



Miasto Toruń

Raport podsumowujący
branżowe konsultacje społeczne dotyczące
potrzeb infrastrukturalnych
kierowców zawodowych w Toruniu



Toruń, marzec 2026 r.

SPIS TREŚCI

Spis treści	2
Podstawowe informacje	4
Termin	4
Uczestnicy	4
Gospodarz i organizator	5
Przedmiot i cel	5
Działania informacyjne i promocyjne	6
Przebieg konsultacji	6
Koszt przeprowadzenia konsultacji	6
Wyniki ankiety konsultacyjnej	7
Priorytety inwestycyjne	7
Bieżące naprawy nawierzchni dróg	8
Zmiana nawierzchni dróg gruntowych	9
Miejsca niebezpieczne	10
Zmiana lub poprawa znaków drogowych	11
Zmiana kierunku jazdy	12
Sygnalizacja świetlna	13
Doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych	14
Doświetlenie ulic	15
Miejsca postoju krótkotrwałego	16
Inne propozycje uczestników	16
Diagnoza wyzwań mobilności miejskiej	18
Problemy w poruszaniu się po toruńskich drogach	18
Różnice między interesariuszami	20
Związek z preferowanymi inwestycjami	20

Mapowanie problemów mobilności miejskiej.....	22
Problematyczne ulice	26
Problematyczne skrzyżowania	27
Mapa problemów	28
Rekomendacje	30
Opracowanie merytoryczne raportu	32

PODSTAWOWE INFORMACJE

Termin

Branżowe konsultacje społeczne dotyczące potrzeb infrastrukturalnych kierowców zawodowych w Toruniu odbyły się od 19 stycznia do 8 lutego 2026 r. W ramach procesu zainteresowani przedstawiciele branżowej grupy interesariuszy mogli wypełnić ankietę elektroniczną zawierającą dziesięć pytań merytorycznych oraz diagnozę kwestii negatywnie wpływających na poruszanie się po drogach w mieście.

Uczestnicy

W procesie konsultacyjnym udział wzięło 267 osób, które skorzystały z ankiety elektronicznej. **208 uczestników** udzieliło odpowiedzi na wybrane pytania merytoryczne dotyczące potrzeb infrastrukturalnych kierowców zawodowych, zaś 82 osoby dobrowolnie udzieliły pełnych odpowiedzi na wszystkie zadane w kwestionariuszu pytania.

Wśród uczestników niemal połową (47,6%) stanowili kierowcy transportu zbiorowego. Istotnie reprezentowani byli również kierowcy taksówek (18,8%) oraz dostawcy i kurierzy (13,5%). Mniej znacząca była reprezentacja kierowców transportu ciężkiego, specjalistycznego i pojazdów uprzywilejowanych (łącznie 9,1%). Nieco ponad co dziesiąty uczestnik wskazał inną pracę, w grupie tej znaleźli się m.in. kierowcy samochodów służbowych, przedstawiciele handlowi, przewoźnik osób z niepełnosprawnościami i operator wycieczek.

Uczestnicy ankiety deklarowali również miejsce wykonywania swojej pracy – wyłącznie w Toruniu pracuje nieco ponad jedna czwarta z nich (27,4%), głównie w Toruniu ponad połowa (56,2%), zaś często w Toruniu co dziesiąty (10,4%), ponadto, 6% uczestników pracuje w Toruniu sporadycznie lub nieregularnie. Najczęściej pracę głównie w Toruniu deklarowali kierowcy transportu zbiorowego, zaś sporadyczną lub nieregularną kierowcy transportu ciężkiego i specjalistycznego oraz inni kierowcy zawodowi. W przypadku pracy wyłącznie w Toruniu różnice między grupami interesariuszy były nieistotne statystycznie, choć zauważyć można,

że częściej takie miejsce wykonywania swojej pracy wskazywali kierowcy taksówek, a rzadziej kierowcy transportu ciężarowego.

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 merytoryczne przygotowanie i realizację konsultacji zaangażowany był **Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia**.

Przedmiot i cel

Przedmiotem konsultacji społecznych były **priorytety i potrzeby inwestycyjne kierowców zawodowych pracujących w Toruniu** oraz identyfikowane przez nich **problemy mobilności miejskiej**. Temat wpisany został do Planu Konsultacji Społecznych na 2026 r. na podstawie rekomendacji zgłoszonej do Prezydenta Miasta Torunia przez środowiska taksówkarskie.

Celem przeprowadzonych konsultacji było **zebranie i opracowanie informacji bazujących na doświadczeniu kierowców zawodowych pracujących w Toruniu** w zakresie kluczowych inwestycji drogowych, bieżącej naprawy nawierzchni dróg, zmiany nawierzchni dróg gruntowych, niebezpiecznych miejsc na toruńskich drogach, zmiany lub poprawy oznakowania dróg, zmiany kierunkowości ulic, zmiany sygnalizacji świetlnej, oświetlenia przejść dla pieszych i ulic oraz lokalizacji miejsc krótkiego postoju. Ponadto, kwestionariusz uzupełniono o diagnozę problemów mobilności miejskiej, zawierającą listę 17 zagadnień mogących stanowić wyzwanie dla codziennego poruszania się samochodem po Toruniu.

Przygotowana na podstawie konsultacji społecznych **diagnoza problemów i potrzeb kierowców zawodowych** zostanie przekazana do analizy eksperckiej, a następnie opracowania kierunków działań inwestycyjnych lub utrzymania bieżącego w Wydziale Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia oraz Miejskim Zarządzie Dróg w Toruniu.

Działania informacyjne i promocyjne

Branżowym konsultacjom społecznym dotyczącym potrzeb infrastrukturalnych kierowców zawodowych w Toruniu towarzyszyła akcja informacyjna skierowana do interesariuszy procesu. Do działań informacyjnych oraz promocji wykorzystano serwisy informacyjne Urzędu Miasta Torunia i kanały mediów społecznościowych, a także komunikat prasowy przekazany mediom lokalnym. Ponadto, informacja o rozpoczęciu konsultacji była upowszechniana za pośrednictwem przewoźników, korporacji taksówkarskich, przedsiębiorców oraz firm kurierskich.

Przebieg konsultacji

Zgodnie z zgłoszoną Prezydentowi Miasta Torunia rekomendacją przeprowadzenia konsultacji branżowych, proces ograniczono do **ankiety elektronicznej**, która dostępna była dla uczestników od 19 stycznia do 9 lutego 2026 r.

Kwestionariusz rozpoczynały dwa pytania dotyczące uczestników konsultacji – odnoszące się do wykonywanego zawodu i miejsca pracy. Następnie, osoby biorące w procesie mogły dobrowolnie udzielić odpowiedzi opisowej na pytania dotyczące kluczowych inwestycji drogowych, potrzeb bieżącej naprawy nawierzchni dróg, zmiany nawierzchni dróg gruntowych, niebezpiecznych miejsc na toruńskich drogach, zmiany oznakowania dróg, zmiany kierunkowości ulic, zmiany sygnalizacji świetlnej, oświetlenia przejść dla pieszych i ulic oraz lokalizacji miejsc krótkiego postoju. W ostatniej części ankiety, uczestnicy na siedmiostopniowej skali (gdzie 1 oznaczało „wcale nie jest problemem”, a 7 – „jest dużym problemem”) mogli wyrazić opinię na temat negatywnego wpływu 17 czynników na jakość poruszania się samochodem po mieście.

Koszt przeprowadzenia konsultacji

Przeprowadzenie konsultacji nie wymagało poniesienia dodatkowego kosztu oraz zostało zrealizowane w ramach działań i zasobów własnych Biura Dialogu i Innowacji Miejskich Urzędu Miasta Torunia.

WYNIKI ANKIETY KONSULTACYJNEJ

Priorytety inwestycyjne

W pierwszym pytaniu merytorycznym ankiety, uczestnicy mogli w odpowiedzi wybrać **jedną kluczową inwestycję infrastrukturalną**, niezbędną ich zdaniem dla poprawy mobilności w Toruniu, spośród siedmiu propozycji wskazanych przez Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia lub wskazać swoją propozycję priorytetu inwestycyjnego.

Łącznie, uczestnicy wskazali 165 możliwych priorytetów, wśród których niemal jedna czwarta propozycji (24,9%) dotyczyła **III etapu Trasy Średnicowej**, nieznacznie wyprzedzając **kontynuację Trasy Wschodniej** od ul. Skłodowskiej-Curie do północnej granicy miasta (21,2%) i bezkolizyjny **przejazd przez tory kolejowe na ul. Równinnej** (17,6%). Co dziesiąty kierowca zawodowy za priorytet dla miasta wybrał budowę **Trasy Staromostowej na Lewobrzeżu** od Placu Armii Krajowej do ul. Andersa (10,3%), nieco ponad co dwudziesty **drugą nitkę Trasy Średnicowej** od ul. Grudziądzkiej do ul. Skłodowskiej-Curie (6,1%), 3% wybrało połączenie ul. Zbożowej z ul. Strobanda, a po 2,5% proponowało budowę nowego Mostu Śródmiejskiego lub budowę Mostu Zachodniego.

Co ósmy uczestnik konsultacji wskazał inne priorytety: dokończenie remontu ul. Sobieskiego, IV etap Trasy Średnicowej (oba dwukrotnie), budowę drogi równoległej do ul. Bukowej, budowę estakady z ul. Łódzkiej do Mostu im. gen. Zawackiej, naprawę studzienek kanalizacyjnych, naprawę nawierzchni w zatokach autobusowych, ograniczenie stosowania sygnalizacji świetlnych, połączenie Trasy Wschodniej z Trasą Średnicową, przebudowę Placu Armii Krajowej, budowę przejazdu kolejowego łączącego ulice Lipnowską i Rypińską, remonty ulic Hallera, Podgórskiej, Poznańskiej, Skłodowskiej-Curie i Wapiennej, program remontów głównych ulic toruńskiego Lewobrzeża, ukończenie Trasy Staromostowej od ul. Dekerta do ronda Niepodległości, a także – niedotyczące bezpośrednio Gminy Miasta Toruń, lecz wpływające na mobilność miejską – usprawnienie przejazdu samochodów przez Lubicz Dolny i Górny.

Priorytetyzacja budowy kontynuacji Trasy Wschodniej do północnej granicy miasta najsilniej występowała wśród kierowców transportu zbiorowego, z kolei ukończenie **III etapu Trasy Średnicowej** było kluczowe dla kierowców pracujących wyłącznie w Toruniu (równocześnie, inwestycja ta była zauważalnie słabiej preferowana przez dostawców i kurierów). Taksówkarze nie mieli preferencji pozytywnej, a ich opinie rozkładały się na różne planowane przez Miasto inwestycje, lecz widocznie mniejsze zainteresowanie okazywali kontynuacji Trasy Wschodniej. **Bezkolizyjny przejazd przez tory kolejowe na ul. Równinnej** był wyraźnie ważniejszy dla kierowców transportu ciężkiego i specjalistycznego. Analiza danych pokazuje, że trzy kluczowe w ocenie uczestników inwestycje mają **specyficzne, główne grupy interesariuszy** – III etap Trasy Średnicowej jest kluczowy dla sprawnego poruszania się po mieście, kontynuacja Trasy Wschodnie może przynieść oczekiwane przez uczestników ułatwienie dla transportu zbiorowego, a dla transportu ciężkiego i specjalistycznego szczególnie ważnym jest upłynnienie ruchu na ul. Równinnej.

Dostrzec można również związki między diagnozowanymi problemami mobilności miejskiej a preferowanymi inwestycjami. Kontynuacja Trasy Wschodniej częściej wybierana była przez osoby uznające za trudność problemy z wjazdem lub wyjazdem z miasta, złą jakością nawierzchni głównych dróg czy ograniczoną widocznością na skrzyżowaniach. Uczestnicy preferujący bezkolizyjny przejazd przez tory kolejowe na ul. Równinnej za mniej problematyczne uznawali stan nawierzchni ulic osiedlowych czy funkcjonowanie sygnalizacji świetlnej.

Bieżące naprawy nawierzchni dróg

Zdecydowanie najczęściej wymieniane przez uczestników konsultacji jako **ulice wymagające naprawy nawierzchni drogi** były **ul. Chrobrego i ul. Wapienna** (obie wskazane przez 30 uczestników). Priorytetowo potraktowane powinny być również **ul. Hallera** (21 wskazań), **ul. Poznańska** i **ul. Rydygiera** (po 14). Kolejnym wyborem osób uczestniczących była **ul. Olsztyńska**, której kompleksowa modernizacja rozpocznie się w 2026 r., lecz nieznacznie ustępowały jej **ulice Celnicza, Kociewska i Okólna** (po siedem), **ulice Łódzka, Skłodowskiej-Curie oraz Żwirki i Wigury** (po sześć), a także **ulice Bydgoska** (w szczególności jej brukowany odcinek),

Podgórska, Polna i Słoneczna (po pięć). Dostrzec można, że wśród wskazywanych przez uczestników potrzeb remontowych przeważały lokalizacje w północnej części miasta i na toruńskim Lewobrzeżu.

Po czterech uczestników wskazało ulice Andersa, Inowrocławską i Kościuszki, po trzech sugerowało ulice Chabrową, Ugory i Wschodnią, zaś po dwie osoby dostrzegły potrzebę bieżącego remontu ulic Antczaka, Konstytucji 3 Maja, Paderewskiego, Podgórnej i Szosy Lubickiej.

Pojedyncze rekomendacje dotyczyły kolejnych 31 ulic w Toruniu: Batorego, Broniewskiego, Chłopickiego, Fałata, Gałczyńskiego, Glinieckiej, Grudziądzkiej (w okolicy „pięciobazy”), Klonowica, Kujawskiej, Lnianej, Łącznej, Łukowej, Mickiewicz, Mlecznej, Odrodzenia, Pod Dębową Górą, Popiołowej Drogi, Pstrowskiego, Rolniczej, Równinnej, Szosy Bydgoskiej, Szosy Bydgoskiej, Świętopełka, Targowej, Teligi, Towarowej, Traktorowej, Turystycznej, Winnej, Wojska Polskiego oraz Zakole.

Zmiana nawierzchni dróg gruntowych

W odpowiedzi na pytanie dotyczące lokalizacji oczekiwanej przebudowy dróg gruntowych wskazano mniej miejsc wymagających interwencji Miasta. Najczęściej – ośmiokrotnie – uczestnicy proponowali **ul. Wapienną**, zaś czterokrotnie **ul. Batorego** (na północ od Trasy Średnicowej). Po trzech uczestników sugerowało ulice Grzybową, Lipnowską, Łódzką, Poznańską i Rypińską, zaś po dwie osoby proponowały zmianę nawierzchni ulic Bielańskiej, Hallera, Rudackiej i Winnica.

Pojedynczy uczestnicy wskazali dojazdy do pętli „Działki Rudak”, „Gliniecka” i „Poznańska”, dojazd do zakładu produkcyjnego Transbruk Barczyńscy, a także ulice Chrobrego, Kluczyki, Krasińskiego, Łączną, Okulickiego, Palmową, Piastowską, Pod Dębową Górą, Przy Lesie, Przy Skarpie, Równinną i Zimową. Dostrzec należy, że niektóre z wskazanych przez uczestników lokalizacji nie wymagają zmiany nawierzchni drogi, co może sugerować, że ich intencją było wskazanie osiedlowych dróg, które wymagają pilnego remontu, lub łączników i dróg dojazdowych do głównych ulic.

Miejsca niebezpieczne

W trzecim otwartym pytaniu ankiety uczestników zapytano o lokalizacje miejsc niebezpiecznych, kolizyjnych lub zagrażających uczestnikom ruchu. Zdecydowanie najczęściej wskazywanym był **Plac Skalskiego**, na którym negatywnie oceniana jest kolizyjność kierunków ruchu, między samochodami a tramwajami oraz innymi uczestnikami ruchu (pieszymi, rowerzystami). Łącznie na Plac Skalskiego jako na szczególnie niebezpieczne miejsce w Toruniu wskazało 18 uczestników (ponad 15% wszystkich udzielonych odpowiedzi na pytanie). Sugerowanym przez uczestników byłaby przebudowa skrzyżowania na rondo.

Podobne rekomendacje osoby uczestniczące zgłaszały wobec drugiego najczęściej wskazywanego miejsca niebezpiecznego w Toruniu, czyli **skrzyżowania ulic Poznańskiej i Hallera** (11 opinii, 9,3% wszystkich odpowiedzi). Więcej niż co dwudzieste wskazanie dotyczyło dwóch kolejnych wrażliwych lokalizacji – **skrzyżowania ulic Szosa Chełmińska oraz Żwirki i Wigury i Placu Daszyńskiego**. Na pierwszym z nich uczestnicy wskazywali kolizję ruchu samochodów z pieszymi i rowerzystami, zaś na drugim brak zrozumiałego oznakowania i nieoptymalną organizację ruchu, sprzyjającą niebezpiecznemu zachowaniu innych kierowców.

Trzykrotnie opinie uczestników wskazywały, że niebezpieczne są **skrzyżowanie ulic Łódzkiej i Podgórskiej oraz skrzyżowania ulic Szosa Lubicka, Śląskiego i Jamontta**, a także **ulice Okólna, Poznańska i Rydygiera**. W przypadku ulic zwracano uwagę na kolizyjność z ruchem pieszym i rowerowym, zaś skrzyżowania uznawane były za problematyczne z powodu kolizji pojazdów jadących w różnych kierunkach lub organizacji sygnalizacji świetlnej.

Po dwa razy uczestnicy zgłosili zagrożenia na **Placu Rapackiego** (w szczególności w kontekście mylącej sygnalizacji świetlnej dla pieszych), **Placu Skarbka**, **skrzyżowaniach ulic Grudziądzkiej i Kościuszki, Konstytucji 3 Maja i Ligi Polskiej, Lubickiej i Waryńskiego, Szosy Chełmińskiej i Polnej oraz Ugory i Watzenrodego**, a także na ulicach **Bydgoskiej i Hallera**.

Pojedyncze uwagi dotyczyły bezpieczeństwa na **Placu Pokoju Toruńskiego** (na wjeździe z ul. Sobieskiego dla pojazdów powyżej 3,5 tony), **Placu Towarzystwa**

Miłośników Torunia, rondach Czadcy, Michałka, Niepodległości i Podoficerów, skrzyżowaniach ulicy Chrobrego z ulicami Polną i Towarową, ulic Długiej i Kozackiej, Dworcowej i Zaułku Dworcowego, Grudziądzkiej i Polnej, ulicy Łódzkiej z ulicami Strzałową i Włocławską, ulic Łyskowskiego i Dziewulskiego, Polnej i Fortecznej, ulicy Poznańskiej z ulicami Gniewkowską i Szubińską, ulicy Szosa Chełmińska z ulicami Bema, Dekerta, Długą, Grudziądzką i Trasą Średnicową, ulicy Szosa Lubicka z ulicami Przy Skarpie, Rydygiera i Targową, ulic Św. Józefa i Grunwaldzkiej, Watzenrodego i Strobanda oraz Wschodniej i Rydygiera. Wyniki ankiety wskazują, że w ocenie kierowców zawodowych zdecydowanie najbardziej problematyczne są skrzyżowania na zmodernizowanej ul. Szosa Chełmińska na odcinku od ul. Grudziądzkiej do ul. Polnej.

Ponadto, uczestnicy wskazali dziesięć ulic, na których obserwują niebezpieczne sytuacje. Były to ulice Aleja Solidarności, Chopina, Kościuszki (w trakcie remontu torowiska), Łódzka, Łyskowskiego, Nad Strugą, Szosa Chełmińska, Szosa Lubicka, Św. Józefa (w okolicach szpitala zespalonego) i Wyszyńskiego. Jeden z uczestników jako miejsce szczególnie niebezpieczne wskazał wyjazd z ul. Kopernika w kierunku Mostu im. Piłsudskiego.

Zmiana lub poprawa znaków drogowych

Bardzo rozproszone, wskazujące 41 różnych lokalizacji bez wyraźnej preferencji wobec miejsc kluczowych, okazały się odpowiedzi na pytanie o zmianę lub poprawę – zastosowanych w organizacji ruchu – znaków drogowych. Trzykrotnie wskazano ogólną rekomendację **poprawy stanu oznakowania poziomego na toruńskich drogach**. Po dwa razy uczestnicy proponowali kontrolę oznakowania na skrzyżowaniach ulic Grudziądzkiej i Legionów, Szosy Chełmińskiej i Grudziądzkiej oraz Ugory i Watzenrodego, a także audyt znaków zastosowanych na ulicach Poznańskiej i Św. Józefa.

Liczne były pojedyncze sugestie, które dotyczyły Kaszczorka (ostrzeżenie przed dzikimi zwierzętami), Placu Armii Krajowej, Placu Frelichowskiego, Placu NOT (zmiany nakazu jazdy w prawo z ul. Szosa Chełmińska), Placu Skalskiego (usunięcia ograniczenia dla pojazdów powyżej 8 ton), Placu Towarzystwa Miłośników Torunia,

ronda Hoffmanna, ronda Niepodległości oraz skrzyżowań ulic Broniewskiego i Kochanowskiego, Grudziądzkiej i Polnej, Grudziądzkiej i Strobanda, Łódzkiej i Strzałowej, Polnej i Fortecznej, Polnej i Ugory, Poznańskiej i Hallera, ulicy Szosa Chełmińska z ulicami Bema, Dekerta, Polną oraz Żwirki i Wigury, a także ulic Św. Józefa oraz Żwirki i Wigury. Ponownie, istotne zainteresowani uczestników dotyczyło skrzyżowań zmodernizowanej **ul. Szosa Chełmińska**, na której zwrócono również uwagę na oznakowanie przejazdów tramwajowych.

Oprócz wspomnianej ul. Szosa Chełmińska, uczestnicy wymieniali jako wymagające korekty oznakowania Trasę Średnicową oraz ulice Kujawską, Legionów (od ul. Podgórnej do ul. Lelewela), Łąkową (w kontekście niespójnego oznakowania strefy zamieszkania), Nad Strugą, Olsztyńską (szczególnie na wyjeździe z Centrum Handlowego Bielawy), Polskiego Czerwonego Krzyża, Podgórską (w tym na wysokości numer 14), Przy Skarpie, Słowackiego, Świętopętka (w kontekście niespójnego oznakowania strefy zamieszkania), Turystyczną i Żółkiewskiego.

Zmiana kierunku jazdy

Kwestia wprowadzenia lub zmiany ruchu jednokierunkowego na toruńskich ulicach budziła najmniejsze zainteresowanie uczestników – łącznie przedstawiono 25 propozycji dotyczących 19 lokalizacji. Najczęściej wskazywano **ul. Okólną** na odcinku od ul. Podgórskiej do ul. Łódzkiej, gdzie ruch jednokierunkowy mógłby być tymczasową alternatywą do momentu poszerzenia jezdni, aby bezpiecznie mieściła ona dwa, wymijające się duże pojazdy (np. autobusy lub auta ciężarowe). Wśród rekomendacji znalazło się po jednej opinii sugerującej kierunek do ul. Podgórskiej i do ul. Łódzkiej.

Dwukrotnie zaproponowane zostało całościowe przekształcenie ulic **Bydgoskiego Przedmieścia** w drogi jednokierunkowe, a dodatkowo dwie opinie dotyczyły tylko ul. Krasińskiego (w tym jedna sugerująca, aby ruch odbywał się w kierunku Zespołu Staromiejskiego). Dwoje uczestników podkreśliło również potrzebę dopuszczenia przejazdu z ul. Szosa Chełmińska na wprost w Aleję Solidarności na Placu NOT.

Pojedyncze propozycje dotyczyły Bulwaru Filadelfijskiego, Mostu im. Piłsudskiego (zmiany kierunku środkowego pasa w zależności od natężenia ruchu) oraz Trasy

Staromostowej (możliwości zjazdu do Cinema City, jadąc z kierunku północnego), a także ulic Czarnieckiego (w kierunku ul. Przy Wełnianym Rynku), Antczaka (w stronę ul. Targowej), Galona, Gregorkiewicza (w kierunku Placu Św. Katarzyny), Iwanowskiej, Lecha, Popiela, Rusa, Słonecznej (od ul. Ugory do ul. Chabrowej), Studziennej (od ul. Antczaka do ul. Prądyńskiego) i Witkowskiego oraz wewnętrznej jezdni ul. Szosa Chełmińska w pobliżu skrzyżowania z ul. Małachowskiego.

Sygnalizacja świetlna

Odpowiadając na pytanie dotyczące lokalizacji potrzebnych zmian w sygnalizacji świetlnej w ankiecie wyrażono 98 opinii dotyczących 43 miejsc w Toruniu. Niemal 15% wskazań (14 osób) dotyczyło **Placu NOT**, który uznawany był przez część kierowców zawodowych za miejsce z najgorszą sygnalizacją świetlną w mieście. Siedem osób zwróciło uwagę na sąsiadującą z placem **Aleję Solidarności** oraz sygnalizację uniemożliwiającą swobodny przejazd autobusów i tramwajów. Trzecim kluczowym miejscem – wskazanym przez sześciu uczestników – jest **skrzyżowanie ulic Grudziądzkiej i Wielki Rów**, które zdaniem kierowców zawodowych jest niedostosowane do sąsiedztwa popularnej galerii handlowej. Ponadto, sześć osób wskazało, że priorytetem powinna być zmiana systemowa i wdrożenie narzędzi pozwalających na **zieloną falę na głównych drogach w Toruniu**.

Innymi częściej wymienianymi lokalizacjami były Plac Daszyńskiego i ul. Szosa Lubicka (po pięć opinii), Plac Rapackiego, rondo Niepodległości, skrzyżowanie ulic Szosa Chełmińska oraz Żwirki i Wigury, ul. Grudziądzka i cała ul. Szosa Chełmińska (po trzy opinie). Również trzy osoby zaapelowały, aby na sygnalizatorach świetlnych znalazły się **zegary odmierzające czas do zmiany cyklu**.

Dwukrotnie w rekomendacjach uczestników znalazły się kwestie systemowe – brak wyłączania sygnalizacji świetlnej w nocy na głównych drogach (z powodu męczącego wzrok pulsującego światła pomarańczowego) oraz regulacja wzbudzania świateł przyciskiem lub czujnikiem. Po dwie osoby sugerowały również zmianę sygnalizacji na Placu Skalskiego, skrzyżowaniach ul. Broniewskiego z ulicami Reja i Sienkiewicza oraz na ul. Kraszewskiego.

Pojedyncze głosy sugerowały kompleksowy przegląd strzałek warunkowych w całym mieście oraz usprawnienie sygnalizacji świetlnej na Placu Teatralnym, rondzie Czadcy oraz skrzyżowaniach ulic Andersa i Kniaziewicza, Bema i Matejki, Gagarina i Krzemienieckiej, Grudziądzkiej i Kościuszki, Grudziądzkiej i Trasy Średnicowej, Legionów i Lelewela, Polnej i Ugory, Rydygiera i Donimirskiego, Szosa Chełmińska i Trasy Średnicowej, Szosa Lubicka i Olimpijska, Trasy Średnicowej i Chrobrego, Trasy Średnicowej i Dworcowej oraz Ugory i Polnej. Wśród wymienionych ulic znalazły się Tras Średnicowa, Aleja 700-lecia, Chopina (sugerowany priorytet dla tramwaju), Czerwona Droga, Kluczyki (awaria czujnika), Kościuszki (nawrotka przy ul. Łąkowej), Olsztyńska, Skłodowskiej-Curie oraz Szosa Lubicka (prawoskręt w kierunku na Most im. Zawackiej).

Interesującym jest fakt, że dla uczestniczących w ankiecie kierowców zawodowych **sygnalizacja świetlna jest największym problemem na trzech ośiach komunikacyjnych miasta – zachodniej części trasy W-Z (ulice Broniewskiego, Kraszewskiego, Czerwona Droga i Odrodzenia), Szosie Chełmińskiej oraz Trasie Staromostowej**. Problematiczne są punktowo również węzeł przesiadkowy na Alei Solidarności oraz kluczowe dla mobilności mieszkańców Lewobrzeża – Plac Rapackiego i Plac Daszyńskiego. W tym obszarze lepiej wypadają główne drogi wschodniej i lewobrzeżnej części miasta, co powinno stanowić ważny aspekt przyszłej organizacji ruchu na ul. Olsztyńskiej po jej modernizacji, aby uniknąć powtórzenia rozwiązań z zmodernizowanej ul. Szosa Chełmińska, która negatywnie oceniona została przez uczestników ankiety.

Doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych

Uczestnicy zaproponowali w odpowiedziach 39 lokalizacji, w których pożądanego byłoby doświetlenie przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych. Co dziesiąta rekomendacja dotyczyła **ul. Kościuszki** (sześć osób), zaś po cztery osoby wskazały na **ulice Rydygiera** (w tym na wysokości posesji nr 19A i 26) i **Św. Józefa**. Trzech uczestników zwróciło uwagę na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów na **ul. Podgórskiej**.

Dwukrotnie proponowano doświetlenie na całym Rubinkowie, na skrzyżowaniu ulic Antczaka i Studziennej oraz na ulicach Dziewulskiego (w tym na wysokości posesji numer 4), Łyskowskiego, Mickiewicza, Poznańskiej i Szosie Chełmińskiej (w tym na wysokości posesji numer 26). Dwie osoby sugerowały również budowę przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną na ul. Św. Józefa w okolicach skrzyżowania z ul. Wąską.

Pozostałe 27 lokalizacji zostało zaproponowane przez pojedynczych uczestników konsultacji. Były to całe Bydgoskie Przedmieście, osiedle Leśna Polana, Plac Armii Krajowej, Plac Pokoju Toruńskiego, Plac Teatralny, skrzyżowania ulic Antczaka i Targowej, Kościuszki i Wojska Polskiego, Rydygiera i Mocarskiego, Sienkiewicza i Fałata, Szosy Chełmińskiej i Jeleniej, Szosy Chełmińskiej i Bluszczowej, Św. Józefa oraz Żwirki i Wigury, Żółkiewskiego i Apatora, a także ulice Bydgoska, Gałczyńskiego, Grunwaldzka, Konstytucji 3 Maja, Kraszewskiego, Legionów, Ligi Polskiej, Lisia, Łódzka, Olimpijska, Polna, Sienkiewicza, Watzenrodego oraz Wyszyńskiego.

Doświetlenie ulic

Zaledwie 22 uczestników podzieliło się swoimi rekomendacjami dotyczącymi doświetlenia ulic w Toruniu. Najwięcej, cztery uwagi, dotyczyły **ul. Poznańskiej**, trzy – **ul. Kościuszki**, a dwie – **ul. Lubickiej** (w szczególności w okolicy skrzyżowań z ulicami Waryńskiego i Winnica).

Pojedynczy kierowcy zawodowi sugerowali doświetlenie ulic na Działkach PZWANN, w okolicach szkół i przedszkoli, na pętli autobusowej „Mazowiecka” oraz na ulicach Bukowej, Bydgoskiej, Fantazyjnej, Legionów, Podgórskiej, Polnej, Ugory oraz Żwirki i Wigury. Jeden uczestnik zaapelował, aby lepiej zsynchronizować godzinę włączenia i wyłączenia oświetlenia ulicznego z porami światła dziennego, podkreślając niebezpieczeństwa wynikające z przemieszczania się w porannym lub wieczornym półmroku.

W jednej opinii autor wskazał, że oświetlenie głównych ulic w Toruniu jest dobre, ale potrzebnym jest doświetlenie bocznych ulic przed skrzyżowaniami.

Miejsca postoju krótkotrwałego

Ostatnim zagadnieniem poruszonym w pytaniach opisowych było wyznaczenie miejsc postoju krótkotrwałego, w tym na czas wyładunku lub do pięciu minut. Uczestnicy zaproponowali w odpowiedziach 20 lokalizacji. Po dwie osoby sugerowały **ul. Czerwona Droga** (przy Cinema City w formie *Kiss & Ride*), **ul. Szosa Chełmińska** (przy targowisku miejskim lub na wysokości posesji numer 26–34) oraz **Zespół Staromiejski**.

Pojedynczy uczestnicy konsultacji wskazywali jako możliwe lokalizacje okolice skrzyżowania ulic Grudziądzkiej i Legionów, ul. Szosa Chełmińska na odcinku od ul. Długiej do ul. Polnej, ulice Antczaka, Batorego (w pobliżu szpitala miejskiego), Chabrową (w sąsiedztwie sklepów), Inowrocławską (przy przedszkolu), Kościuszki (w okolicy ul. Świętopełka w formie *Kiss & Ride*), Kwiatową (przy przystanku „Lisia”), Legionów, Mickiewicza, Mostową, Poznańską, Słowackiego (w pobliżu Książnicy Kopernikańskiej), Św. Józefa, Wały gen. Sikorskiego (pod Urzędem Miasta), Warszawską i Wyszyńskiego (przy pawilonie „Karolina”).

Inne propozycje uczestników

W swoich opiniach uczestniczący w konsultacjach kierowcy zawodowi odnieśli się również do innych spraw związanych z mobilnością miejską. Najczęściej pomysły dotyczyły **inwestycji infrastrukturalnych**, w tym systemowej poprawy jakości dróg osiedlowych, kompleksowej naprawy zapadniętych studzienek kanalizacyjnych i deszczowych, a także budowy ronda na skrzyżowaniach ulic Grudziądzkiej i Polnej, Grudziądzkiej i Wielki Rów, Szosa Chełmińska i Długiej, Szosa Lubicka i Ligi Polskiej, Szosa Lubicka i Olimpijskiej oraz Trasy Średnicowej i ul. Legionów.

Pięć zagadnień związanych było ze sprawami **kierowców transportu zbiorowego**, w tym wyrażono oczekiwanie budowy zatoki na ul. Bema, egzekwowania przez służby zakazu parkowania samochodów osobowych na miejscach dla autokarów, przeniesienia ruchu autobusowego z ul. Wyszyńskiego na ul. Ligi Polskiej, remont zatok autobusowych (np. przystanki „Szczanieckiego”, „Ligi Polskiej”, „Śląskiego”, „Manhattan”) oraz wydłużenie przystanku autobusowego na Placu Św. Katarzyny.

Kolejną grupą tematów były kwestie związane z pracą **kierowców taksówek**, którzy sugerowali dopuszczenie ruchu taksówek ul. Kopernika od ul. Piekary do ul. Żeglarskiej, dopuszczenie ruchu taksówek z ul. Szosa Chełmińska w Aleję Solidarności (przynajmniej w godzinach nocnych od 23:00 do 5:00), a także zwiększenie liczby miejsc postojowych dla taksówek w całym mieście.

Dwie kwestie dotyczyły **dróg dla rowerów** – ograniczenie wyznaczania przejazdów dla rowerów i hulajnóg na drogach o intensywnym ruchu samochodowym oraz poziome oznakowania „ustąp pierwszeństwa” na drogach dla rowerów przed przecięciem jezdni. Również w dwóch przypadkach propozycje odnosiły się do **ruchu pieszych** – proponowano budowę przejścia podziemnego dla pieszych na ul. Ligi Polskiej oraz wyznaczenie przejścia dla pieszych na ul. Podgórskiej od Parku Tysiąclecia do dworca kolejowego Toruń Główny. Także dwukrotnie podnoszono sprawy **oznakowania drogowego**, rekomendując likwidację zakazu wjazdu dla pojazdów powyżej 18 ton na Most im. Zawackiej oraz zwiększenie dopuszczalnej prędkości na głównych drogach bezkolizyjnych, np. Trasie Średnicowej, Szosie Bydgoskiej lub Moście im. Zawackiej.

Pojedyncza uwaga dotyczyła **zieleni miejskiej**, a autor proponował ograniczenie nasadzeń wysokiej roślinności na skrzyżowaniach ulic, wskazując jako niekorzystne przykłady skrzyżowanie ulic Szosa Chełmińska i Bema oraz otoczenie ul. Szosa Chełmińska w pobliżu targowiska miejskiego.

DIAGNOZA WYZWAŃ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Problemy w poruszaniu się po toruńskich drogach

W dodatkowej części ankiety konsultacyjnej uczestnicy mogli ocenić negatywny wpływ na poruszanie się po drogach w Toruniu 17 problemów wytypowanych przez Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Torunia. Biorący udział w ankiecie kierowcy zawodowi w **diagnozie wyzwań** korzystali z siedmiostopniowej skali, gdzie 1 oznaczało, że dana kwestia wcale nie jest problemem, a 7, że jest dużym problemem dla kierowców w Toruniu.

Mając na względzie średnią wartość oceny, największym problemem jest **niebezpieczne zachowanie pieszych, rowerzystów lub osób jadących na hulajnogach** (5,61), które wyprzedziło **kolizyjność ruchu z osobami jadącymi na hulajnogach** (5,30). Trzecim najpoważniejszym problemem w ocenie kierowców zawodowych jest **trudność w przejechaniu na drugą stronę Wisły** (5,27), uznawana za bardziej niekorzystną niż **niedostosowana sygnalizacja świetlna** (5,15) czy **korki w godzinach szczytu ruchu** (5,02).

Zauważalnymi problemami dla kierowców zawodowych są również **kolizyjność ruchu z rowerzystami** (4,88), **trudność w wjechaniu do miasta lub wyjechaniu z miasta** (4,66) oraz **niebezpieczne zachowanie innych kierowców** (4,66).

Mniejszych trudności dostarczają ograniczona widoczność na przejściach dla pieszych lub przejazdach rowerowych (4,48), kolizyjność ruchu z pieszymi (4,39), niewystarczające oświetlenie przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych (4,32), ograniczona widoczność na skrzyżowaniach (4,20), niewystarczająca dostępność miejsc postoju krótkotrwałego (4,17) oraz zła jakość nawierzchni ulic osiedlowych (4,07).

Raczej neutralnie uczestnicy ocenili wpływ trzech czynników – jakości nawierzchni głównych ulic w mieście (3,74), oświetlenia dróg w Toruniu (3,62) oraz niezrozumiałego lub niewidocznego oznakowania dróg (3,51). Równocześnie, omówione we wcześniejszej części raportu opinie sugerują, że problemy te stanowią istotne wyzwania dla przemieszczania się w opisanych przez uczestników miejscach.

Możliwe problemy i wyzwania	Średnia	Zdecydowanie nie	Nie	Raczej nie	Ani tak, ani nie	Raczej tak	Tak	Zdecydowanie tak	Różnica opinii
Niebezpieczne zachowanie pieszych, rowerzystów lub osób jadących na hulajnogach	5,61	4	3	5	8	10	11	41	61%
Kolizyjność ruchu z osobami jadącymi na hulajnogach	5,30	6	6	6	9	7	8	40	45%
Trudność w przejechaniu na drugą stronę Wisły	5,27	6	4	4	9	13	17	29	55%
Niedostosowana sygnalizacja świetlna	5,15	4	6	9	11	8	13	31	40%
Korki w godzinach szczytu ruchu	5,02	7	5	6	12	12	11	29	41%
Kolizyjność ruchu z rowerzystami	4,88	6	6	11	6	17	12	24	37%
Trudność w wjechaniu do miasta lub wyjechaniu z miasta	4,66	5	6	10	16	17	10	18	29%
Niebezpieczne zachowanie innych kierowców	4,66	5	8	12	12	11	16	18	24%
Ograniczona widoczność na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych	4,48	6	7	12	15	13	17	12	21%
Kolizyjność ruchu z pieszymi	4,39	9	7	15	9	14	10	18	13%
Niewystarczające oświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych	4,32	6	11	12	15	13	10	15	11%
Ograniczona widoczność na skrzyżowaniach	4,20	6	7	16	21	11	10	11	4%
Niewystarczająca dostępność miejsc postoju krótkotrwałego	4,17	13	11	7	10	15	11	15	12%
Zła jakość nawierzchni ulic osiedlowych	4,07	6	12	8	20	21	10	5	12%
Zła jakość nawierzchni głównych ulic	3,74	6	16	14	20	16	3	7	-12%
Niewystarczające oświetlenie drogi	3,62	9	16	13	20	14	3	7	-17%
Niezrozumiałe lub niewidoczne oznakowanie dróg	3,51	11	17	17	11	15	4	7	-23%

Tabela 1. Wyniki diagnozy wyzwań mobilności miejskiej w ocenie kierowców zawodowych w Toruniu (n=82). Różnica opinii odpowiada różnicy wszystkich ocen negatywnych zagadnienia (5–7) oraz wszystkich ocen pozytywnych (1–3). Opracowanie: Biuro Dialogu i Innowacji Miejskich na podstawie danych.

Kwestiami najbardziej różnicującymi uczestników konsultacji była ocena dostępności miejsc postoju krótkoterminowego oraz wpływu kolizyjności ruchu

z osobami jadącymi na hulajnogach. Polaryzujące dla kierowców zawodowych były również sprawy kolizyjności z ruchem pieszym, korków w godzinach szczytu ruchu, kolizyjności ruchu z rowerzystami oraz dostosowania sygnalizacji świetlnej. Równocześnie, najbardziej jednordownie uczestnicy oceniali kwestie **jakości nawierzchni ulic osiedlowych i głównych ulic w mieście oraz oświetlenia dróg**.

Różnice między interesariuszami

Kierowcy transportu publicznego szczególnie zwracali uwagę na uciążliwość czterech ocenianych zagadnień – **niewystarczającego oświetlenia dróg, jakości nawierzchni głównych ulic w mieście, niebezpiecznego zachowania pieszych, rowerzystów i osób jadących na hulajnogach oraz niebezpiecznego zachowania innych kierowców**. W grupie tej silniej podkreślano negatywny wpływ trudności w przejechaniu na drugą stronę Wisły oraz niedostosowanej sygnalizacji świetlnej.

Taksówkarze cechowali się jedną istotną, odmienną oceną diagnozowanych problemów – wyraźniej mniejszą wagę przywiązywali do **niebezpiecznych zachowań innych kierowców**. Z kolei dostawcy i kurierzy za zdecydowanie mniej uciążliwe dla poruszania się po Toruniu uznawali **niebezpieczne zachowania pieszych, rowerzystów lub osób jadących na hulajnogach**.

Również kierowcy pojazdów ciężarowych różnili się w swojej ocenie od innych grup interesariuszy konsultacji – wyraźniej mniej negatywnie oceniali wpływ **trudności w przejechaniu na drugą stronę Wisły, złej nawierzchni ulic osiedlowych oraz ograniczonej widoczności na skrzyżowaniach**. Pozostali kierowcy mniejszą wagę przykładali do oświetlenia przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych, oświetlenia ulic oraz kolizyjności ruchu z osobami jadącymi na hulajnogach.

Miejsce wykonywania pracy nie miało wpływu na pozytywną lub negatywną ocenę wpływu zagadnień problematycznych dla mobilności miejskiej.

Związek z preferowanymi inwestycjami

Interesujących obserwacji dostarcza również analiza związków między wynikami diagnozy problemów a preferowanymi przez uczestników kluczowymi inwestycjami

infrastrukturalnymi w Toruniu. Priorytetyzacja budowy III etapu Trasy Średnicowej nie przekładało się na silną preferencję w ocenie poszczególnych wyzwań, choć dostrzec można, że ważniejsza była dla osób dostrzegających negatywny wpływ niedostosowanej sygnalizacji świetlnej oraz korków w godzinach szczytu na mobilność miejską. Wydawać się może, że zdaniem kierowców zawodowych inwestycja ta może mieć najkorzystniejszy efekt dla płynności ruchu w Toruniu.

Priorytetyzacja budowy kontynuacji Trasy Wschodniej do północnej granicy miasta charakteryzowała osoby gorzej oceniające oświetlenie dróg, możliwość wyjazdu z miasta lub wyjazdu z niego, jakość nawierzchni głównych ulic, widoczność na skrzyżowaniach oraz niebezpieczeństwo będące skutkiem zachowania innych kierowców. W mniejszym stopniu, osoby te silniej wskazywały na problem z niezrozumiałym lub niewidocznym oznakowaniem dróg. Przyjąć można, że przedłużenie Trasy Wschodniej stanowiłoby dla części kierowców zawodowych kluczowy element usprawnienia ruchu tranzytowego, a dzięki temu ograniczenie negatywnego wpływu jego skutków.

Osoby oczekujące budowy bezkolizyjnego przejazdu przez tory kolejowe na ul. Równinnej ogólnie pozytywniej oceniały mobilność w Toruniu, jednak szczególnie widoczne było to w dwóch przypadkach – wyraźnie mniejszą wagę przywiązywali do niedostosowania sygnalizacji świetlnej oraz jakości nawierzchni dróg osiedlowych. Mając na uwadze specyfikę głównej grupy beneficjentów tej inwestycji, dostrzec można, że rozwiązanie to adresowałoby wprawdzie lokalną potrzebę komunikacyjną, ale znacząco poprawiałoby komfort poruszania się po Toruniu dla istotnej grupy kierowców zawodowych.

Analiza – w ciekawy sposób – pokazuje zróżnicowanie potrzeb kierowców zawodowych pracujących w Toruniu. Po pierwsze, znaczna ich część skupiona jest na poprawie płynności, co w ich ocenie reprezentuje Trasa Średnicowa. Po drugie, bardzo istotna grupa oczekuje wyprowadzenia z miasta ruchu tranzytowego, którego obecność sprzyja intensyfikacji różnych uciążliwości – dla nich kluczowa jest więc kontynuacja Trasy Wschodniej. Po trzecie, część interesariuszy nie oczekuje kompleksowej poprawy płynności ruchu, ale rozwiązywania kluczowych problemów lokalnej mobilności – to właśnie ich najbardziej interesuje ul. Równinna.

Mapowanie problemów mobilności miejskiej

Uczestnicy zwracający szczególną uwagę na **jakość nawierzchni głównych ulic w mieście** podkreślali również problemy wynikające z jakości nawierzchni ulic osiedlowych, oświetlenia dróg oraz przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych, a także niebezpiecznych zachowań innych kierowców.

Negatywna ocena **jakości dróg osiedlowych** wyraźnie sprzyjała gorszej ocenie innych problemów wymienionych w ankiecie – najbardziej związana była z niekorzystną oceną oświetlenia dróg, nawierzchni głównych ulic i ograniczonej widoczności na przejściach dla pieszych lub przejazdach rowerowych. Występowała również wraz z negatywną opinią o korkach w godzinach szczytu, oświetleniu przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych, kolizyjności z ruchem pieszych, zachowaniu innych kierowców, trudnościach z wyjechaniem z miasta lub wjechaniem do miasta czy dostępnością miejsc postoju krótkotrwałego. W zasadzie, jedynie w przypadku oceny zachowania pieszych, rowerzystów lub osób jadących na hulajnogach trudno dostrzec jakikolwiek związek z opinią o jakości dróg osiedlowych. Wydaje się zatem, że sposób, w jaki kierowcy zawodowi oceniają **jakość dróg osiedlowych** związany jest z ich bardziej lub mniej krytycznym podejściem do ogółu spraw dotyczących mobilności miejskiej w Toruniu. Obserwacja ta może dostarczyć cennego narzędzia diagnostycznego w przyszłych procesach analitycznych lub badawczych.

Opinia o **oświetleniu przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych** niemal spójna była z oceną **oświetlenia ulic**, ale sprzyjała również podobnym opiniom dotyczącym **widoczności na przejściach i przejazdach oraz skrzyżowaniach**. Uczestnicy zwracający na nią uwagę bardziej krytycznie odnosili się do oznakowania dróg, jakości dróg osiedlowych oraz kolizyjności ruchu z pieszymi.

Z kolei **oświetlenie dróg** – obok wskazanego powyżej związku z oświetleniem przejść i przejazdów było istotne dla oceny jakości dróg osiedlowych, widoczności na przejściach i przejazdach oraz skrzyżowaniach, a także oceny jakości głównych ulic w mieście, oznakowania i kolizyjności z ruchem pieszych.

Problematyczność **korków ulicznych w godzinach szczytu** najsilniej związana była z krytyczną oceną możliwości przejechania na drugą stronę Wisły oraz wjazdu

i wyjazdu z miasta, a także dostosowania sygnalizacji świetlnej. Istotnie sprzyjała również bardziej negatywnej opinii o jakości dróg osiedlowych, zachowaniu innych kierowców, pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg, widoczności na skrzyżowaniach oraz kolizyjności ruchu z pieszymi. Niewątpliwie, jest to bardzo ciekawa struktura związków między zmiennymi, ponieważ pokazuje, co – zdaniem kierowców zawodowych – generuje korki w Toruniu: przemieszczanie się przez Wisłę skanalizowane przez dwa mosty drogowe, natężony ruch podmiejski, brak synchronizacji sygnalizacji świetlnej („zielonej fali”) na głównych drogach oraz ograniczona przepustowość głównych skrzyżowań. Wspólnie, wzmagają one przenoszenie odpowiedzialności za problemy mobilności na innych użytkowników.

Trudność w przejechaniu na drugą stronę Wisły okazała się kluczowym problemem dla kierowców transportu zbiorowego, zaś w odniesieniu do innych wyzwań toruńskiej mobilności korespondowała z negatywną oceną korków oraz możliwości wjechania do miasta lub wyjechania z niego. W mniejszym stopniu sprzyjała również bardziej krytycznej opinii o widoczności na skrzyżowaniach.

Bardziej zróżnicowane związki widoczne są w przypadku oceny **trudności na drogach wjazdowych do Torunia** – kluczowa była triada z opinią o korkach oraz możliwością przemieszczania się przez Wisłę, ale sprzyjała też gorszej ocenie zachowań innych kierowców, nawierzchni dróg osiedlowych, widoczności na skrzyżowaniach oraz oznakowania dróg. W wynikach widać wartościowy walor różnicujący – osoby skarżące się na trudność w przejechaniu na drugą stronę Wisły są raczej użytkownikami dróg skupionymi na głównych osiach komunikacyjnych, zaś osoby krytycznie oceniające wjazdy do Torunia w sposób bardziej różnorodny korzystają z miejskiej sieci drogowej, silniej akcentując znaczenie lokalnych, osiedlowych trudności.

Interesującym przypadkiem była ocena **oznakowania dróg**, ponieważ jego krytyka wyraźnie sprzyjała negatywnej opinii o wybranych aspektach toruńskiej mobilności. Silnie związana była z krytycznym nastawieniem do widoczności na skrzyżowaniach oraz przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych. Istotnie zwiększała negatywną ocenę kolizyjności z pieszymi i użytkownikami hulajnóg, oświetlenia ulic, przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych oraz dostępności miejsc postojowych.

krótkotrwałego. Związana była również z oceną uciążliwości ruchu podmiejskiego na drogach wjazdowych, ale nie wpływała na opinię o zakorkowaniu miasta.

Zauważalnym problemem Torunia w ocenie kierowców zawodowych jest **niedostosowana sygnalizacja świetlna**, która związana jest z opinią dotyczącą uciążliwości korków w godzinach szczytu ruchu, ale też zachowań innych kierowców oraz kolizyjności z ruchem pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg. Istotny jest jej związek z oceną widoczności na skrzyżowaniach i nawierzchni dróg osiedlowych. Przekonania o trudnościach wynikających z sposobu funkcjonowania sygnalizacji świetlnej mają więc dwa równoległe wymiary – po pierwsze, dotyczą poczucia płynności ruchu w Toruniu, a po drugie, związane są z bezpieczeństwem. Co ciekawe, takiej diady płynności i bezpieczeństwa jako kluczowych wartości systemu drogowego nie dostrzeżono w przypadku pytania o korki uliczne.

Ograniczona widoczność na skrzyżowaniach również miała równoległe związki z płynnością i bezpieczeństwem, sprzyjając negatywnej ocenie oznakowania dróg, widoczności na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych, oświetlenia dróg, przejść i przejazdów oraz kolizyjności z pieszymi, rowerzystami i osobami jadącymi na hulajnogach, ale i dostosowania sygnalizacji świetlnej, zakorkowania Torunia, dróg wyjazdowych z miasta czy jakości nawierzchni ulic osiedlowych.

Bardziej intensywne związki były widoczne w przypadku oceny **widoczności na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych**. Negatywna opinia silnie sprzyjała bardziej krytycznej ocenie widoczności na skrzyżowaniach, kolizyjności ruchu z pieszymi, rowerzystami i użytkownikami hulajnóg, oznakowaniem ulic, oświetleniem ulic, przejść i przejazdów oraz zachowania pieszych, rowerzystów i osób przemieszczających się na hulajnogach. Nie miała jednak związku z opinią dotyczącą kwestii płynności ruchu w Toruniu.

Liczne związki dotyczyły także **kolizyjności ruchu z pieszymi**, w tym zaobserwowana niezwykle wysoka zbieżność z kwestią kolizyjnością z rowerzystami i nieco mniejsza z oceną kolizyjności z użytkownikami hulajnóg. Jednak negatywna ocena w tej sprawie sprzyjała również krytycznej opinii o widoczności na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych oraz skrzyżowaniach, oznakowaniu dróg, oświetleniu ulic, przejść i przejazdów, jakości nawierzchni dróg osiedlowych oraz

korków w godzinach szczytu. Nieprzychylna ocena kolizyjności ruchu z pieszymi istotnie zwiększała również prawdopodobieństwo oceny zachowania pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg jako niebezpiecznych.

W przypadku **kolizyjności ruchu z rowerzystami** związek z oceną kolizyjności ruchu z osobami jadącymi na hulajnogach był równie silny jak w przypadku pieszych, co oznacza, że dla części kierowców zawodowych głównym wyzwaniem mobilności miejskiej są piesi i rowerzyści, a dla innych rowerzyści i użytkownicy hulajnóg – łącząc inne zestawy zebranych danych widać, że w drugiej grupie istotna jest reprezentacja kierowców transportu publicznego i pojazdów ciężarowych, dla których bardziej mobilni niechronieni uczestnicy ruchu stanowią większe ryzyko. Ponadto, kolizyjność ruchu z rowerzystami związana była z opiniami dotyczącymi zachowań pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg oraz innych kierowców, widoczności na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych oraz skrzyżowaniach ulic, a także funkcjonowania sygnalizacji świetlnej. Dzięki temu dostrzec można pewną złożoność tego problemu, którą współtworzą kolizyjność organizacji ruchu, zachowania użytkowników oraz infrastruktura miejsc, w których krzyżują się kierowcy, piesi, rowerzyści i osoby poruszające się na hulajnogach.

Podobnie jak w przypadku wcześniej prowadzonych konsultacji społecznych dotyczących spraw organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego dostrzec można istotność problemu **kolizyjności ruchu z osobami jadącymi na hulajnogach**, zaś powszechność hulajnóg elektrycznych stanowi trudność również dla kierowców zawodowych pracujących w Toruniu. Negatywna ocena tego czynnika sprzyjała bardzo krytycznym ocenom kolizyjności ruchu z rowerzystami, krytycznym opiniom o kolizyjności ruchu z pieszymi, zachowaniu pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg oraz innych kierowców, widoczności na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych oraz skrzyżowaniach, oznakowania dróg, sygnalizacji świetlnej oraz jakości nawierzchni dróg osiedlowych.

Ocena wpływu na bezpieczeństwo **zachowania innych kierowców** najsilniej związana była z opinią o zachowaniu pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg, ale sprzyjała również negatywnej ocenie kolizyjności ruchu z wszystkim grupami niechronionych uczestników ruchu (a najbardziej z hulajnogami), korków

w godzinach szczytu, zatłoczenia dróg wyjazdowych z miasta, sygnalizacji świetlnej, a także jakości nawierzchni tak ulic osiedlowych, jak i głównych ulic w mieście.

Inaczej ukształtowały się związki opinii kierowców zawodowych dotyczących **zachowania pieszych, rowerzystów i osób jadących na hulajnogach**. Odnosiły się do kolizyjności ruchu z pieszymi, rowerzystami i użytkownikami hulajnóg, zachowania innych kierowców, widoczności na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych oraz korków w godzinach szczytu. Widać więc, że czynników sprzyjających negatywnej opinii o zachowaniu niechronionych uczestników ruchu jest nieco mniej niż w przypadku nastawienia do innych kierowców.

Ostatnim wyzwaniem była **dostępność miejsc postoju krótkotrwałego**, która gorzej oceniana była przez uczestników, którzy równocześnie wyrażali negatywną opinię o oznakowaniu dróg, widoczności na skrzyżowaniach oraz jakości nawierzchni ulic osiedlowych. Jest to zrozumiałe mając na uwadze fakt, że dostrzeganie tego problemu dotyczyło głównie dwóch grup interesariuszy – kierowców taksówek oraz dostawców i kurierów.

Problematyczne ulice

W konsultacjach zgłoszonych zostało łącznie **110 ulic problematycznych** dla kierowców zawodowych, jednak 51 z nich pojawiło się tylko w jednej opinii i zostały uwzględnione we wcześniejszych częściach raportu. Kolejnych 21 wskazanych zostało dwukrotnie, przy czym tylko ulice Chopina, Gałczyńskiego, Gliniecka, Kluczyki, Kujawska, Łączna, Nad Strugą, Pod Dębową Górą, Przy Skarpie, Równinna, Świętopełka, Turystyczna i Wyszyńskiego oraz Trasę Średnicową w odpowiedziach na różne pytania.

Trzykrotnie uczestnicy wskazywali ulice Antczaka, Chabrową, Grzybową, Konstytucji 3 Maja, Krasińskiego, Kraszewskiego, Legionów (jako jedyną w trzech różnych kategoriach: oznakowania, przejść dla pieszych i oświetlenia), Lipnowską, Łyskowskiego, Mickiewicza, Rypińską i Wschodnią. Wskazania dotyczące ulic Chabrowej, Grzybowej, Lipnowskiej, Rypińskiej i Wschodniej pojawiły się wyłącznie w odpowiedziach na pojedyncze pytania.

Cztery razy w odpowiedziach uczestników znalazły się ulice Andersa, Grudziądzka, Inowrocławska i Ugory, przy czym ulice Andersa i Inowrocławska wyłącznie w kontekście potrzeby naprawy nawierzchni drogi. Pięciokrotnie wymieniona była ul. Batorego, głównie w kontekście jej północnego, gruntowego odcinka.

Najczęściej wskazywanym **ulicami problematycznymi** były:

- ul. Wapienna – wskazana 38 razy,
- ul. Chrobrego – 31 razy,
- ul. Poznańska – 29 razy w sześciu kategoriach odpowiedzi,
- ul. Hallera – 25 razy
- ul. Rydygiera – 21 razy,
- ul. Kościuszki – 15 razy w pięciu kategoriach odpowiedzi,
- ul. Okólna – 14 razy,
- ul. Łódzka – 11 razy,
- ul. Podgórska – 11 razy,
- ul. Szosa Chełmińska – 11 razy w sześciu kategoriach odpowiedzi,
- ul. Olsztyńska – dziesięć razy,
- ulice Bydgoska i Szosa Lubicka – po dziewięć razy,
- Aleja Solidarności – osiem razy,
- ulice Celnicza, Kociewska, Polna, Skłodowskiej-Curie oraz Żwirki i Wigury – po siedem razy,
- ul. Słoneczna – sześć razy.

Problematyczne skrzyżowania

Uczestnicy branżowych konsultacji społecznych zidentyfikowali również w swoich odpowiedziach **73 stwarzające problemy skrzyżowania dróg**, jednak aż 40 z nich pojawiło się wyłącznie w pojedynczych opiniach. Kolejnych 18 wskazanych było dwukrotnie, przy czym w różnych kategoriach identyfikowano trudności na Placu Pokoju Toruńskiego, Placu Teatralnym, Placu Towarzystwa Miłośników Torunia, rondzie Czadcy, skrzyżowaniach ulic Grudziądzkiej i Polnej, Polnej i Fortecznej, Polnej i Ugory, Szosy Chełmińskiej z ulicami Bema, Dekerta i Trasą Średnicową oraz ulic Św. Józefa i Żwirki i Wigury.

Najczęściej wskazywanymi problematycznymi skrzyżowaniami były:

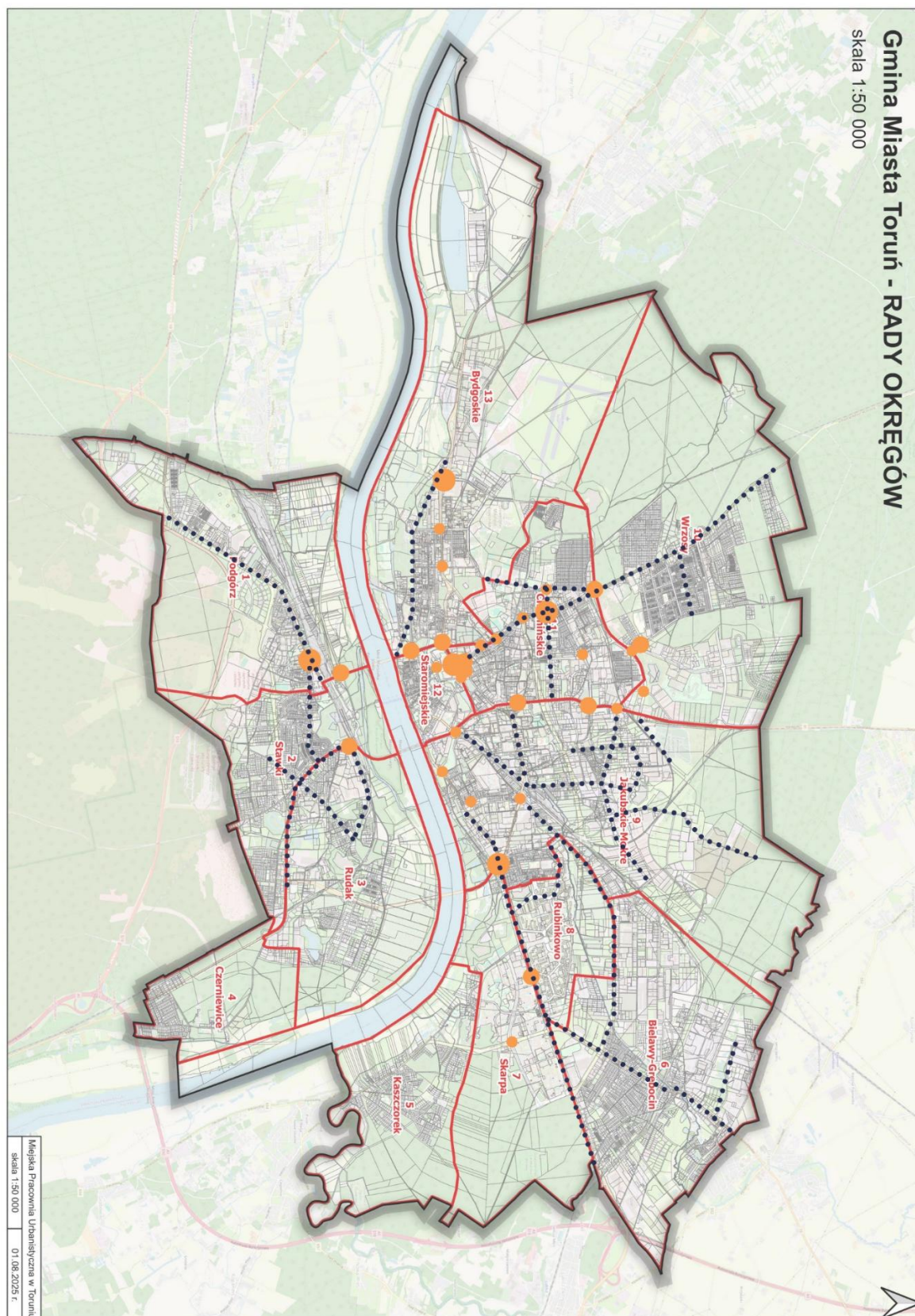
- Plac Skalskiego – wskazany 21 razy,
- Plac NOT – 15 razy,
- skrzyżowanie ulic Poznańskiej i Hallera – 12 razy,
- Plac Daszyńskiego – 11 razy,
- skrzyżowanie ulic Szosa Chełmińska oraz Żwirki i Wigury – 11 razy,
- Plac Armii Krajowej – sześć razy,
- skrzyżowanie ulic Grudziądzkiej i Wielki Rów – sześć razy,
- Plac Rapackiego – pięć razy,
- rondo Niepodległości – pięć razy,
- skrzyżowanie ulic Ugory i Watzenrodego – cztery razy,
- skrzyżowanie ulic Grudziądzkiej i Kościuszki – trzy razy,
- skrzyżowanie ulic Łódzkiej i Podgórskiej – trzy razy,
- skrzyżowanie ulic Szosa Chełmińska i Grudziądzkiej – trzy razy,
- skrzyżowanie ulic Szosa Chełmińska i Polnej – trzy razy,
- skrzyżowanie ulic Szosa Lubicka, Śląskiego i Jamontta – trzy razy.

Dostrzec można, że o ile problemy dotyczące dróg koncentrują się w północnej i lewobrzeżnej części miasta, o tyle **trudności wynikające z skrzyżowania dróg dotyczą przede wszystkim otoczenia mostów przez Wisłę, zachodniego wyjazdu z miasta oraz głównych ulic łączących północ Torunia z centrum miasta.**

Mapa problemów

Analiza danych pozwoliła również na opracowanie mapy przedstawiającej główne problematyczne lokalizacje – zidentyfikowane przez kierowców zawodowych **ulice oznaczone są granatową, przerywaną linią, zaś skrzyżowania pomarańczowymi punktami**, których rozmiar zwiększa się w zależności od liczby wskazań w ankiecie konsultacyjnej.

Na mapie oznaczono ulice, które wymienione zostały przez uczestników co najmniej pięciokrotnie oraz skrzyżowania opisywane przynajmniej dwa razy.



REKOMENDACJE

Na podstawie przeprowadzonych branżowych konsultacji dotyczących **potrzeb infrastrukturalnych kierowców zawodowych w Toruniu** określić można 18 działań priorytetowych lub sugerowanych, które powinny zostać rozważone jak istotne dla rozwoju mobilności miejskiej:

1. **Priorytetyzacja inwestycji infrastrukturalnych** III etapu Trasy Średnicowej, kontynuacji Trasy Wschodniej do północnej granicy miasta oraz bezkolizyjnego przejazdu przez tory kolejowe na ul. Równinnej.
2. Uwzględnienie w planach inwestycyjnych możliwości budowy Trasy Staromostowej na Lewobrzeżu oraz budowy drugiej nitki Trasy Średnicowej od ul. Grudziądzkiej do ul. Skłodowskiej-Curie.
3. **Priorytetyzacja bieżącej naprawy nawierzchni ulic Chrobrego i Wapiennej**, a także ulic Hallera, Poznańskiej i Rydygiera.
4. Uwzględnienie możliwości naprawy nawierzchni dróg Celniczej, Kociewskiej, Łódzkiej, Okólnej, Skłodowskiej-Curie oraz Żwirki i Wigury.
5. Ocenienie możliwości naprawy nawierzchni ulic Bydgoskiej, Podgórskiej, Polnej i Słonecznej.
6. **Wymiana nawierzchni gruntowej ulic Wapiennej i Batorego** na północ od Trasy Średnicowej.
7. **Priorytetowe podjęcie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na Placu Skalskiego oraz skrzyżowaniu ulic Poznańskiej i Hallera.**
8. Uwzględnienie możliwości podjęcia działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na Placu Daszyńskiego oraz skrzyżowaniu Szosy Chełmińskiej z ul. Żwirki i Wigury.
9. **Pilne podjęcie działań na rzecz poprawy stanu oznakowania poziomego** na toruńskich drogach.
10. **Przeprowadzenie kontroli oznakowania** na skrzyżowaniach ulic Grudziądzkiej i Legionów, Szosy Chełmińskiej i Grudziądzkiej, Ugory i Watzenrodego oraz na ulicach Poznańskiej i Św. Józefa.
11. **Uwzględnienie w planach Miasta poszerzenia ul. Okólnej lub przekształcenia jej w drogę jednokierunkową.**

12. Priorytetowe usprawnienie sygnalizacji świetlnej na Placu NOT i Alei Solidarności oraz skrzyżowaniu ulic Grudziądzkiej i Wielki Rów.
13. Rozważenie inwestycji w system kierowania ruchem zapewniający „zieloną falę” na głównych drogach w Toruniu oraz montażu zegarów odmierzających czas do zmiany cyklu sygnalizacji.
14. Poprawa oświetlenia przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych na ulicach Kościuszki, Podgórskiej, Rydygiera i Św. Józefa.
15. Poprawa oświetlenia ulic Kościuszki, Lubickiej i Poznańskiej.
16. Utworzenie miejsc postoju krótkotrwałego na ul. Czerwona Droga (przy Cinema City), ul. Szosa Chełmińska (przy targowisku po obu stronach jezdni) oraz na Zespole Staromiejskim.
17. Uwzględnienie w planach miasta remontów zatok autobusowych w sposób uwzględniający rekomendacje kierowców transportu publicznego.
18. Systemowe podejście do problemów wynikających z ruchu użytkowników hulajnóg elektrycznych.

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