta, to powinniśmy przyjąć założenie, że lokalizacja przystanków powinna być bardziej atrakcyjna od lokalizacji parkingów.

10. Z elementów, których jeszcze spodziewałem się zastać w dokumencie, ale ich nie znalazłem

- Integracja komunikacji miejskiej z Dworcem Autobusowym
- Integracja Dworca PKP z miastem – pokaźny parking pod dworcem, wskazuje, że jest tu pole do działania dla komunikacji miejskiej
- Analiza ruchu turystycznego – jak do Torunia dostają się zagraniczni turyści – czy tutaj można wprowadzić optymalizację?

Z wyrazami szacunku,



Uczestnik 17

Dzień dobry,

Mieszkam Przy Kaszowniku więc grozi mi to że będę musiała płacić za parkowanie pod własnym domem. Niespecjalnie mi się to podoba. Chyba że będę miała specjalne miejsce tylko dla mnie - wówczas mogę zapłacić. Jeśli jednak mam szukać miejsca parkingu i jeszcze za to płacić? Stanowczo jestem na "NIE".

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 18

Szanowni Państwo,

Jako mieszkanka Osiedla Młodych od ponad 60 lat chciałabym wyrazić swoją opinię odnośnie co do planów wprowadzenia strefy płatnego parkowania w obrębie zasobów mieszkaniowych MSM tzn. na ulicach Tuwima, Moniuszki, Matejki, Gałczyńskiego i Al. 700-lecia.

Jakiegokolwiek plany płatnej strefy parkowania uważam za niedorzeczne. Tylko osoba lub osoby mieszkające w domach jednorodzinnych z dużym podjazdem i garażem mogły wpaść na taki idiotyczny pomysł.

Pomimo bliskiego sąsiedztwa osiedla i śródmiejskiej strefy parkowania, na ww. ulicach parkują swoje samochody mieszkańcy a nie osoby przyjeżdżające do centrum miasta. Wprowadzenie opłat nie zwiększy ilości miejsc parkingowych, nie polepszy sytuacji mieszkańców a jedynie wygeneruje dla nich dodatkowe koszty do i tak wysokich opłat z tytułu czynszu. A może Urząd Miasta Torunia jako pomysłodawca, pokryje koszty parkowania dla mieszkańców osiedla?

Osiedle Młodych to stare zasoby mieszkaniowe, i rozumiem, że przykładem nowych osiedli nie ma możliwości sprzedaży nowym nabywcom mieszkań zewnętrznych miejsc postojowych i zamknięcia wjazdów szlabanami.

Nasuwa się pytanie czy ważniejszy jest interes mieszkańców osiedla czy ratowanie budżetu miasta (bo pewnie to jest główna przyczyna) w ramach jakiś wymyślonych „strategii”.

Liczę, że inni mieszkańcy również negatywnie zaopiniują propozycję wprowadzenia płatnego parkowania w strefie Osiedla Młodych.

Z poważaniem,

Mieszkanka Osiedla Młodych – ul. Gałczyńskiego.

P.S. Pomimo, że problemy z parkowaniem bezpośrednio mnie nie dotyczą (posiadamy garaże) jestem zbulwersować takimi pomysłami Urzędników z Torunia.

Uczestnik 19

Dzień dobry

Jestem mieszkańcem Torunia, z dzielnicy Wrzosy. Mam 43 lata. Pracuję.

W tygodniu jestem dwukrotnie na Starówce. W dzień roboczy oraz w weekend.

Jestem ojcem 3 dzieci w wieku przed i szkolnym i z nimi jeżdżę na Starówkę na zajęcia pozalekcyjne.

Każdorazowo spędzam na Starówce po minimum 2 godziny.

Ceny postoju na Starówce są zbyt wysokie dla mnie i dlatego korzystam z miejsc parkingowych poza strefą płatną.

Rozszerzenie strefy płatnej o tereny podane w studium zmusi mnie do rezygnacji z przyjazdów na Starówkę. Moje dzieci przestaną chodzić na zajęcia pozalekcyjne. Być może warto rozważyć wprowadzenie parkingowej karty mieszkańca „duża rodzina” - jeszcze żadne miasto w kraju takiej nie oferuje? Przyczyniłoby się to do promocji naszego miasta w kontekście spadającej demografii.

W studium zwrócono uwagę na niski poziom reakcji straży miejskiej na źle zaparkowane pojazdy - tutaj widziałbym kolejny z kierunków poprawy.

W studium podano przykłady kilku miast o podobnej wielkości, ale pominięto prawie identyczny w wielkości Sosnowiec, w którym całkowicie zrezygnowano z opłat za parkowanie. Nie porównuję oferty kulturalnej i walorów turystycznych obu miast, ale zauważam, że są miasta o podobnej wielkości które nie pobierają żadnych opłat nie

mówiąc już o poszerzaniu stref płatnych. Czy zatem Toruń ma iść w stronę zwiększenia stref?

W studium podano że ponad połowa mieszkańców jest za budowaniem P&R. Ale deklaracje zgody na ich powstawanie nie są tożsame z deklaracją ich użytkowania. Stąd nie należy pokładać w tych deklaracji nadziei na wykorzystanie i obłożenie. Zresztą istniejące P&R pokazują że obłożenie w nich jest znikome.

W studium podano godziny i dni obowiązywania opłat w innych miastach – co najciekawsze w Katowicach, które są stolicą regionu górnego śląska opłaty obowiązują tylko w dni robocze i to w g. 9-16.30. A taki Kraków wprowadza płatne niedziele... Czy trzeba przypomnieć, że to jeden z powodów dla których mieszkańcy organizują referendum odwoławcze prezydenta Krakowa?

Wspomniane referendum krakowskie powinno być przestrogą dla władarzy Torunia - ludzie nie wybaczą władzom podniesienia opłat i poszerzenia stref.

Zamiast rozszerzać strefę należy zwiększyć kontrole i wysokość kar źle zaparkowanych pojazdów, wzmocnić patrole SM, monitoring i postawić słupki ograniczające parkowanie poza wyznaczonym terenem. Można jeszcze dodać więcej miejsc parkingowych - za CKK Jordanki czy na odcinku Bulwaru Filadelfijskiego. Można również wprowadzić system gdzie powstałaby baza aut zarejestrowanych na osoby płacące podatek w Toruniu (czyli faktyczni mieszkańcy i podatnicy) i dla aut z tymi rejestracjami wprowadzić mniejsze opłaty.

Pomysłów jest sporo, ale każde zwiększenie strefy i opłat to krok w kierunku referendum na wzór Krakowa.

Pozdrawiam,

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 20

witam chciałbym się dowiedzieć gdzie na ulicy Bartosza Głowackiego jest planowana strefa płatnego parkowania jakie numery wchodzi w grę i od kiedy jest planowane jest jej funkcjonowanie rozumiem że strefa nie dotyczy osób

posiadających pilota do szlabanu na Bartosza Głowackiego tylko chodzi o teren w pobliżu proszę o wysłanie mapki z miejscami lub podanie numerów na ulicy Bartosza Głowackiego które są brane pod uwagę

Pozdrawiam *[dane zanonimizowane]*

Uczestnik 21

Szanowni Państwo,

w nawiązaniu do konsultacji społecznych dotyczących Założeń polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń zgłaszam sprzeciw wobec rozszerzania Strefy Płatnego Parkowania na kolejne obszary miasta. Uważam, że w praktyce będzie to działanie niskiej skuteczności, wysokiego kosztu społecznego i trudne w egzekucji. Celem konsultacji jest zebranie opinii oraz wypracowanie mapy obszarów do badania parkowania, dlatego proszę, aby już na etapie założeń przyjąć kierunek: nie rozszerzać SPP, a problemy rozwiązywać narzędziami porządkowymi i organizacyjnymi.

Najważniejsze argumenty przeciw rozszerzeniu SPP (konkretne, operacyjne):

1. Wypychanie parkowania na tereny spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych

Po objęciu ulic opłatami nastąpi naturalne przemieszczenie aut na sąsiednie miejsca "bezpłatne", w tym parkingi i drogi wewnętrzne zarządzane przez spółdzielnie/wspólnoty. Miasto nie ma tam prostych narzędzi egzekucji (to nie jest pas drogowy gminy), a zarządcy często nie są w stanie skutecznie blokować wjazdu lub karać obcych pojazdów bez kosztownych inwestycji (szlabany, słupki, monitoring, umowy z firmami). Skutek będzie odwrotny do deklarowanego celu: mieszkańcy utracą dostępność miejsc "pod domem", a problem tylko zmieni lokalizację.

2. Wzrost konfliktów i kosztów pośrednich

Rozszerzenie SPP w dzielnicach mieszkaniowych generuje spory: o granice stref, o parkowanie na ulicach granicznych, o nierówne traktowanie ulic, o abonamenty.

To przekłada się na skargi, odwołania, presję na straż miejską oraz koszty obsługi administracyjnej. Efekt zarządczy bywa niewspółmierny do korzyści.

3. Pogorszenie warunków dla usług i codziennych potrzeb

W nowych strefach ucierpią krótkie postoje "na chwilę": dostawy, serwisanci, opiekunowie, wizyty domowe, podwożenie dzieci, zakupy. Jeśli nie powstaną realne strefy krótkiego postoju i miejsca dla dostaw, opłaty będą działały jak bariera dla normalnego funkcjonowania dzielnic, a nie jako narzędzie rotacji.

4. Ryzyko wzrostu ruchu "szukającego miejsca"

Gdy część kierowców będzie krążyć po okolicy w poszukiwaniu bezpłatnych miejsc (w tym na terenach spółdzielni), rośnie zatłoczenie lokalnych ulic, hałas i emisje. To realny skutek uboczny, który często nie jest uwzględniany w prostych założeniach "opłaty = mniej aut".

Proszę o przyjęcie w założeniach polityki parkingowej kierunku: rezygnacja z rozszerzania SPP na obszary mieszkaniowe oraz skoncentrowanie działań na rozwiązaniach porządkowych (egzekucja zakazów, wyznaczanie realnych stref dostaw i krótkiego postoju, poprawa organizacji ruchu), bez przerzucania kosztów i problemów na mieszkańców oraz spółdzielnie/wspólnoty.

Z poważaniem,

Mieszkaniec Torunia

Uczestnik 22

Szanowni Państwo,

chciałbym wyrazić poparcie dla planów rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania w Toruniu. Uważam, że jest to krok w dobrą stronę – uporządkowanie parkowania w centrum jest oczekiwane przez mieszkańców.

Jednocześnie trzeba jasno powiedzieć, że bez skutecznego egzekwowania przepisów nawet najlepsze założenia pozostaną na papierze. W wielu częściach miasta parkowanie na chodnikach, przy przejściach dla pieszych czy w rejonie

skrzyżowań stało się zjawiskiem powszechnym. Problem dotyczy także nieuiszczania opłat w strefie.

Z doświadczenia mieszkańców wynika, że Straż Miejska reaguje na nieprawidłowe parkowanie wyłącznie na zgłoszenia. Nie są one jednak objęte taką samą kontrolą i rozliczalnością jak interwencje Policji zgłaszane przez numer 112. W efekcie część spraw pozostaje bez reakcji, co buduje przekonanie o bezkarności. Trudno oczekiwać zmiany zachowań kierowców, jeśli ryzyko konsekwencji jest niewielkie.

Niepokoii również brak zdecydowanego stanowiska Rady Ruchu Drogowego w kwestii zagrożeń dla pieszych, które kilka razy zgłaszałem. Zastawione chodniki i ograniczona widoczność przy przejściach to realne niebezpieczeństwo. Brak konsekwentnej egzekucji przepisów w tym obszarze podważa deklaracje o poprawie bezpieczeństwa.

Nie zgadzam się z argumentem, że rozwiązaniem jest zwiększanie liczby etatów patrolowych straży miejskiej. Dziś skuteczność można podnieść dzięki technologii: wykorzystaniu monitoringu miejskiego (który w ogóle nie jest używany do rejestracji wykroczeń), okresowym kontrolom z użyciem dronów czy wprowadzeniu pojazdów wyposażonych w system automatycznego odczytu tablic rejestracyjnych, które rejestrowałyby zarówno brak opłaty w strefie, jak i parkowanie niezgodne z przepisami. Tego typu narzędzia pozwalają działać szybciej, taniej i bardziej systemowo.

Wątpliwości budzi także preferencyjne traktowanie użytkowników parkingów P&R w zakresie opłat za transport publiczny. Nie widzę uzasadnienia, aby osoby dojeżdżające do miasta samochodem miały płacić mniej za komunikację niż pasażerowie korzystający z niej na co dzień. Jeśli chcemy konsekwentnie ograniczać ruch samochodowy, system taryfowy nie powinien premiować jego częściowego użycia.

Największym mankamentem zaproponowanej polityki parkingowej jest jednak brak realnego powiązania jej z organizacją transportu publicznego.

Po pierwsze, konieczne jest uporządkowanie rozkładów jazdy na wspólnych odcinkach. Dziś autobusy i tramwaje potrafią odjeżdżać „stadami”, po czym

następuje kilkunastominutowa przerwa. Dobrym przykładem jest przystanek Przy Kaszowniku, z którego linie 15, 22, 30, 31, 111, 112 i 115 odjeżdżają w nieregularnych odstępach. Brakuje wyraźnego taktowania i koordynacji między liniami.

Po drugie, tramwaje i autobusy powinny mieć rzeczywisty priorytet na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Dziś często tracą czas w tych samych cyklach co ruch indywidualny. Jeśli transport zbiorowy ma być konkurencyjny czasowo wobec samochodu, musi być traktowany priorytetowo – także w praktyce, poprzez odpowiednio zaprogramowaną sygnalizację.

Po trzecie, warto rozważyć połączenie linii podmiejskich wyjeżdżających z miasta na północ i południe w linie przelotowe, które obsługiwałyby również relacje wewnątrzmięskie. Umożliwiłoby to lepsze wykorzystanie taboru i ograniczenie postoju autobusów w centrum. W konsekwencji możliwa byłaby likwidacja funkcji postojowej na pl. św. Katarzyny, który jako reprezentacyjna przestrzeń miasta nie powinien pełnić roli zaplecza dla linii podmiejskich.

Warto też rozważyć zasadę, zgodnie z którą objęcie danego obszaru Strefą Płatnego Parkowania oznaczałoby jednocześnie nadanie mu statusu strefy zamieszkania. Ograniczenie prędkości, wyraźny priorytet dla pieszych oraz parkowanie wyłącznie w miejscach wyznaczonych pozwoliłyby jednoznacznie określić charakter tych obszarów i uporządkować przestrzeń.

Rozszerzenie strefy płatnego parkowania to dobry kierunek. Jednak bez skutecznej egzekucji przepisów, realnego wsparcia transportu publicznego i wzmocnienia ochrony pieszych zmiany te nie przyniosą oczekiwanych rezultatów.

pozdrawiam,

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 23

Dzień dobry. Mamy mieszkania przy ulicy Moniuszki [X] i Moniuszki [X]. Chcemy zapytać o parking. Czy Urzędnicy Torunia zamierzają wymusić na nas opłaty za parking koło bloków gdzie mieszkamy? Jesteśmy z mężem osobami

niepełnosprawnymi z orzeczeniami, mamy 61 i 66 lat. Mąż ma chore kolana- nie może chodzić, a ja jestem po 3 operacjach kręgosłupa i to ja kieruję samochodem. Mamy niskie świadczenia emerytalne i boję się, że miasto chce obarczyć nas jeszcze dodatkowo opłatami za parking w miejscu naszego zamieszkania. Prosimy o odpowiedź w tej sprawie

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 24

Oprócz ankiety konsultacyjnej, którą wysłałem, chciałbym rzucić też pomysł, który się świetnie sprawdza np. w Warszawie.

Chodzi o przyspieszone autobusy. Dla wielu osób używanie PR w Toruniu mija się z celem, bo czas potrzebny na przesiadkę i dojazd MZK jest wielokrotnie dłuższy niż kontynuowanie jazdy samochodem, wliczając poszukiwanie parkingu i jego koszt.

Sądzę, że z parkingów PR mogłyby odjeżdżać autobusy starówkowe, tj. takie, które ruszają np. spod Komety czy PR na Lubickiej i jadą na Aleję Solidarności bez zatrzymania. Biletem byłby bilet z PR. Musiałyby zachować wysoką częstotliwość, a także, odwrotnie do zwykłych autobusów, musiałyby zwiększać częstotliwość w weekendy i w sezonie letnim.

Z poważaniem,

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 25

Witam,

Jako mieszkaniec Osiedla Młodych chciałbym zwrócić uwagę na problem parkingowy, który w ostatnich latach wyraźnie się nasilił. Nasze osiedle w praktyce stało się miejscem parkowania dla osób przyjeżdżających do centrum - szczególnie w okolicy Starówki, CKK Jordanki czy hali sportowej przy ul. Bema.

Wiele osób zostawia samochody na ulicach naszego osiedla, aby uniknąć opłat w strefie płatnego parkowania. W efekcie mieszkańcy mają coraz większy problem

ze znalezieniem miejsca w pobliżu własnego miejsca zamieszkania. Dodatkowo często dochodzi do parkowania na trawnikach lub w miejscach do tego nieprzeznaczonych, co prowadzi do niszczenia zieleni i infrastruktury osiedlowej (choćby w obrębie Tuwima i Gałczyńskiego).

W obecnej sytuacji mieszkańcy osiedla w praktyce ponoszą część kosztów funkcjonowania strefy płatnego parkowania w centrum, ponieważ kierowcy unikający opłat przenoszą parkowanie na nasze ulice.

Jeszcze kilka lat temu takie sytuacje zdarzały się głównie w okresach przedświątecznych. Obecnie problem występuje praktycznie codziennie, a szczególnie nasila się podczas wydarzeń organizowanych w CKK Jordanki lub imprez sportowych przy ul. Bema.

Rozumiem, że proponowane rozszerzenie strefy płatnego parkowania może ograniczyć to zjawisko. Z perspektywy mieszkańców pojawia się jednak pytanie, czy rozwiązanie problemu parkowania osób przyjezdnych powinno wiązać się z dodatkowymi opłatami dla osób, które na tym osiedlu mieszkają na co dzień.

Dlatego warto rozważyć rozwiązania, które ograniczą parkowanie osób spoza osiedla, a jednocześnie nie będą dodatkowym obciążeniem dla mieszkańców. Przykładowo:

- wprowadzenie na wybranych ulicach stref parkowania przeznaczonych wyłącznie dla mieszkańców oraz pracowników lokalnych firm i instytucji (czyli coś w rodzaju "strefy mieszkańca" zamiast ogólnej strefy płatnego parkowania),
- ograniczenie czasu parkowania dla pojazdów spoza osiedla,
- wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych ograniczających dzikie parkowanie podczas dużych wydarzeń w pobliskich obiektach,
- zabezpieczenie terenów zielonych przed parkowaniem poprzez elementy małej infrastruktury.

Takie rozwiązania mogłyby skutecznie ograniczyć wykorzystywanie osiedla jako darmowego parkingu dla osób przyjezdnych, jednocześnie zachowując dostępność

miejsz dla mieszkańców. Jeśli miasto ma obawy co do długofalowych efektów takich rozwiązań, warto rozważyć pilotaż w obrębie naszego osiedla.

Jako mieszkaniec zachęcam do poszukiwania wariantów, które będą dążyć do rozwiązania faktycznej przyczyny problemu, czyli „ucieczki” kierowców ze strefy płatnego parkowania na sąsiednie osiedla. W przeciwnym razie problem będzie jedynie przesuwiał się na kolejne dzielnice miasta.

Z poważaniem,

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 26

Szanowni Państwo,

W związku z brakiem możliwości fizycznego brania udziału w konsultacjach w Toruniu chciałabym wyrazić swoją opinię o promowanej koncepcji płatnych parkingów na terenie osiedla MOKRE w Toruniu.

Jestem z urodzenia Torunianką, osiedle MOKRE znam od małego i tutaj też skończyłam studia na UMK o specjalności: planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Z tej też przyczyny mam dodatkowe uwagi dotyczące planowania wprowadzenia płatnych parkingów na osiedlu MOKRE.

1. Wiedza, jaka została mi przekazana na studiach mocno koliduje z tym, co obserwuję od kilku lat na terenie miasta Torunia. Na każdym wolnym skrawku terenu buduje się kolejne bloki, często bez garaży podziemnych mając nadzieję, że mieszkańcy sami sobie poradzą z tym problemem. Tam gdzie istnieje możliwość oddzielenia ogólnodostępnych miejsc parkingowych tworzą się małe parkingi międzyosiedlowe tylko dla mieszkańców. Tak jest na przykład przy Specjalistycznym Szpitalu Miejskim na Batorego, gdzie vis a vis mieszkańcy zamknęli parking przed odwiedzającymi szpital.

Podobnie stworzony jest parking wzdłuż ulicy Wojska Polskiego, gdzie kilkunastu wybrańców niskich bloków Wojska Polskiego może parkować swoje auta, tak samo jak przy ulicy Warneńczyka między wieżowcami.

Władze Torunia zdecydowały o wybudowaniu gmachu Sądu Rejonowego na ostatnich wolnych metrach dodatkowo zagęszczając strukturę miejską nie oferując przy tym rozwiązania parkowania dla potencjalnych klientów i mieszkańców okolicznych bloków.

Powstają w obecnej chwili nowe budynki Pod Dębową Górą/ Batorego, ale czemu nie uwzględniono w tym miejscu dwupoziomowego parkingu obsługującego Miejski Szpital i mogącego pełnić parking dla przyjeżdżających turystów. Komunikacja miejska z tego miejsca funkcjonuje od paru ładnych lat (nie licząc obecnej przebudowy linii tramwajowej).

2. 79 miejsc parkingowych przy ulicy Wojska Polskiego to prawie dokładnie tyle, ile mieszkań w jednym z wieżowców o numerach 53, 51, 49 oraz 47. Oznacza to jedno, że tylu mieszkańców będzie musiało szukać miejsca parkingowego na bardzo okrojonym terenie lub parkując niezgodnie z prawem, co już miało miejsce przez lata przy wieżowcu nr 51 i zmieniło się dopiero po niedawnym pożarze na 9 piętrze po braku możliwości wjazdu straży pożarnej. Na co liczy obecna władza Torunia blokując te miejsca w takiej ilości? Komu ma służyć ta odpłatność, bo z pewnością nie mieszkańcom ani osobom korzystającym ze skupionych w tym miejscu sklepach?

3. Płatne parkingi to tak naprawdę dodatkowe opodatkowanie mieszkańców osiedla MOKRE , w większości starszych ludzi i ich opiekunów karanych za to, że mieszkają w pobliżu starówki i nie mają wydzielonego osiedlowego parkingu. Czy ktoś się zastanowił, ile czasu potrzeba starszej osobie na zejście z wyższego piętra do samochodu w przypadku dojazdu do lekarza czy innych sprawunków? Czy opłacenie opiekuna ma być jeszcze dodatkowo płatne na parking? Dlaczego czas spędzony z bliskimi ma być limitowany , bo będzie mi się kończył czas parkowania?

4. Schemat wyludniania się centrum miast jest złożony, ale prędzej czy później dotknie też Toruń, a taka polityką parkowania nie pomoże.

Za 20 – 30 lat te mieszkania będą w większości stały puste, bo potencjalny kupiec będzie musiał wyłożyć nie tylko kwotę na zakup mieszkania , ale również na wieczną opłatę za parkowania na osiedlu MOKRE. Albo te bloki i wieżowce będą niszczyć

i kolokwialnie mówiąc wejdzie tam „patologia” lub będą to mieszkania usługowe na jedną lub parę nocy. Jeżeli tak ma wyglądać polityka długofalowa Torunia, to chyba nie zdecyduję się na powrót do tego miasta. Przykładem jest w tej chwili Bydgoskie Przedmieście, gdzie większość mieszkań to lokale usługowe lub do wynajęcia na krótszy lub dłuższy okres. Brak miejsc do parkowania w tym rejonie jest o wiele poważniejszy niż na osiedlu MOKRE. Niszczące kamienice oraz stare budynki i pozamykane małe sklepiki to już schemat tego miejsca.

5. Zapadła decyzja o likwidacji byłej Szkoły Podstawowej nr 20, obecnie Liceum nr 6. Kiedyś istniało tam betonowe boisko , obecnie zamienione na parking przy szkole. Jako podatnik uważam ,że w końcu ten parking mógłby być udostępniony mieszkańcom osiedla przy ulicy Wojska Polskiego. Jest to teren , który zmieści jeszcze parę miejsc parkingowych. Dlaczego nie zostanie tam zwiększona ilość miejsc parkingowych , która mogą być w takim przypadku płatnym parkingiem?

Best regards

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 27

Na Bielanych mamy koszmarny problem z miejscami parkingowymi w okolicy Szpitala Wojewódzkiego na Bielanych, okoliczne ulice Św. Józefa i Kaszubska, oraz Osiedlowa i Osiedla Świętego Józefa i Wodociągowa, mamy totalnie zastawione pojazdami klientów Szpitala Wojewódzkiego. Jest to dla nas duży problem, tym bardziej, że miasto (MZD) na ul. Osiedlowej zainstalowało 5 nielegalnych szykan, postawionych niezgodnie z obowiązującym PRAWEM!

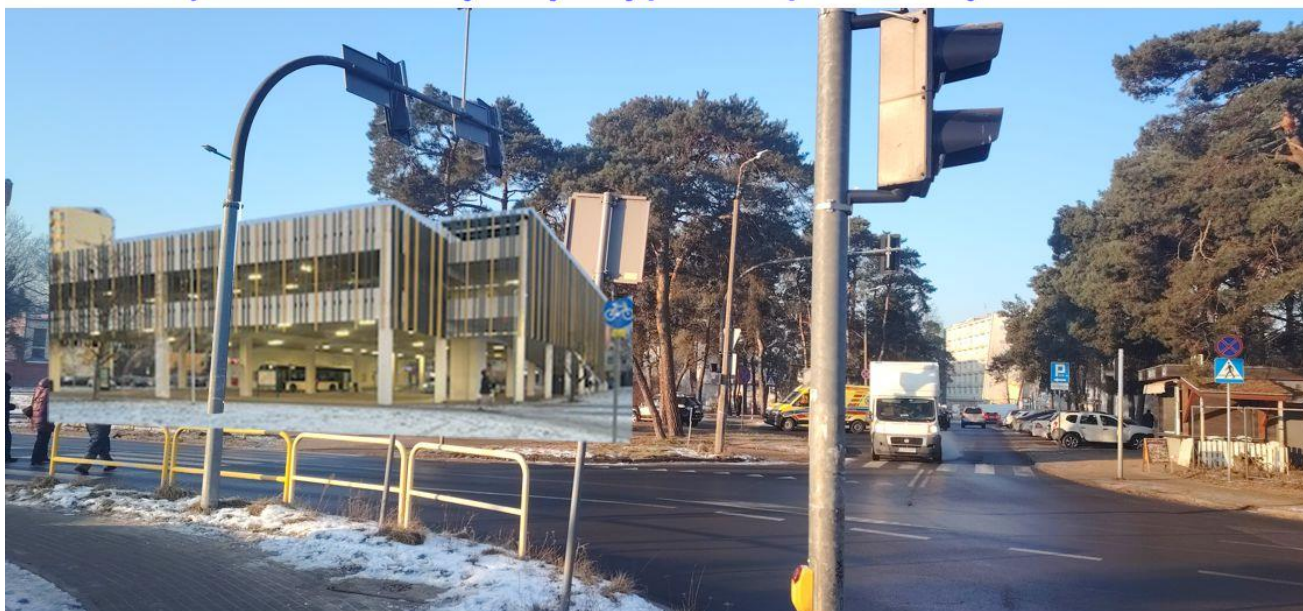
Za chwilę, będzie jeszcze gorzej, jak za chwilę, zostanie wybudowana Ścieżka Pieszo-Rowerowa od Lidla do ul. Balonowej. Wtedy zniknie ok 150 do 200 obecnych darmowych miejsc parkingowych.!!!

Jedynym rozsądnym wyjściem jest pilne wybudowanie PIĘTROWEGO parkingu w okolicy, a najlepiej NAD PRZYSTANKAMI autobusowymi, oto symulacja takiego parkingu na wzór P&R z ul. Dziewulskiego.!!

Krzysztof Dominikowski

PS. Wyrażam zgodę na ujawnienie moich danych osobowych.

P&R nad węzłem komunikacji Miejskiej przed Szpitalem Wojewódzkim w Toruniu



Uczestnik 28

Dzień dobry.

Mieszkam na ul. Wojska Polskiego [X] gdzie już teraz jest trudno mieszkańcom zaparkować. Jednak moje pytanie dotyczy miejsc dla posiadaczy karty parkingowej dla niepełnosprawnych. Czy będę miała możliwość wykupić miejsce (albo abonament) pod blokiem z kopertą dla niepełnosprawnych i własną rejestracją?

[dane zanimizowane]

Uczestnik 29

Facebook: Toruń - Plac PoDominikański

<https://www.facebook.com/profile.php?id=100068834393605>

Toruń dnia 12-03-2026 (pierwotnie 2018-01-10)

Nasze Stare Miasto dusi się z powodu konfliktu pomiędzy pieszymi TURYSTAMI i mieszkańcami, a samochodami, które brutalnie zastawiają wszystkie zabytkowe ulice w Toruńskiej Strefie UNESCO. Jedynym wyjściem zdaje się być całkowite wstrzymanie ruchu samochodowego na Starówce, oczywiście z wyłączeniem 15-30 minutowego wjazdu zaopatrzenia i dostaw, mieszkańców z dużymi zakupami lub niesprawnymi mieszkańcami, oraz służb.

Aby można było ustanowić takie radykalne regulacje, przed tym, miasto musi zabezpieczyć wygodny parking podziemno/naziemny, na terenie Starówki na przynajmniej 500/600 miejsc parkingowych. Jest to trudne, ale możliwe. Żywym przykładem może być Strefa UNESCO w Brescii (północne Włochy), na której są trzy podziemne parkingi mające do -7 pięter pod ziemią, a w Strefie UNESCO prawie nie ma samochodów.

Zapraszam na moją stronę FB=„Toruń - Brescia starszy bliźniak”.

www.facebook.com

Toruń - Brescia starszy bliźniak | Toruń

Toruń - Brescia starszy bliźniak, Toruń. 65 osób lubi to. Przestań

 <https://www.facebook.com/profile.php?id=100069589321445>

W Toruniu też jest takie miejsce:

* na placu PoDominikańskim, tu można by wybudować przynajmniej trzy poziomowy parking podziemny, następnie:

* na poziomie ZERO przywrócić dzisiejszą ekspozycję ruin kościoła, dodatkowo proponuję zaprojektować tu pokaz organizacji wykopalisk, a wzdłuż ul. Dominikańskiej zmieścimy stylizowany parterowy budynek, dla obsługi ruchu turystycznego, kawiarenki i WC dla turystów.

* Aby skutecznie zabezpieczyć przywrócone ruiny kościoła przed destrukcyjnymi wpływami atmosferycznymi, proponuję nad ruinami i ekspozycją wykopalisk, postawienie drugiej części parkingu NAZIEMNEGO, wykonanego w bryle stylizowanej na historyczny kościół, ale w technologii możliwie jak najbardziej ażurowej, która nie będzie ingerowała w otoczenie Starówki.

Na jednym poziomie tego parkingu zmieści się przynajmniej 100 miejsc parkingowych dla osobówek, a symulacja wykopalisk przypomni Światu, że Toruń to wielka potęga w archeologii, z siedzibą na UMK.

Taka ekspozycja ruin dodatkowo staje się dużą atrakcją turystyczną i szkoleniową dla młodzieży i ożywi tą zapomnianą część Starego/Nowego Torunia.

[dane zanonimizowane]



Plac PoDominikański
Jak widac prezentuje się okropnie.
Jest to najpiękniejsza część Toruńskiej Strefy UNESCO i zasłonięta kamiennym murem.

FB: Toruń - Plac PoDominikański

Po remoncie Placu poddominikańskiego. Dzisiaj poszedłem zobaczyć co i jak zrobiono?....i przeżyłem przeogromny NIESMAK! Przed remontem były tu ruiny kościoła, po tym remoncie powstał plac cyrkowy na fundamentach kościoła (zdjęcia w załączeniu). Chyba nie o to chodziło!!! Na tej stronie proponowaliśmy zabezpieczenie zabytkowych ruin kościoła jako trwałej ekspozycji wykopalisk archeologicznych, zabezpieczonych przed działaniami atmosferycznymi poprzez nadbudowany sarkofag. Sarkofag dodatkowo miał pełnić rolę parkingu piętrowego i centrum obsługi ruchu turystycznego. Takie rozwiązanie wypełniło by bliźnię w zabytkowej strefie miasta, po rozebraniu przez prusaków kościoła z wielką korzyścią dla turystów i mieszkańców. Dodatkowo utrwaliło by wiedzę, że "Toruń to centrum Polskiej archeologii". Myślę, że pilnie trzeba powrócić do stworzenia nowego planu zagospodarowania tego terenu. z ubolewaniem Krzysztof Dominikowski

**Z Toruńskiej Strefy „UNESCO”
usunąć samochody!!**

Toruń - Plac PoDominikański
378 obserwujący • 4 obserwowanych
Plac PoDominikański, najbardziej miejsce Toruńskiej starówki! Coś z tym trzeba zrobić! Krzysztof Dominikowski
• Społeczność

Stowarzyszenie „Bielany”
ul. Jagódowa 9
87-107 Toruń
Regon: 541567564 PKD: 94.99.Z
NIP: 956 240 25 47
tel. 502 559 779
e-mail: stowarzyszenie.bielany@gmail.com

Uczestnik 30

Konsultacje UMT w/s Polityki Parkingowej Torunia

Toruń 13-03-2026

Temat: Odblokowanie dojazdu do istniejących parkingów !

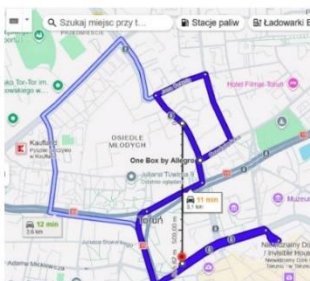
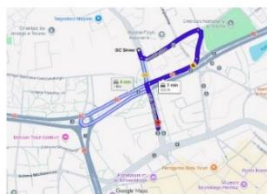
i upowszechnienie informacji o możliwości zaparkowania w nich.

Na toruńskich ulicach jest wiele miejsc gdzie nieprzeżyłane ustawienie znaku powoduje ogromne zamieszanie na ulicach Torunia, a nam wypalają litry paliwa (czy Prezydent Torunia wypłaci dotację dla zabłąkanych kierowców?).

Podobno? to wszystko dla naszego bezpieczeństwa. Ale to nie jest prawda!!! Poprzez koszmarnie skomplikowanie dojazdów do parkingów np. pod CCK Jordanki i CKU stwarzają tysiące sytuacji kolizyjnych!! Oto przykłady niebezpiecznych objazdów spowodowanych przez:

- „nakaz skrętu w prawo” na węźle Szos Chełmińska i Odrodzenia (gdzie światła sterujące dalej pozwalają jechać na Plac Solidarności do CCK i dalej do CKU, tylko ta blacha.... do śmieci!?!?)
- Zamknięcie dojazdu do CCK od Wałów Gen. Sikorskiego;
- Zakaz zawracania na Wałach Gen. Sikorskiego przy: Al. Solidarności i przy ul. Uniwersyteckiej.
- MZD kocha *bezsensowne zakazy zawracania*, „dla naszego bezpieczeństwa” ☺☺☺ (Jest to: 3P.Ks.T.)

Poniżej pokazuję przykłady gdzie byłby normalny dojazd to 200 do 300m, a z bezsensownymi objazdami, dotożymy kilometr, a czasem dwa... kilometry. To jest koszmarny!



Na ostatniej mapie Google zamiast 655m pokazuje dojazd ulicami 3,6 km i 3,1 km (nawet Google się zakreśliło:
a Nas krew zalewa!!!
i paliwo ucieka
i rośnie zanieczyszczenie
przez co UMIERAMY!!!)

Przedostatnia mapka, to MISTRZOSTWO Świata”: pętla Prosta/Dominikańska by dojechać do CSW!!! ☺☺☺

Jak widać na każdą GŁUPOTĘ znajdzie się ANTY-GŁUPOTA!!! *Tylko Po Co?*

Na tej stronie FB: „Toruń MZD Mnóstwo Złych Decyzji” często pokazuję różne uliczne błędy w Naszym Toruniu, lub wręcz bezmyślne układy drogowe, a czasem nawet decyzje urzędnicze niezgodne z prawem.

I co? NIC! Zapraszam: <https://www.facebook.com/profile.php?id=100065569236184>

Krzysztof Dominikowski wyrażam zgodę na ujawnienie moich danych osobowych (ps. 3P.Ks.T. to 3 Prawda Ks. Tischnera = „Gó.no Prawda”)

Uczestnik 31

Konsultacje UMT n/t Polityki Parkingowej Torunia – Parking przy Poczcie na ul. Szosa Chełmińska 140

O ten parking walczymy od 2018 roku, a urzędnicy UMT tak złośliwie manipulują, aby nasz wniosek nie został poddany Publicznemu Głosowaniu.

Jest to zniszczenie podstawowej zasady Budżetu Obywatelskiego, przecież to MIESZKAŃCY decydują co należy zrobić-wybudować, a nie urzędnicy, a w naszym przypadku Urzędnicy tak zamotali, by wyszło na ich zdanie.

PS. Na drugiej stronie opisałem całą historię tej nierównej urzędniczej walki. Jest to porażające

[dane zanonimizowane]

Konsultacje UMT n/t Polityki Parkingowej Torunia CD. Toruń 14-03-2026

Parking Przy Poczcie na ul Szosa Chełmińska 140

„Sfora” urzędników UMT przeciwko mieszkańcom Bielán i Chełmińskiego, oraz mnie:

Cały wysiłek Urzędnicy UMT kierują wyłącznie na to, aby nie budować tego parkingu. Gmina wieść niesie: że to dawna koleżanka - urzędniczka to nakręca.

Co roku więc wymyślają coraz to głębsze argumenty, trwają przy swojej zawiści i wspierają siebie na umór.

Wredotą jest to, że urzędnicy UMT wykorzystują swoją pozycję urzędnika i wyłącznie na swoje widzimisię z ukrycia blokują nasz wniosek o „Wybudowanie PARKUNGU przy Poczcie na Szosie Chełmińskiej 140”

nie dopuszczając naszego projektu do publicznego głosowania,

Oto historia tej nierównej walki z urzędnikami, w telegraficznym skrócie:

2018 r. - *nie ma miejsca* → **NIEPRAWDA!** Jest wystarczająca przestrzeń na 4 miejsca parkingowe. Na złość „trawnik” ogrodzili „pancernym płotem”.

2019 r. - *NIE, bo Pani koleżanka chce sadzić roślinki cebulowe* → **NIE SADZIŁA,**

2020 r. - *NIE, bo pani koleżanka posieje tu nowy trawnik* → **Trawnika nie posiała,** urzędnicy zlecili drobną renowację zdechłego trawnika. I urzędnicy usunęli z tego „trawnika” znak drogowy „koniec parkingu” – sukces? Nie bo przez pancerny płot i tak nie można było zaparkować?

2021 r. - *NIE! Bo parking ogranicza widoczność* → **NIEPRAWDA!** Ten parking będzie zgodny z wymogami PRAWA. Ponadto skrzyżowanie jest sterowane światłami – ograniczenie widoczności nie dotyczy.

2022 r. - *NIE! Bo parking jest w strefie oddziaływania skrzyżowania* → **PRZEKRĘT!** Cały Toruń jest w takim oddziaływaniu i co likwidują wszystkie zatoczki parkingowe?

2023 r. - *NIE! Bo tu jest zieleni* → dodam że PANCERNA, a klienci Poczty dalej mają parkować po kontach, wjazdach do posesji i za ul. Żwirki i Wigury...

Po 1 sierpnia 2022 r. gdy dyrektorem MZD został Pan Ireneusz Makowski wystarczyło 10 minut rozmowy i lustracji na komputerze inżyniera drogowictwa MZD, który stwierdził jednoznacznie, że przed Poczta zmieszczą się CZTERY miejsca parkingowe i w tym 1 miejsce inwalidzkie, na które wymagane jest więcej miejsca.

Koniec dyskusji, że nie ma miejsca na nasz parking.

Ale inni urzędnicy dalej skutecznie blokują budowę parkingu przy Poczcie, a my parkujemy gdzie się da...

2024 r. - *NIE! Bo w okolicy jest dużo miejsc parkingowych!* → **KLAMSTWO !!!** W tym miejscu notorycznie brakuje miejsc parkingowych, a w szczycie komunikacyjnym klienci Poczty parkują gdzie się da, na wjazdach do posesji... i często aż za skrzyżowaniem z ul. Żwirki i Wigury na przystanku autobusowym i na parkingu sklepowym oddalonym ponad 200m od poczty.

2025 r. - *NIE! - NIE! Bo tu jest zieleni*, → Urzędnicy umyślnie w „zdechłym trawniku” zlecili posadzić „bidne” krzaczki, „na złość” nam po 7 latach urzędniczej wroglej **negacji projektu parkingu przy POCZCIE!**

2026 r. ????????

W tej manipulacji „umoczonych” jest jeszcze kilku urzędników UMT, oraz „Komisja Bezpieczeństwa Ruchu

Drogowego....”, wydająca swoją opinię „na urzędnicze zlecenie” często niezgodne z Prawem.

Jak tu kochać urzędników??

Piszę to sprawozdanie z pamięci, mogłem pomylić jakąś datę, ale intencje i skutki są prawdziwe.

Pozdrawiam

Krzysztof Dominikowski

Konsultacje UMT n/t Polityki Parkingowej Torunia

Toruń 14-03-2026

Parking Przy Poczcie na ul Szosa Chełmińska 140

Tak Panowie urzędnicy!! Dominikowski Krzysztof nie zapomni!!!! Na zakończenie Miejskich Konsultacji w/s Polityki Parkingowej Torunia pokażę obecnym Urzędnikom i Internautom wieloletnią, bezprawną, wręcz głupią znowę urzędniczą w UMToruń, aby nie wybudować, tego **bardzo potrzebnego** parkingu przy POCZCIE na Szosie Chełmińskiej 140.



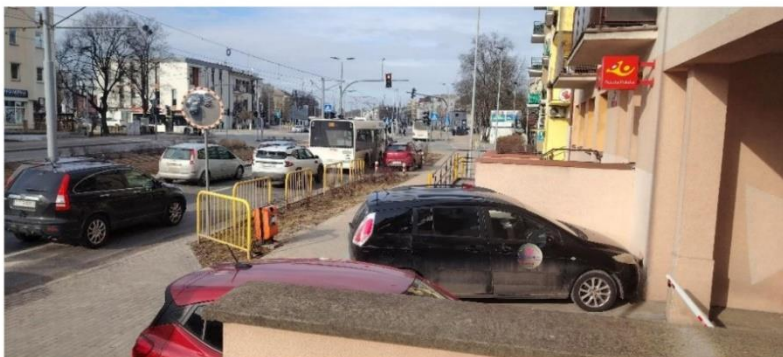
Toruń MZD Mnóstwo Złych Decyzji 18 grudnia 2018

[Sdoreotpsn464315h0af415u96128glg6lm1rg1iudggghng2ct823u0](https://www.torun.pl/portal/portal.php?mod=portal&id=464315h0af415u96128glg6lm1rg1iudggghng2ct823u0)

Tak wygląda codzienność parkingowa przy Poczcie Szosa Chełmińska 140:



A! A! Tak parkowanie przy Poczcie na ul. Szosa Chełmińska 140 wyglądało tydzień temu. Krzaczk i trawa zdechły, ale płot PANCERNY stoi. Klienci parkują gdzie popadnie **bo nie ma gdzie!!!**:



Taką antyspołeczną postawę, od 2018 roku prezentują urzędnicy UMT:
Były Prezydent Torunia M. Zaleski z dyr. WGK Marcinem Kowalkiem i byłym dyr. MZD. R. Wiewiórskim. Obecny

dyr. MZD Ireneusz Makowski, oraz i nowy Prezydent Torunia Paweł Gulewski nie rozbili tej „sitwy” i dalej kontynuują ich nieprawdziwe argumenty, a potrzebnego parkingu przy Poczcie dalej NIE MA. Ja też czekam już 1,5 roku na spotkanie, również w tej sprawie.

Krzysztof Dominikowski

C.D.N.

Uczestnik 32

Szanowni Państwo

Domagam się zaprzestania wszelkich prac nad poszerzeniem stref płatnego parkowania w Torunia. Nie zamieniamy życia mieszkańców Torunia w koszmar! Apeluję do radnych Torunia - ratujcie mieszkańców naszego miasta. Jedynym celem poszerzania stref płatnego parkowania jest chęć zdobycia nowych dochodów przez Urząd Miasta Torunia.

Rozrzutna polityka finansowa powoduje pustki w toruńskich kasach, więc trzeba dodatkowo obłożyć mieszkańców potężnymi opłatami za parkowanie.

Większość mieszkańców Torunia sprzeciwia się temu. Pozostają z szacunkiem

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 33

Kons.Polityka Parkingowa Toruń - Ścieżka do Lotniska 5 miejsc parkingowych.

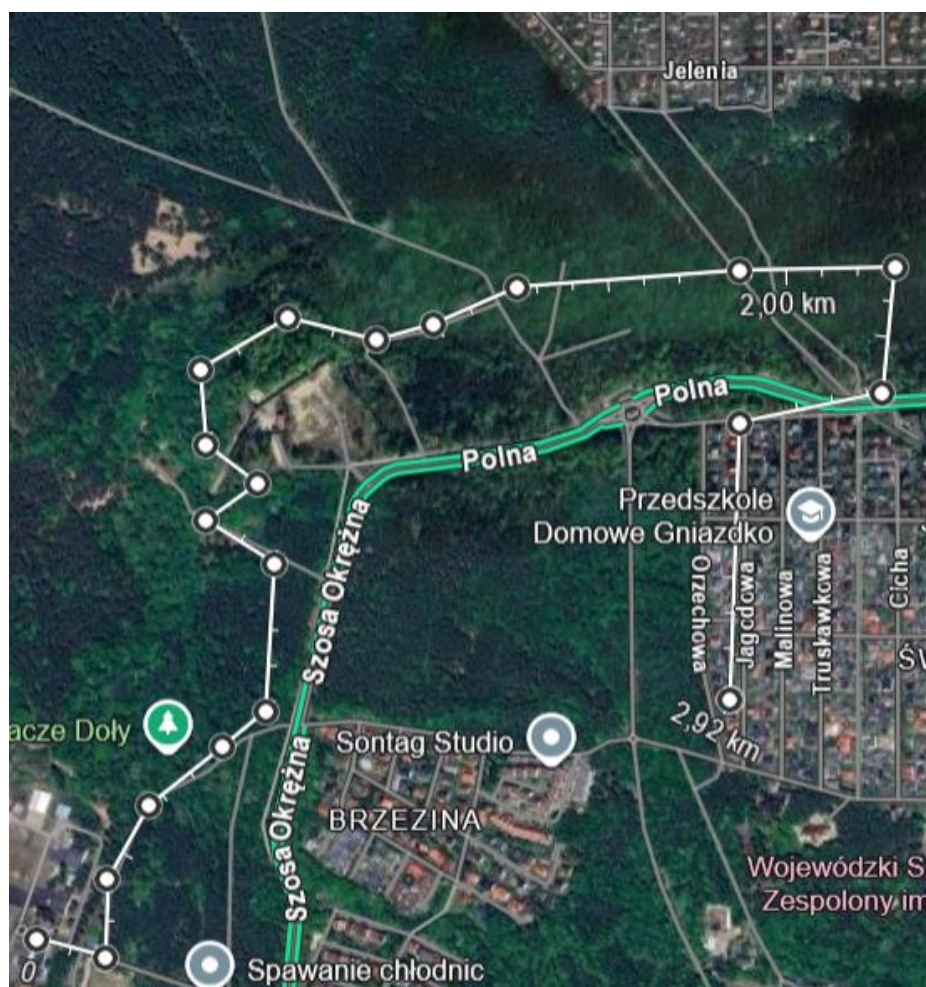
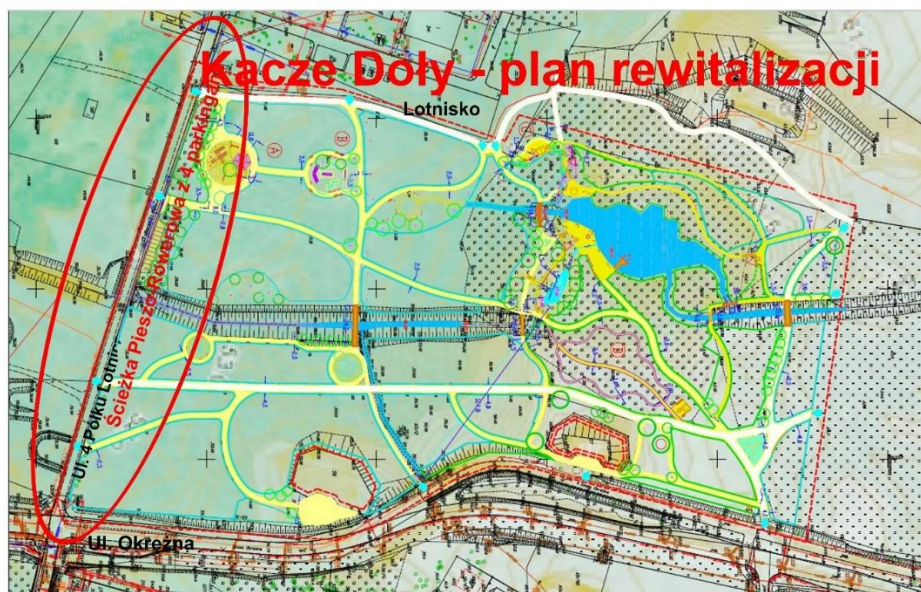
Kilka lat temu MZD zrobiło projekt poszerzenia drogi do Lotniska: z południowej miało być wybrukowane poszerzenie do obowiązujących norm,

a na północnej stronie dobudowana Ścieżka Pieszorowerowa z 5 miejscami parkingowymi, dla spacerowiczów Parku Bielany.

Wykonano:

1. MZD wykonało dokumentację Ścieżki Pieszorowerowej z Parkingami
2. Wymieniono rury wodociągowe z azbestowych na obowiązujące
3. Uzgodniono z dyr. Lotniska Januszem Rosołkiem przebieg Ścieżki i udostępnienie ziemi pod tą inwestycję.
4. Pokazuję mapkę Rewitalizacji Kaczych Dołów z którą ścieżka Pieszorowerowa ma współpracować

[dane zanonimizowane]



Uczestnik 34

Dzień dobry

Chciałbym zabrać głos w sprawie polityki parkingowej . Poniżej przesyłam kilka propozycji dodatkowych miejsc parkingowych, które można stworzyć w bezpośredniej otulinie zespołu staromiejskiego:

1. duży, niewykorzystany plac parkingowy przed budynkiem dworca Toruń Miasto, obecnie jako powierzchnia wyłączona z użycia, która idealnie nadaje się na parking dla autobusów, lub dla około 20-30 miejsc dla pojazdów osobowych.
2. niewykorzystany plac koło firmy Gentor , który znajduje się za żółtymi barierkami na ulicy Wały Generała Sikorskiego (wjazd od Gregorkewicza) Wspomniany nieużytek dopełniłby istniejący parking miejski
3. Można wykorzystać teren miejski nasypu torowiska PKP wzdłuż ulicy Sobieskiego po obu stronach. Od strony ulicy Chrobrego, można przedłużyć istniejącą zatokę parkingową od Wojska Polskiego, aż do wiaduktu Tadeusza Kościuszki, a do strony ulicy Sobieskiego do garbatego mostka.
4. Można wybudować niewielki wielopoziomowy parking na końcu ulicy Gregorkiewicza przy wybiegu dla psów i przystanku MZK "Przy Kaszowniku", tam był kiedyś wschodni staw Kaszownik.
5. Teraz coś dla mieszkańców dzielnicy Mokre. Można przedłużyć istniejącą zatokę przy SP 6 na ul. Łąkowej, o kolejne 3-4 samochody, co zmniejszy problem w godzinach porannych i popołudniowych z nielegalnym parkowaniem w bramie powyższej szkoły i bezpośrednio na przejściach dla pieszych, a po godzinach pracy szkoły, będą mogli skorzystać mieszkańcy pobliskich bloków.
6. można wykorzystać obecnie istniejący trawnik i zrobić dodatkowe miejsca parkingowe od Świątopleńka 38 w kierunku Szczanieckiego, wzdłuż trasy średnicowej.

z wyrazami Szacunku *[dane zanonimizowane]*

Uczestnik 35

Konsultacje UMT n/t Strategii Parkingowej Torunia Toruń 14-03-2025

Leśne parkingi na terenie przyszłego Parku Bielany

Na terenie Bielany istnieje Park Bielany, planujemy jego Formalne ustanowienie. Ma to być pas zieleni o szerokości 400 do 500m usytuowany przy ulicy Polnej i Okrężnej, licząc od końcowego przystanku autobusowego linii nr 15, do Fortu VII i na południe: poprzez Kacze Doły, obok Lotniska i Stadniny Pod Szybowcem, do Fortu VIII i Pomnika Katastrofy Lotniczej Toruńskiego pilota. Na wskazany teren, już od dawna, przyjeżdżają Torunianie i spacerują tu, lub jeżdżą na rowerach po Parku Bielany i dalej na Barbarkę, Olek, czy Przysiek....

Dlatego w obecnych konsultacjach wskazujemy cztery/pięć miejsc na leśne parkingi dla naszych mieszkańców i turystów, wielbicieli przyrody.



Mieszkańcy już sami wyznaczyli własnymi stopami i kołami swoich pojazdów, ich ulubione miejsca postojowe. Są to:

1. **Parking leśny** na ok 10 pojazdów z dwoma stolikami i ławeczkami, na drodze Barbarka przy rondzie Matyjków;
2. **Parking leśny** na ok 5 pojazdów z dwoma stolikami i ławeczkami, na ulicy Morycińskiego przy rondzie Matyjków;
3. **Parking leśny** na ok 5 pojazdów z dwoma stolikami i ławeczkami, na drodze na Wrzosey przy torach kolejowych w okolicy Zespołu Dębów Bielańskich;
4. **Parking leśny** na ok 5 pojazdów z jednym stolikiem i ławeczkami, na drodze na Kacze Doły na przeciw Ulicy Bluszczowej;
5. Może jeszcze poszerzenie pętli autobusowej o parking dla kilku pojazdów.

Krzysztof Dominikowski



Stowarzyszenie „Bielany”
ul. Jagódowa 9
87-107 Toruń
Regon: 541567564 PKD: 94.99.Z
NIP: 956 240 25 47
tel. 502 559 779
e-mail: stowarzyszenie.bielany@gmail.com

Uczestnik 36

Szanowni Państwo,

przyglądałam się przeprowadzanej przez Urząd Miasta Torunia akcji związanej z pomysłem rozszerzenia strefy płatnych parkingów. Niestety nie dostrzegłam w niej profesjonalnych działań samorządowych. Zaniepokoił, zresztą nie pierwszy raz, mnie fakt, że istotne dla Torunia decyzje podejmują nie radni, a urzędnicy. To zasadnicze (celowe?) nieprzestrzeganie kompetencji. Urzędnicy są od wykonywania decyzji Rady Miasta, a nie od przygotowywania pomysłów pod przegłosowanie jej.

Jestem przeciwna dodatkowemu opodatkowaniu mieszkańców i gości Torunia. Jako mieszkanka Osiedla Młodych od ponad 20 lat (rzeczywista, a nie tak jak członkowie zarządów tylko posiadaczka mieszkania) dzielę wraz z mieszkańcami kłopoty z zaparkowaniem auta. Opieszałość urzędników miejskich spowodowała, że na wiele lat pozbawiono mieszkańców osiedla garaży, a miejsce po nich przez kilkanaście lat porastało krzakami. Budowa Trasy Staromostowej pozbawiła mieszkańców kolejnych miejsc parkingowych. W nowej zabudowie trasy o wyglądzie lotniska liczba miejsc parkingowych urąga zdrowemu rozsądkowi. Dla mieszkańców Osiedla Młodych przeznaczono ich niewiele. Podobnie zresztą wyglądają inne inwestycje miejskie. Miejsca parkingowe uwzględniają w niewielkim stopniu. Paradoksem jest, że nasze miejsca parkingowe najczęściej okupowane są przez urzędników UMT i Urzędu Marszałkowskiego (zwłaszcza po likwidacji parkingu za Urzędem Marszałkowskim). Użytkownicy aut mający do dyspozycji własne podwórka nieumiejętnie korzystają ze skąpo wydzielonych miejsc na terenie osiedla, blokując parkingi mieszkańcom. Dodatkowo dzielimy nasze możliwości parkingowe z uczestnikami obrzędów pogrzebowych przy ul. Gałczyńskiego.

Nie przekonują mnie argumenty zwolenników komunikacji miejskiej i rowerowej, ponieważ większość z nich po cichu przesiada się do własnych aut, szybko zapominając o wygłaszanych hasłach.

Postuluję wygospodarowanie dodatkowych miejsc parkingowych w obrębie Trasy Staromostowej na wysokości Osiedla oraz w obrębie ulicy Gałczyńskiego.

Jestem przeciwna ustawieniu na parkingach parkometrów. Proszę raczej zorganizować parkingi dla urzędników miejskich i powiatowych, którzy mieszkając w podtoruńskich gminach, nie dość że nie płacą podatków, to jeszcze utrudniają parkowanie mieszkańcom Torunia. Ustawienie parkometrów na osiedlach oddalonych od centrum będzie jednoznacznie skierowane przeciwko mieszkańcom. Skoro to ma być nieformalny podatek, dlaczego tak niesprawiedliwie przydzielony?

Z poważaniem

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 37 – Rada Okręgu nr 2 – Stawki

Rada Okręgu Stawki zgłasza następujące uwagi do polityki parkingowej Miasta Torunia:

- Rozszerzanie SPP w prawobrzeżnej części Torunia uważamy za niepotrzebne
- W przedstawionym dokumencie, brak jest analizy sytuacji parkingowej przy dworcu PKP Toruń Główny. Obszar ten, został zupełnie pominięty. Proponujemy, w ramach rozwoju infrastruktury w okolicy Dworca Głównego PKP, budowę parkingu wielopoziomowego. Z parkingu na **preferencyjnych warunkach**, taniego abonamentu (od poniedziałku do piątku), mogłyby korzystać osoby dojeżdżające koleją do pracy w sąsiednich miejscowościach. W weekendy natomiast te miejsca mogły by być zajmowane przez turystów. Pozwoli to na pełne wykorzystanie parkingu. Dworzec jest blisko starówki. Kierowcy z projektowanych nowych węzłów łączących Toruń z S10 oraz autostradą A1 mogliby skorzystać z parkingu przy dworcu i nie musieliby generować ruchu na moście im. Piłsudskiego oraz w rejonie starówki. Przy skorzystaniu z parkingu w takiej sytuacji turysta mógłby skorzystać z darmowej komunikacji miejskiej, jadąc 2 przystanki. Przy obsłudze takiego parkingu niezbędna byłaby aplikacja, która pozwoli turyście na wcześniejszą rezerwację miejsca na parkingu w wybranym dniu i godzinach, po dokonaniu opłaty „z góry”. Takie rozwiązania funkcjonują

w dużych turystycznych miastach jak Kraków, czy Gdańsk. Zwracamy też uwagę, że rozwiązanie z rezerwacją parkingu przez Internet powinno zostać przyjęte też na parkingu wielopozowym w okolicach starówki, jeśli by taki powstał. Musicie Państwo mieć na uwadze fakt, że obecnie kolej w Polsce mocno się zmienia, co też dostrzegają ludzie, bardzo często wybierając pociąg jako środek transportu, zwłaszcza do centrum dużych miast. Chętnych do korzystania z połączeń kolejowych będzie z pewnością przybywać, podobnie jak samochodów w okolicy Dworca Głównego.

- W przypadku dopuszczenia do realizacji budynku wielokondygnacyjnego w sąsiedztwie dworca należy zapewnić odpowiednią ilość miejsc parkingowych oraz przewidzieć miejsca komercyjne (pula miejsc) do wykorzystania dla osób zostawiających samochód przed podróżą koleją.

Uczestnik 38

Dzień dobry

Zgadzam się ze wszystkim co napisała moja siostra w kwestii odpłatnych miejsc parkingowych.

Proszę odnotować mój głos jako przeciwny takiemu rozwiązaniu.

Pozdrawiam

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 39

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na konsultacje społeczne dotyczące Założeń polityki parkingowej Gminy Miasta Toruń, jako architekt – członek Izby Architektów RP (IARP) oraz urbanista, pragnę przedstawić swoje uwagi i postulaty dotyczące dzielnicy Bydgoskie Przedmieście.

Z uznaniem przyjmuję fakt prowadzenia konsultacji społecznych. Jednocześnie chciałbym zwrócić uwagę, że samo opracowanie polityki parkingowej nie stanowi

wystarczającego narzędzia do rozwiązania problemów przestrzennych tej dzielnicy. Parkowanie jest jedynie objawem – nie przyczyną – głębszych dysfunkcji urbanistycznych.

Bydgoskie Przedmieście to dzielnica o wyjątkowych walorach historycznych i krajobrazowych: historycznie willowy charakter zabudowy, bezpośrednie sąsiedztwo jednego z najstarszych parków w Polsce. Ten potencjał jest dziś w dużej mierze niewidoczny – ulice nieuregulowane i zdominowane przez samochody, dotkliwy deficyt zieleni, niewystarczająca sieć ścieżek rowerowych oraz brak jakichkolwiek zachęt do zrównoważonej mobilności.

W związku z powyższym apeluję o:

1. Zlecenie kompleksowego projektu urbanistycznego dla Bydgoskiego Przedmieścia, opracowanego przez uprawnionych architektów-urbanistów. Potrzebna jest spójna koncepcja przestrzenna, która przywróci historyczny charakter dzielnicy, odkryje jej willowy krajobraz i właściwie zagospodaruje przestrzeń publiczną – w tym zieleni, ciągi piesze i rowerowe. (Plan architekta Bruno Möhring)
2. Odejście od podejścia „samochodocentrycznego” w kształtowaniu polityki miejskiej. Konsultacje dotyczące wyłącznie parkowania są działaniem fragmentarycznym. Potrzebne jest holistyczne podejście do mobilności, przestrzeni publicznej i jakości życia mieszkańców – zgodne ze współczesnymi praktykami urbanistycznymi, m.in. z koncepcjami Petera Calthorpe’a dotyczącymi urbanizmu zorientowanego na człowieka i transport zbiorowy.
3. Oparcia decyzji o wiedzę ekspercką, a nie wyłącznie o wyniki konsultacji społecznych. Mieszkańcy potrzebują profesjonalnej wizji i narzędzi – nie tylko możliwości wyrażenia niezadowolenia. Rola specjalistów z zakresu architektury i urbanistyki powinna być tu kluczowa.

Apelując o zieloną, zrównoważoną i historycznie świadomą politykę przestrzenną, pozostaję do dyspozycji w razie pytań lub chęci szerszej dyskusji.

Z poważaniem,

[dane zanonimizowane]

Uczestnik 40

Uwagi ogólne

„Samochody zawsze będą miały za mało infrastruktury. Im więcej im dajemy, tym jest ich więcej. To błędne koło. Kiedy przyjmujemy do wiadomości, zdamy sobie sprawę z tego, że partykularnym interesem każdego kierowcy jest to, żeby jak najwięcej osób korzystało z komunikacji zbiorowej, roweru czy chodziło. Bo wtedy będzie więcej miejsca na ulicy dla tego kierowcy” – Olivier Schneider, Warto spojrzeć na ten problem w ten sposób, że kierowcy zawsze będą nienasyчени, ale dodawanie kolejnych pasów jezdni sprowadza tylko więcej samochodów i pogłębia problem, podobnie jest z parkingami, im więcej będzie miejsc, tym więcej będzie samochodów. Większość niezabudowanej przestrzeni naszej dzielnicy przeznaczona jest dla jadących bądź stojących aut. Polityka dokładania miejsc to spirala pogłębiająca problem. A myślenie, że trzeba dokładać miejsc, bo będzie więcej samochodów to mylenie przyczyny ze skutkiem. Budując drogi i parkingi będziemy mieć więcej samochodów, tworząc zielone, spokojne ulice, będziemy mieć więcej szczęśliwych ludzi. Projektując pod samochody wszyscy tracą, projektując pod zrównoważoną mobilność – wszyscy zyskują. Dzięki strefie zamieszkania moglibyśmy eksperymentować z przestrzenią tak, aby stawała się bardziej przyjazna dla ludzi.

Chodzi o to, żeby zwiększać dostępność a nie ilość miejsc postojowych. Samochód średnio stoi zaparkowany przez 95% czasu! Nasze miasto jest zalane samochodami. Bo przez ostatnie ćwierć wieku inwestowano głównie w drogi i problem się cały czas pogłębia! Szaleństwem jest robić cały czas to samo i oczekiwać innego rezultatu. Krajobraz zastawiony samochodami to pozapadane chodniki, krawężniki, plamy oleju, klepiska. Miasta jak cmentarzyska, martwe. Badania pokazują, że tam, gdzie priorytet uzyskuje ruch pieszy (i rowerowy), biznes lokalny na tym zyskuje. Obawy o „stratę klientów przez brak parkingów” są zwykle nieuzasadnione, a dane pokazują odwrotny trend (np. dostępny na dysku raport *The Pedestrian Pound* (3rd Edition), *Living Streets / Transport for Quality of Life* (2024). Pomyślmy tylko, na przestrzeni około 50m² (wielkości sensownego mieszkania!) mogą zaparkować 4 samochody, prawdopodobnie więc

tylko 4 klientów. Na tej samej przestrzeni może zaparkować 80 klientów, jeśli będą mogli przyjechać rowerami.

KONKRETNE PROPOZYCJE:

- 1. Płatne parkowanie naziemne we wszystkich dzielnicach sąsiadujących ze Starym Miastem, darmowe parkingi zbiorcze na obrzeżach.
- 2. Maksymalnie 1 abonament mieszkańca na adres - nieprzypisany do tablic rejestracyjnych.
- 3. Na ul. Bydgoskiej od Sienkiewicza do Przybyszewskiego brakuje możliwości zaparkowania dłuższych pojazdów a jest zapotrzebowanie, trudno wyjechać z pseudo-skośnych miejsc, proszę o zbadanie ich zgodności z przepisami (koperty nie spełniają wymiarów), auta parkują na pasie zieleni, jest byle jak, bałagan postojowy totalny, jest mnóstwo wolnych miejsc (średnio około 40%), złe wykorzystana przestrzeń, dużo zamalowanej liniami. Należy tam wprowadzić parkowanie równoległe a wzdłuż pasa zieleni wyznaczyć drogę rowerową po północnej stronie jezdni. Między ddr a parkowaniem (2-2,3) należy wykonać pas oddzielający 0,5 lub 0.75 m) oraz zawęzić pas jezdni do 3m aby również spowolnić pojazdy, tam jest teraz szaleństwo w nocy, nad ranem, auta i motocykle rozpędzają się, nie pozwalają spać i stwarzają zagrożenie i uciążliwość dla innych. W trakcie remontu ulicy Bydgoskiej gdy udostępniono parking Centra Parku obawiając się gdzie te wszystkie pojazdy staną, stało tam od kilkunastu do dwudziestu kilku aut tylko!!! Wideo na moim dysku, link poniżej.
- 4. Miejsca na rekompensatę (choć osobiście uważam że są zupełnie zbędne, a sama mam auto) można wyznaczyć na Kochanowskiego, i też wprowadzić ruch jednokierunkowy, ale od Mickiewicza w kierunku południowym.
- 5. Kochanowskiego i Krasińskiego parkowanie równoległe po obu stronach jezdni ale nie na chodniku, tylko przy skrajni, 2m + 2m, a pas jezdni jednokierunkowy zawężenie jezdni do 3m.
- 6. Południowo-Zachodnia część starego Bydgoskiego Przedmieścia (Bydgoska od Klonowica do Reja i Mickiewicza od Reja do Ronda Poszkodowanych Przed Rzeszę Niemiecką ma ogromny nadmiar miejsc

postojowych dla samochodów. Są po prostu miejsca w których jest gęsto (np Krasińskiego od Reja do Kochanowskiego) bo mieszkańcy chcą zaparkować pod sama klatka, ale kawałek dalej jest mnóstwo miejsca - od Reja do Ronda poszkodowanych przez rzeszę Niemiecką.

- 7. Na ulicy Krasińskiego od Reja do Kochanowskiego 83% aut parkujących wjeżdża od strony Reja w kierunku wschodnim a nie zachodnim! Kierunek powinien być na wschód a nie na zachód. Video też na dysku, link niżej.

Propozycje 3-5 w schemacie w załączniku.

Dostęp do dokumentacji, zdjęć, badań wraz z video z każdego pomiaru oraz z tych znajduje się na dysku google: <https://tinyurl.com/375hyju9>

Badania nad ilością WOLNYCH miejsc postojowych na odcinku Bydgoskiej od Sienkiewicza do Reja: Od września 2022 do listopada 2024 prowadziłam badania nad ilością wolnych miejsc na 3 odcinkach ulicy Bydgoskiej. Wykonywane były o różnych godzinach, w różne dni tygodnia. Średnia ilość wolnych miejsc na odcinku:

- Reja-Kochanowskiego – 4,33 na 30 to 14,43 %
- Kochanowskiego-Sienkiewicza – 36,14 na 90 to 40,16%
- Sienkiewicza-Klonowica – 12,20 na 23 to 53,04 % (tu by się nie zmieniła)

Po zmianie na równoległe byłoby ~:

- Reja-Kochanowskiego – 26 (zamiast 30)
- Kochanowskiego-Sienkiewicza – 56 (zamiast 88)

Na odcinku Sienkiewicza-Kochanowskiego istnieje możliwość parkowania około 90 pojazdów. Średnia ilość wolnych miejsc to 36,14. To stanowi 40,16%. Po zmianie na równoległe ilość miejsc zmniejszyłaby się o ok. 30% a więc nadal pozostałby margines. Przestrzeń byłaby znacznie lepiej wykorzystana, istniałaby możliwość zaparkowania większego pojazdu, bezpieczniejszy wyjazd. Nikt na tym nie straci. Wszyscy zyskamy. Również kierowcy!

Dodatkowe miejsca wolne są na odcinku Klonowica-Sienkiewicza (53,04% wolnych), które mogłyby zostać wykorzystane. „Ciaśniej” jest bliżej Reja, ale tam

procentowo ilość dostępnych zmniejszyłaby się tylko o kilka (na większej części jest w tej chwili parkowanie równoległe, a ogromna część przestrzeni przy Przybyszewskiego jest zupełnie niewykorzystana (zamalowana). Ewentualnie, można byłoby rozważyć kompensacyjnie (na początek) parkowanie skośne na północnym krańcu ulicy Kochanowskiego po zmianie na jednokierunkowy lub przeznaczenie drugiego pasa Szosy Bydgoskiej (przed Reja) na parkowanie. W perspektywie natomiast należy dążyć do redukcji miejsc postojowych na ulicach wzorem najbardziej atrakcyjnych miast w Europie.

Dodatkowe miejsce postojowe można stworzyć albo poświęcając kolejne kilkanaście metrów kwadratowych cennej przestrzeni albo poprzez zredukowanie popytu, czyli redukcję ilości aut. Odgruzowywanie Bydgoskiego Przedmieścia z [Być jak Kopenhaga.epub.zip](#) samochodów zachęcałoby osoby chcące funkcjonować w mieście bez uzależnienia od samochodu do osiedlania się tu, jako jedynej dzielnicy (poza Starym Miastem, które mam nadzieję w tym kierunku zmierza). W zrównoważonej mobilności to likwidacja parkingów ulicznych jest sukcesem a nie ich powstawanie i nie ma znaczenia do kogo należą stojące pojazdy.

Organizacja ruchu jednokierunkowego dla samochodów przy jednoczesnym umożliwieniu poruszania się rowerem w obu, również sprzyja rozwojowi zrównoważonego transportu, promowaniu poruszania się w sposób mniej uciążliwy dla innych, co ostatecznie przynosi korzyść wszystkim. Jest to sprawdzony sposób tras przejazdu samochodem vs rowerem w modelu holenderskim (np. ref. Miasto Houten, Utrecht >). Badanie z Uniwersytetu w Leeds (2019) wykazało, że miasta inwestujące w transport publiczny, rowerowy i pieszy przyciągają więcej mieszkańców, zwłaszcza młodych ludzi, którzy preferują życie w otoczeniu przyjaznym pieszym. Wreszcie ruch to zdrowie, a Toruń jest miastem sportu, warto więc tworzyć przestrzeń sprzyjającą bezpiecznemu poruszaniu się bez samochodu.

„Samochody zawsze będą miały za mało infrastruktury. Im więcej im dajemy, tym jest ich więcej. To błędne koło. Kiedy przyjmujemy do wiadomości, zdamy sobie sprawę z tego, że partykularnym interesem każdego kierowcy jest to, żeby jak najwięcej osób korzystało z komunikacji zbiorowej, roweru czy chodziło. Bo wtedy będzie więcej miejsca na ulicy dla tego kierowcy” – Olivier Schneider, prezes

Francuskiej Federacji Użytkowników Rowerów, doradza miastom na całym świecie jak rozwijać transport, nie tylko rowerowy. Jednym z wielu między innymi jego sukcesów jest doprowadzenie w Paryżu do sytuacji, w której udział samochodów w transporcie miejskim zmniejszył się o połowę. Planuje się tam zlikwidować 60.000 naziemnych miejsc postojowych na rzecz infrastruktury rowerowej i zieleni <https://tinyurl.com/y494jbem>

Z infrastrukturą rowerową nie chodzi o to, aby budować drogi rowerowe dla rowerzystów, tylko żeby zrobić coś dla mieszkańców (w tym również tych zmotoryzowanych) aby mogli / chcieli stać się rowerzystami bo wtedy będzie więcej miejsca dla innych. Do tego potrzebne jest nie tyle budowanie nowych DDR przy wielopasmowych ulicach, co wytyczanie bezpiecznych, wygodnych, spójnych tras w przyjaznym otoczeniu, ze **skutecznie** ograniczoną prędkością pojazdów do max 30 km/h...

Przykład Kopenhagi pokazuje, jak z oszczędności powstało rozwinięte miasto, projektowane „pod rowery”, w którym paradoksalnie wygodnie jeździ się samochodem, bo jest ich mniej (250/1000 mieszkańców). W drugą stronę to niestety nie działa. Nie da się wygodnie poruszać rowerem ani komunikacją zbiorową ani nawet samochodem, w mieście projektowanym „pod samochody”.

Już czas, żeby Toruń zawrócił z tej wielopasmowej drogi do piekła jaką budował przez ostatnie 22 lata. Chciałabym, żeby kolebką tych zmian, a jesteśmy je winni naszym dzieciom, była ulica Bydgoska, a Bydgoskie Przedmieście stało się małą toruńską Kopenhagą.

Przykłady miast, które przerobiły już ten temat i jak się rozwijają, inspirujmy się:

Paryż

Planuje się tam zlikwidować 60.000 naziemnych miejsc postojowych na rzecz infrastruktury rowerowej i zieleni. Udział indywidualnych samochodów w ruchu spadł o połowę, <https://tinyurl.com/y494jbem>

Kopenhaga

Utrecht

Espo

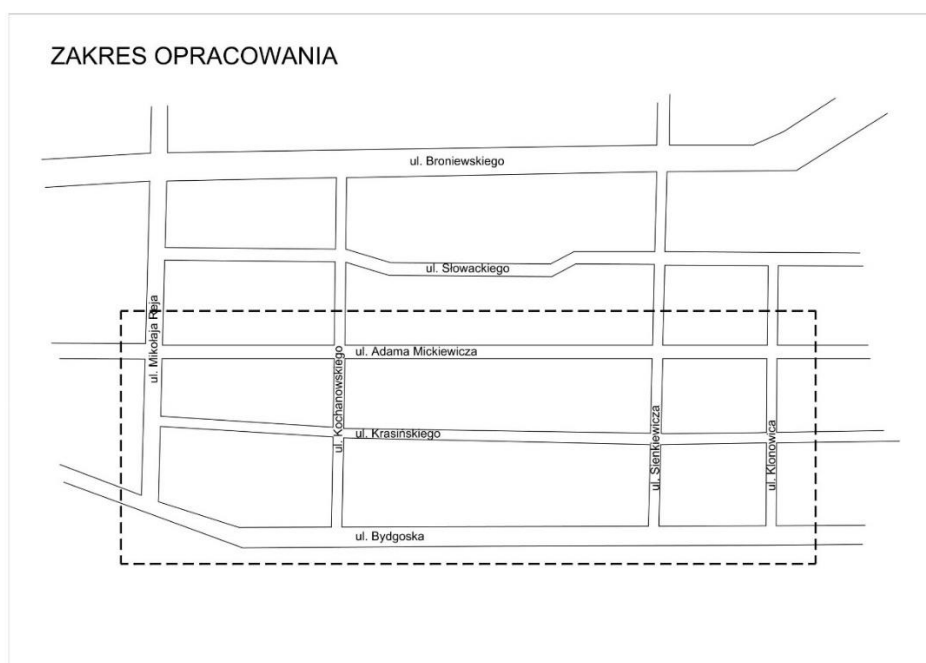
Polecam lekturę:  [IMG_7092.MOV](#)

- The high cost of free parking (wysokie koszty darmowych parkingów) - Roland Shoup (załączam skrót książki w języku angielskim)
- Miasto Szczęśliwe. Charles Montgomery
- Miasto wolne od samochodów. Chris Bruntlett, Melissa Bruntlett
- Być Jak Kopenhaga. Duński przepis na miasto szczęśliwe, M. Colville-Andersen (załączam pdf)

Oraz strony na FB, z których pochodzi większość grafik, dużo więcej na dysku:

<https://tinyurl.com/375hyju9>

- Discerning Cyclist
- Urban Cycling Institute
- Dutch Cycling Embassy
- Melissa & Chris Bruntlett
- IMM DesignLab



[dane zanonimizowane]

The High Cost of Free Parking

By Donald Shoup

Summarized by

Tri-State Transportation Campaign
350 W 31st Street, New York, NY 10001
p: (212) 268-7474 f: (212) 268-7333
www.tstc.org

The matter of parking is largely taken for granted, until you're circling the block looking for that elusive space. Even for many transportation professionals and urban planners, parking tends to be little more than an afterthought. But a major new treatise by UCLA professor **Donald Shoup** makes a strong case for more attention to parking. Shoup determines that in the United States, off-street parking consumes an area roughly the size of Connecticut. If global car ownership rates catch up with those in the U.S., and assuming just one off-street space per car, an area the size of England would need to be paved to house the world's car fleet (during the 95 percent of the day when it's not on the road).

Shoup contends that many of the woes associated with America's car culture can be linked directly to the lack of rational attention to parking. More specifically, he argues that the **oversupply of free parking** (he estimates 99 percent of parking in the U.S. is free) is an enormous public subsidy that makes driving less expensive than it should be, further skewing travel choices. In fact, transportation suffers from the same "tragedy of the commons" relative to parking observed with regard to fisheries and other free and un-owned resources. Zoning requirements for overly-abundant off-street parking and failure to charge appropriately for curb parking result in extra air pollution, higher oil consumption, traffic congestion, and sprawl.

Less obviously, **parking requirements increase the cost of housing, as well as goods and services**. For urban areas, Shoup summarizes these effects quoting Mumford: "The right to have access to every building in the city by private motorcar in an age when everyone possesses such a vehicle, is actually the right to destroy the city."

For those who don't have the time to read *The High Cost of Free Parking's* hefty 700 pages, we have summarized Shoup's major findings into three sections following the outline of his book: zoning codes' influence on the proliferation of free parking, the cruising-for-parking phenomenon, and Shoup's policy recommendations.

The Problem With Zoning

According to the American Planning Association, cities set parking requirements for at least 662 different land uses – everything from "adult entertainment" establishments to nunneries (e.g. 1 space per patron, plus 1 space per employee on the largest working shift for adult entertainment and 1 space per 10 nuns for the nunnery). Shoup says the requirements are often simply pulled

out of thin air. There are two primary sources for these requirements: the parking requirements of neighboring communities and the Institute of Transportation Engineers' (ITE) *Parking Generation* manual. Both sources are problematic, but the second is all the more troubling in its faults because it purports to be scientific.

Parking Generation recommends the exact number of parking spaces needed per square foot for dozens of different land uses, and supports those figures with scatter plots and studies. But Shoup shows that the recommendations are in fact derived from far too few studies to be reliable. Half of the parking generation rates are based on four or fewer studies and 22 percent are based on a single study. But even if an adequate number of studies had been analyzed, the rates would still be skewed high because nearly all of the studies examine the demand for *free* parking during times of peak demand in suburban locations with few, if any, alternatives to driving. Shoup compares this to the demand for free pizza. The slices go a lot more quickly if they are free than if they are sold at an appropriate price.

Shoup says “city planners sometimes mistake Pandora’s box for a toolkit.” With the best of intentions, planners have “cured” parking shortages with a tonic that has made matters worse. The practice of setting off-street parking requirements in city zoning codes has become fully entrenched. Even for low-income housing projects where a majority of residents can’t afford a private vehicle, zoning codes require vast parking lots to meet a demand that will never materialize. Those lots not only add to the cost of a development, they also require that land which could otherwise be used for housing (or landscaping, etc). Overall, parking requirements increase the cost and diminish the supply of housing, and this effect is not limited just to low-income developments. A San Francisco study found that requirements for off-street parking increased housing prices by an average of \$47,000 and increased the household income necessary to purchase a house from \$67,000 annually to \$76,000.

Shoup calculates that parking requirements impose a public subsidy for drivers that came to at least \$127 billion in 2002 (total annual land, capital and operating costs of U.S. off-street parking) and may be closer to \$374 billion. For comparison, in 2002 federal Medicare spending was \$231 billion and for the military was \$349 billion. Shoup calculates that the value of off-street parking, at approximately \$12,000 per vehicle, roughly equals the total capital cost of all vehicles plus all roads in the U.S..

On a per-mile driven basis, the subsidy for parking amounts to between 5 and 14 cents. Shoup calculates that gasoline taxes would have to be raised by \$1.27 to \$3.74 per gallon to offset this subsidy, and notes that charging appropriately for parking may be as, or even more effective, not to mention technologically simpler, than other pricing techniques aimed at reducing driving. He cites a study of Boston finds that a \$1 parking surcharge would roughly double the average traffic speed in the central business district, the same benefit that would result from a \$1 congestion fee.

Although part three of *The High Cost of Free Parking* is dedicated to Shoup’s recommendations, in part one he discusses two solutions which could be implemented relatively easily in the near term: **fees in lieu of parking requirements**, and offering developers the option to **reduce travel demand** as an alternative to building a portion of required parking. Fees in lieu of parking

requirements allow cities to collect funds from developers to build shared parking facilities. The idea has significant benefits for urban design, largely because it would consolidate parking rather than requiring each establishment to provide a separate lot. Further, because different land uses require parking during different times of the day, a smaller amount of parking can be shared among several establishments.

The second solution, reducing demand, offers developers a cost-effective alternative to building more parking. Shoup suggests that employers or developers can offer “eco-passes” as a way to encourage transit use, walking, or bicycling instead of driving. Other demand reduction options are “cash-out parking” (a travel demand management technique which Shoup conceived of years ago) whereby employers offer workers cash in lieu of a free parking space (the employee can spend it to park, or pocket it if another commuting means is available) and car-sharing. Beyond the obvious benefit of diminishing the need for parking and freeing up land for higher end uses, this approach reduces vehicle trips, cutting air pollution, lowering oil consumption, and easing congestion.

Cruising for Parking

Parking has been getting attention recently in New York City. First was the July city council vote to make parking free on Sundays and Mayor Bloomberg’s subsequent veto. In August, some city parking meters began accepting parking cards for payment. Meanwhile, the Tri-State Campaign and some Bronx groups have expressed concern over plans to build thousands of additional parking spaces around Yankee Stadium, a change which will encourage more fans to drive.

In Part 2 of his book, Professor Shoup explores the trials and tribulations of cruising for free curb parking. This is an experience car-owning New Yorkers, facing alternate-side-of-the-street rules, not to mention visitors to the city, are very familiar with. Shoup asserts that cruising for parking is much more than just run-of-the-mill aggravation. In fact, **cruising for parking results in a tremendous amount of excess driving** and all of its concomitant ills — air pollution, crashes and traffic congestion.

Because it is available to drivers on a “first-come, first-served” basis, free parking suffers the problem of communal ownership. Once drivers secure a space, they have no incentive to give it up in a timely fashion.

Based on review of 16 mostly American and European studies of cruising conducted between 1927 and 2001, Shoup concludes that cars searching for free parking contribute to **over 8% of total traffic**. The relevant New York City study was conducted in 1995 by John Falcocchio, Joe Darsin and Elena Prassas. They concluded the average time drivers took to find a curb space between 8 and 10 a.m. was 7.3 minutes, increasing to 10.6 minutes between 11 a.m. and 2 p.m. According to their research, cruising for curb parking created about 8 percent of the total vehicle miles traveled in west Midtown.

Shoup has developed a model to explain why a driver would choose to cruise for free curb parking rather than pay for off-street parking (interested readers can turn to page 323 of his book

for the equation). He says the decision to seek free parking is based on the price of off-street parking, the amount of time a driver intends to park for, the time spent searching, the cost of gas burned while cruising, the number of people in the car, and the value of the driver and his passengers' time. If the cost of off-street parking outweighs all of those other variables, the driver will cruise for parking at the curb.

Some will likely disagree that all time-wasting, gridlock-contributing motorists indulge in such an involved calculus, but it at least provides a baseline for how some drivers may approach parking.

The most compelling chapter in this section examines the impacts of cruising for parking. Shoup uses UCLA's Westwood Village and its backwards pricing policy as his example. Westwood has plenty of moderately priced off-street parking available, but metered curb spaces are **free in the evening** when the district sees its highest traffic levels.

Shoup and his assistants conducted 160 park-and-visit tests by bicycle and found that the average search time for parking is 3.3 minutes for all times, but is **nearly 10 minutes during evening hours**. The average search time of 3.3 minutes may seem insignificant, but added up across all of Westwood's drivers, it amounts to 426 hours per day (a little more than 10 work weeks).

Shoup found that the average distance driven while cruising for a free parking space in Westwood was half a mile. Added across all cruising drivers, the behavior contributes 3,600 vehicle miles traveled in the district each day. Over the year, that totals 945,000 extra miles traveled, or **two round trips to the moon**, using 47,000 gallons of gasoline and producing 728 tons of CO₂. The cumulative impact of cruising across all commercial districts in the U.S. is obviously far higher.

Beyond zoning requirements that cause overbuilding of off-street parking, many areas deal with parking shortages by setting time limits. These are ineffective because drivers routinely violate the rules. (A Seattle survey found the average parking duration in 1-hour spots was 2.1 hours.) Some areas have explored providing information measures to broadcast locations of available parking.

But Shoup asserts that the most appropriate way for cities to address curbside parking shortages is to **price the spaces** – he says that would result in 14 percent (about 1 in 7) of spaces being open. Like congestion pricing schemes, rates could vary throughout the day depending on demand (enabled by new technology like NYC's muni-meters).

But pricing free curbside parking isn't rocket science. Indeed, the parking meter, first introduced in Oklahoma in 1935, is the obvious example. Shoup suggests political hurdles to introducing or hiking prices can be overcome by shifting responsibility for setting rates from politicians to bureaucrats, though this may seem to be a fairly ivory-tower, or at least Californian, point of view.

Shoup's Parking Policy Recommendations

In the third and final section of his opus, *The High Cost of Free Parking*, UCLA Professor Donald Shoup identifies ways to overcome technological and political barriers in the way of charging market-priced rates for parking.

The first obstacle is relatively easy to address. Shoup describes several new takes on the traditional parking meter, which was invented by a member of the Oklahoma City Chamber of Commerce in 1935. Most American parking meters haven't changed much in the 70 years since. But recent years have seen significant advances.

Pay-and-display and **pay-by-space** meters are used in New York City, Aspen and Berkeley and differ from traditional meters in that they control multiple spaces. They also have the benefit of allowing cash, credit card, smart card and even cell phone payments. Personal in-vehicle meters, also employed by Aspen and in Arlington, VA, allow parkers to pay without stepping out of their cars. Drivers key the appropriate parking zone, insert their parking smart card, and display the meter in the windshield. Payment is deducted until the driver returns and switches off the meter. In several European cities, drivers pay for parking with their cell phones by calling a city parking number and keying in license plate and parking zone (cell payment is also a popular way to pay London's congestion charge). An in-vehicle transponder allows control officers to determine if the car is paying and parked legally. The EU is also exploring using Global Positioning System satellites to pay for parking.

Beyond their convenience, the principal advantages of modern payment methods is that parking rates can be adjusted to respond to demand. During peak parking periods, rates can be adjusted upward to ensure a rough balance between supply and demand, reducing some trips and also cutting back on cruising for parking.

Of course the **bigger obstacle to charging for parking** (evident in the recent tempest over NYC metered Sunday parking) **is politics**. Resistance to increasing parking rates and putting a price on previously free parking is strong. Shoup says it can be overcome via **parking benefit districts**.

Under such a plan, the district would receive some or all of parking revenue, rather than see it disappear into a city's general fund coffers. The district would use the funds for transportation and community improvements such as sidewalk cleaning, landscaping, storefront facades, bicycle and walking paths, etc. The establishment of parking benefit districts helps make metered parking more palatable to curbside shop owners and residents. Both groups can see a clear link between the coins deposited in parking meters and improvements in their districts.

Two southern California cities currently employ parking benefit districts: **Old Pasadena** and **San Diego**. Old Pasadena's Parking Meter Zone (PMZ) brought in \$1.3 million in 2001 and helped transform a dying commercial district into a vibrant and popular destination for shoppers and diners. The PMZ chair credits parking revenue for turning Old Pasadena around, saying, "This might seem silly to some people, but if not for our parking meters, it's hard to imagine that we'd have the kind of success we're enjoying. They've made a huge difference. At first it was a

struggle to get people to agree with the meters. But when we figured out that the money would stay here, that the money would be used to improve the amenities, it was an easy sell.”

San Diego returns 45 percent of parking meter revenues (amounting to almost \$2.2 million in 2002) to three Parking Meter Districts. An Uptown District uses its funds to revitalize commercial streets, improve the walking environment, establish focal points for transit services and increase off-street parking. San Diego’s meters carry the mantra: “Small Change for Big Changes.”

In residential areas, concerns about charging for curb parking can be ameliorated by giving residents the right to park for free. In this way, only “outsiders” are paying for parking, and their contributions go toward improving the neighborhood.

NYC recently introduced new parking meters which accept pre-paid smart cards for payment. This makes parking more convenient. But unfortunately, peak premiums seem a distant prospect while NYCDOT promotes **cheap and easy curb parking**. A new ad on its website invites Manhattan motoring: “Driving to the Theater District? Use On-Street Parking – Only \$2.00 per hour.”

That said, Mayor Bloomberg, in announcing the new meters, noted that the new technology could allow DOT to one day charge variable, demand-driven parking rates.

Uczestnik 41

Dzień dobry,

w związku z prowadzonymi konsultacjami polityki parkingowej Miasta Torunia przesyłam pismo wyrażające sprzeciw mieszkańców ul. Jana Matejki, dotyczący rozszerzenia strefy płatnego parkowania w toku aktualizacji obecnej polityki parkingowej miasta.

Z poważaniem,

[dane zanonimizowane]

Toruń, dnia 3.03.2026 r.

Mieszkańcy Wspólnoty Mieszkaniowej
przy ul. Jana Matejki 72 w Toruniu

Urząd Miasta Torunia
Biuro Dialogu i Innowacji Miejskich
ul. Wały gen. Sikorskiego 10
87-100 Toruń

DOTYCZY: Sprzeciwu wobec planów rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania o ulicę Jana Matejki oraz wniosków w ramach konsultacji nowej polityki parkingowej.

Działając w imieniu mieszkańców wspólnoty mieszkaniowej przy ulicy Jana Matejki 72, wyrażamy nasz stanowczy niepokój oraz sprzeciw wobec propozycji rozszerzenia obszaru płatnego parkowania o naszą ulicę (projektowane strefy C i D). Przyjmujemy do wiadomości wyjaśnienia przedstawicieli Ratusza, według których dokument „Polityka parkingowa dla Gminy Miasta Toruń na lata 2020-2025 z perspektywą do roku 2030” ma obecnie charakter jedynie „poglądowy i przykładowy”, a nie odzwierciedla aktualnych zamiarów. Niemniej jednak, sam fakt ujęcia ul. Matejki w tych planach budzi uzasadnione obawy o naszą przyszłość i komfort życia. Zwracamy uwagę na:

1. **Specyfikę lokalizacji i uciążliwość sąsiedztwa:** Nasza ulica znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie kluczowych obiektów sportowo-widowiskowych: **Areny Toruń, Łodowiska Tor-Tor oraz Stadionu Miejskiego**. Podczas koncertów, wydarzeń sportowych i sezonu turystycznego, miejsca parkingowe pod naszymi blokami są masowo zajmowane przez przyjezdnych. Wprowadzenie płatnej strefy nie rozwiąże problemu deficytu miejsc, a może jedynie obciążyć mieszkańców dodatkowymi kosztami za postój pod własnym domem.
2. **Problem „strefy obwarzankowej”:** Już teraz borykamy się ze skutkami bycia tzw. „obwarzankiem” obecnej strefy. Kierowcy unikający opłat w centrum pozostawiają auta na parkingach pod naszymi blokami. Obawiamy się, że przesunięcie granic strefy jedynie przeniesie ten problem dalej, nie rozwiązując go u źródła.
3. **Wątpliwości co do zasadności rozszerzenia strefy:** Skoro miasto przyznaje, że dokumenty planistyczne z 2020 roku mogą nie mieć obecnego uzasadnienia, oczekujemy całkowitego odstąpienia od planów włączania ul. Matejki do płatnej strefy w nowym dokumencie, który ma powstać jesienią.

W związku z prowadzonymi konsultacjami chcemy zgłosić następujące postulaty:

- **Wykorzystanie parkingów prywatnych:** Proponujemy, aby miasto podjęło rozmowy z właścicielami dużych obiektów handlowych w okolicy (np. **Kaufland przy ul. Bema**) lub firmami zarządzającymi parkingami prywatnymi w sąsiedztwie takich obiektów w celu wypracowania systemu niskich, preferencyjnych opłat abonamentowych dla mieszkańców ul. Matejki i okolicznych ulic, co mogłoby odciążyć osiedlowe parkingi.
- **Ochrona interesów mieszkańców:** Wnioskujemy o wprowadzenie rozwiązań, które priorytetowo traktują mieszkańców danej ulicy (np. identyfikatory mieszkańca uprawniające do darmowego postoju wyłącznie dla nas, przy jednoczesnym ograniczeniu parkowania dla osób spoza osiedla).

- **Budowa parkingów buforowych:** Zamiast rozszerzać strefę na osiedla, popieramy koncepcję budowy dużych parkingów zewnętrznych, które ułatwią korzystanie z centrum miasta bez wjeżdżania do stref mieszkalnych, np. **za dawnym Uniwersamem na Szosie Chełmińskiej, czy na terenach w bezpośrednim sąsiedztwie Łodowiska Tor-Tor**, gdzie obecnie funkcjonuje tzw. dziki parking.

Liczymy na to, że nasze głosy zostaną realnie uwzględnione przy tworzeniu nowej polityki parkingowej, a proces konsultacji nie będzie jedynie formalnością, lecz faktycznym dialogiem z mieszkańcami.

Z poważaniem mieszkańcy
Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Jana Matejki 72,



Uczestnik 42

Szanowni Państwo ,

Jako mieszkaniec Torunia, student i pracownik żyjący w obszarze planowanego rozszerzenia płatnej strefy parkowania (rejony ulic Bema, Matejki, Szosy chełmińskiej), pragnę wyrazić swój stanowczy sprzeciw wobec przedstawionych planów wprowadzenia Stref C i D płatnego parkowania. Chciałbym także zwrócić uwagę na tragiczną sytuację parkingową mieszkańców osiedli Bema i Matejki w Toruniu.

Uważam, że proponowane zmiany nie tylko nie poprawią sytuacji parkingowej, ale uderzą w najmniej zamożne grupy społeczne i realnie pogorszą jakość życia w tej części miasta z poniższych powodów:

1.Brak realnej alternatywy i infrastruktury: Na osiedlach wzdłuż Bema, Matejki, Morcinka, Gałczyńskiego i Kraszewskiego (stare bloki i wieżowce) deficyt miejsc parkingowych jest ogromny. Mieszkańcy już teraz są często zmuszeni do parkowania w trudnych warunkach, na placach, dzikich parkingach. Codziennie widzę jak ludzie okrażają moje osiedle po kilka razy aby znaleźć miejsce po godzinie 16:00, ponieważ fizycznie ich nie ma. To nie są turyści, to są zwykli mieszkańcy. Wprowadzenie opłat bez budowy nowych, ogólnodostępnych parkingów jest wyłącznie dodatkowym podatkiem który ponosić muszą mieszkańcy.

Turysta, który przyjeżdża do Torunia, chce być na Starówce. Nikt nie parkuje na Bema, żeby iść pieszo 30 minut na Rynek Staromiejski, chyba że w samym centrum jest kompletny paraliż co zdarza się rzadko.

2. Sytuacja studentów i osób wynajmujących: Toruń jest miastem akademickim, jednak system kart mieszkańca jest skrajnie niedostosowany do realiów. Jako student wynajmujący pokój i nieposiadający meldunku, z samochodem udostępnionym od rodziców zostaje de facto wykluczony z możliwości uzyskania ulgowej karty. Mimo że mieszkam tu od 5 lat i tu zostawiam swoje pieniądze. Co więcej, w identycznej sytuacji są moi współlokatorzy.

3. Zniechęcanie młodych do osiedlania się w Toruniu: Tak restrykcyjna polityka parkingowa, obejmująca ogromne obszary poza ścisłym centrum, wysyła jasny sygnał do studentów: nie jesteście tu mile widziani po godzinach zajęć i po ukończeniu studiów. Potrzebuję dojeżdżać do pracy samochodem? Nie zostawię go już ani w miejscu pracy ani co więcej pod własnym mieszkaniem. Zamiast zachęcać absolwentów do wiązania przyszłości z Toruniem, jest to stwarzanie bariery finansowej i biurokratycznej, które tylko jeszcze bardziej odstrasza młodych od zamieszkania w Toruniu.

4. Rozwiązaniem problemu parkowania na osiedlach nie jest pobieranie opłat, lecz wygospodarowanie nowych miejsc na terenach miejskich lub we współpracy ze wspólnotami (np. utwardzenie zaniedbanych placów których na naszych osiedlach jest mnóstwo, a które obecnie zarastają trawą).

Im więcej zakazów i opłat, tym kierowcy będą coraz bardziej niszczyć infrastrukturę która nie służy parkowaniu aby uniknąć płacenia za parking który im się należy jako mieszkańcom. Już teraz widać że nawet nie mając strefy płatnego parkowania ludzie się nie mieszczą pod blokami. Dołożenie obowiązku zapłaty nie rozwiąże tego problemu, bo poszkodowanymi zawsze w 1 kolejności będą mieszkańcy którzy napędzają gospodarkę i miasto.

W związku z powyższym wnioskuję o odstąpienie od planów rozszerzenia strefy płatnego parkowania o główne rejony osiedlowe oraz o skupienie się na budowie bezpłatnej infrastruktury parkingowej, która realnie odciąży ulice i trawniki wspomnianych osiedli.

Jeżeli argumenty są dla Państwa niewystarczające, uważam że powinna zostać wprowadzona możliwość wyrobienia karty mieszkańca (która obejmuje także STUDENTÓW i osoby WYNAJMUJĄCE bez meldunku) o dużo niższej stawce niż ponad 40zł miesięcznie za samo prawo do korzystania z parkingu. Ulgowa kwota powinna przysługiwać mieszkańcom którzy chcą mieć prawo zaparkować swoje auto pod blokiem w którym mieszkają.

W załączniku przesyłam także krótki schemat parkingów na osiedlu Bema aby pokazać z czym muszą się mierzyć mieszkańcy. Wprowadzenie płatnego parkowania nie rozwiąże tego problemu, a jeszcze bardziej spotęguje niezadowolenie mieszkańców.

Z wyrazami szacunku,

[dane zanonimizowane]



Uwaga przesłana pocztą tradycyjną

Wojka Polskiego
Mieszkańcy

Uwaga Miasta
Torunia
13.05.2026

RPM/23574/2026
Data: 2026-03-13

Uwagi i propozycje

1. Nie zgodzamy się do parkingów płatnych na naszym odcinku (parkometry, abonament) ze względu że to są nasze tereny w zarządzeniu społeczeństwa za które płacimy podatki gruntowe.
2. Zamieszczenie znaków drogowych które stoją na naszych gruntach, myślimy że nie jest potrzebne.
3. Przykład - parking przy ul. Wojka Polskiego 20.
4. Jeżeli ma być parking płatny - założenie na miejscach postoju tabliczek z numerami rejestracyjnymi pojazdów.
5. Na wzór jest parking pod basenem (Bazyliskich).
6. Brak dbałości o parking (malowanie linii i kapt).
Zabranie konsultacyjne było chaotyczne, brak konkretnych odpowiedzi na zadawane pytania.
Jeden z członków zadawał się kłopotami. Oznajmił że jeżeli nie chcemy się dostosować do całej sytuacji to może zamknąć ulicę i będą wjeżdżać samochody dostawcze do sklepów. Czy takie słowa powinniśmy paść od urzędnika. Prosimy o pozytywne rozpatrzenie sprawy.

Mieszkańcy ulicy
Wojka Polskiego