



**W układzie jednojezdniowym, z bezpiecznymi przejściami dla pieszych i rondem - tak będzie wyglądała Trasa Staromostowa. Zmiany w projekcie wprowadzono po szerokich konsultacjach.**

*- Dzisiaj ogłaszamy nowy wariant Trasy Staromostowej, która będzie przebiegać od pl. Niepodległości do ul. Dekerta. Mamy projekt i wariant, który jest przedyskutowany od A do Z. On może nie będzie zadowalał wszystkich, ale uważam, że nasza propozycja jest pewnym kompromisem - **podkreśla Prezydent Torunia Paweł Gulewski.***

Przypomnijmy, że w maju 2024 roku Prezydent Miasta Torunia Paweł Gulewski, wsłuchując się w głosy mieszkańców, kupców z targowiska i osób korzystających z tego miejsca polecił MZD w Toruniu przeanalizowaniu wspólnie z wykonawcą możliwości wprowadzenia do projektu korekt uwzględniających postulaty zgłaszane przez te grupy.

Wykonawca prac (Balzola Polska sp. z o.o.) mając na względzie głosy pojawiające się w przestrzeni publicznej oraz decyzję Prezydenta Miasta Torunia, przystąpił wraz z

zespołem projektantów do wprowadzania zmian w projekcie pierwotnym (2 jezdnie, 2 pasy ruchu).

Powstały trzy nowe warianty przebiegu trasy. Na spotkaniach wewnętrznych z udziałem m.in. Prezydenta Miasta Torunia, drogowców, wykonawcy i projektantów wybrano jeden najbardziej zbliżony do oczekiwań społecznych. Wymagał on jednak dopracowania m.in. w zakresie skomunikowania trasy Staromostowej z nowym centrum Torunia oraz przeanalizowania w zakresie zwiększenia powierzchni zielonych. Po naniesieniu uwag, zmieniony wariant (2 jezdnie po 1 pasie ruchu) wraz z wariantem pierwotnym (2 jezdnie, 2 pasy ruchu) poddano konsultacjom społecznym.

Na początku sierpnia (8.08.) na Targowisku Miejskim przy ul. Szosa Chełmińska 31/35 odbyło się spotkanie z udziałem kupców, klientów, mieszkańców oraz przedstawicieli Rad Okręgu. Na spotkaniu zaprezentowano wariant pierwotny (2 jezdnie, 2 pasy ruchu) oraz zmieniony (2 jezdnie po 1 pasie ruchu). Zgłoszone uwagi przeanalizowano i częściowo wprowadzono do projektu.

Nowa koncepcja przebiegu Trasy Staromostowej została zaprezentowana w dniu 20 sierpnia br. na spotkaniu Pawła Gulewskiego Prezydenta Miasta Torunia z kupcami z Targowiska Miejskiego przy Szosie Chełmińskiej. W spotkaniu brali udział przedstawiciele MZD i Urbitoru. Na spotkaniu zostały zgłoszone uwagi m.in. w zakresie braku przejść dla pieszych, które zapewniłyby bezpieczne dojście klientów na targowisko. Zostało wskazane miejsce, gdzie można wyznaczyć dodatkowe miejsca parkingowe.

Wariant pierwotny (2 jezdnie, 2 pasy ruchu) i nowa koncepcja przebiegu Trasy Staromostowej zostały też wysłane do zaopiniowania Radzie Okręgu Chełmińskiej i Bydgoskiej oraz do Stowarzyszenia Rowerowy Toruń. Z rad okręgu wpłynęły zupełnie odmienne stanowiska w zakresie jedno i dwupasowej drogi. Z kolei Stowarzyszenie Rowerowy Toruń wskazał uwagi w zakresie dróg rowerowych.

## Trasa Staromostowa na odcinku od ul. Dekerta do pl. Niepodległości



## Jak będzie wyglądał nowy wariant Trasy Staromostowej?

Nowa koncepcja trasy to przede wszystkim **zawężenie ulicy do jednej jezdni po jednym pasie ruchu w każdą stronę i uspokojenie ruchu**. W propozycji uwzględniono połączenia nowego centrum Torunia z Trasą Staromostową, wprowadzono **dotatkowe przejścia dla pieszych naprzeciw wejścia na cmentarz i ulicy Gałczyńskiego**. Zredukowano powierzchnie utwardzone (beton i asfalt) na rzecz zwiększenia powierzchni terenów zielonych. Zminimalizowano też liczbę drzew, które zostaną wycięte pod realizację inwestycji (ok. 115 drzew, przy czym nasadzonych zostanie ok 130. Ostateczna liczba drzew do wycinki będzie ustalona po uszczegółowieniu projektu w zakresie wysokościowym). Zadbano też o **odpowiednią liczbę miejsc parkingowych** (297 miejsc: wzdłuż drogi 74 miejsca; przy Cinema City 70 miejsc; przy IPH 25 miejsc; od Szosy Chełmińskiej: 128 miejsc) i co ważne, nawierzchnia parkingów będzie wykonana z kostki przepuszczającej wodę. Wprowadzono też małą infrastrukturę w postaci stojaków rowerowych. W związku z inwestycją konieczne jest zabranie ok. 600 m<sup>2</sup> targowiska, o czym w toku konsultacji wariantu byli informowani kupcy.

*- Wszystko to, co doprojektowaliśmy czyli m.in. przejście na wysokości cmentarza, zostało zrobione zgodnie z literą prawa, ale przede wszystkim zgodnie z sugestią mieszkańców - wyjaśnia Ireneusz Makowski, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg.*

Podstawowe parametry drogi to:

- Długość odcinka - ok. 480 m
- Liczba skrzyżowań - 2
- Szerokość jezdni - 7-10,5 m / 4-8 m
- Szerokość chodników - ok. 2 m
- Szerokość drogi rowerowej - 2,5 m
- Długość drogi rowerowej - ok. 480 m x 2

## Umowa z wykonawcą w mocy

Firma Balzola Polska sp. Z o.o. w dniu 17.04.2024 r. podpisała z Miejskim Zarządem Dróg w Toruniu jedną umowę na realizację dwóch zadań:

- przebudowy drogi krajowej nr 91 w rejonie skrzyżowania z ul. Strobanda o wartości: 14 702 546,17 zł.

- przebudowy drogi wojewódzkiej nr 553 od pl. Niepodległości do ul. Dekerta (Trasa Staromostowa) o wartości: 18 179 459,50 zł.

Termin zakończenia obu zadań: listopad 2025 r. Jednakże z uwagi na przedłużające się uzasadnione uzgodnienia, opracowania i analizy prawne wykonawca zastrzegł, że jest uprawniony do wnioskowania o korekty w zakresie terminu wykonania Trasy Staromostowej.

Obecnie Balzola Polska sp. z o.o. wszystkie siły skierowała na rozbudowę DK 91 i budowę ronda na wysokości ul. Strobanda. Prace realizowane przy DK 91:

- wykonano odhumusowanie,
- wybudowano kanał deszczowy oraz wpusty na jezdni wschodniej,
- wykonano roboty ziemne pod jezdnię wschodnią,
- ułożono warstwę podbudowy pomocniczej pod jezdnię wschodnią wraz z przykryciem warstwą kruszywa,
- obecnie trwają prace brukarskie oraz na ukończeniu są prace projektowe branż elektrycznej i teletechnicznej. Zgodnie z wcześniejszymi deklaracjami jeszcze w tym roku jest planowane wykonanie nawierzchni bitumicznej jezdni wschodniej oraz przeniesienie ruchu kołowego na tą jezdnię, celem prowadzenia prac na jezdni zachodniej.

### **Harmonogram robót na Trasie Staromostowej:**

- prace projektowe wraz z uzgodnieniami: 10.10.2024 - 30.01.2025 r.
- przejęcie placu budowy: do 10.01.2025 r.
- wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu: 13.01.2025 r.
- roboty przygotowawcze - rozbiórki: 13.01.2025 - 14.02.2025 r.
- przebudowa sieci podziemnych: od 17.02.2025 w miarę sprzyjających warunków pogodowych
- roboty ziemne: od 03.03.2025 r.

### **Zbadaliśmy natężenie ruchu**

Projektując nowy wariant Trasy Staromostowej Miejski Zarząd Dróg w Toruniu zlecił analizę ruchu drogowego. Została ona przygotowana przez dr hab. inż. Jacka Chmielewskiego, prof. PK dr hab. inż. Jana Kempę, prof. PBS.

Celem opracowania była analiza zasadności wyboru typu przekroju poprzecznego planowanego połączenia drogowego ul. Szosa Chełmińska (na wysokości ul. Dekerta) z Rondem Niepodległości. W początkowych planach rozwoju sieci drogowej Torunia zakładano, że omawiane połączenie będzie miało przekrój dwujezdniowy, z dwoma jednokierunkowymi pasami ruchu na każdej jezdni. W ostatnich latach pojawiło się jednak wiele nowych inwestycji transportowych w Toruniu, zmienia się sytuacja demograficzna miasta, a także zachowania transportowe jego mieszkańców oraz sposób zagospodarowania przestrzennego. W związku z tym zasadne staje się postawienie pytania, czy budowa tego połączenia w formie dwujezdniowej, z dwoma pasami ruchu na każdej jezdni, nadal jest uzasadniona, zwłaszcza pod kątem ruchowym. Należy także uwzględnić aspekty ekonomiczne budowy i utrzymania analizowanego odcinka, a także elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego – bezpieczeństwa mieszkańców. Stąd pojawiła się potrzeba analiz ruchowych mających na celu udzielenie odpowiedzi na to pytanie.

Analizy przeprowadzono po wcześniejszej wizycie terenowej, a także pomiarach bezpośrednich zrealizowanych przez przeszkolony zespół. Celem pomiarów była weryfikacja rzeczywistych aktualnie panujących natężeniu ruchu w przedmiotowym obszarze. Wyniki pomiarów potwierdziły dużą zgodność danych symulowanych w modelu transportowym toruńskiego obszaru funkcjonalnego z wynikami pomiarowymi. Wyniki pomiarowe okazały się nieznacznie niższe w stosunku do danych prezentowanych przez model transportowy obszaru funkcjonalnego Torunia, co wskazuje na stabilizację ruchu na terenie miasta Torunia.

Na bazie zrealizowanych pomiarów terenowych model ruchu został skalibrowany, a następnie przeprowadzono analizy symulacyjne dla dwóch scenariuszy budowy przedmiotowego połączenia drogowego: przekroju 2-jezdniowego zgodnie z wcześniejszymi założeniami planistycznymi, a także alternatywne, jednej dwukierunkowej jezdni. Tutaj istotną okazała się definicja typów skrzyżowań na tym odcinku, a także dopuszczalne relacje skrętne. Skrzyżowania ulic dwujezdniowych z ulicami jednojezdniowymi cechują się istotnymi zagrożeniami w bezpieczeństwie ruchu drogowego dla relacji lewoskrętu i jazdy na wprost. Stąd wymagają one często budowy rond lub sygnalizacji świetlnej. Alternatywnym rozwiązaniem jest pozostawienie na skrzyżowaniach jedynie relacji prawoskrętnych. Budowa skrzyżowań ulic jednojezdniowych nie stwarza wyżej niewymienny problemów i umożliwia stosowanie skrzyżowań zwykłych z dopuszczeniem wszystkich relacji skrętnych.

Mając powyższe na uwadze przeprowadzono analizy symulacyjne dla okresu prognozy roku 2030 i 2040. Wyniki tych prognoz wskazują, iż w pełni zasadne jest zastosowanie przekroju jednojezdniowego dla wyżej wymienionego odcinka. Zapewni to zarówno lepsze skomunikowanie analizowanego obszaru, jak i odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednocześnie wpisuje się w trend ograniczenia przestrzeni transportowej w centrach miast na rzecz przestrzeni przyjaznej mieszkańcom.

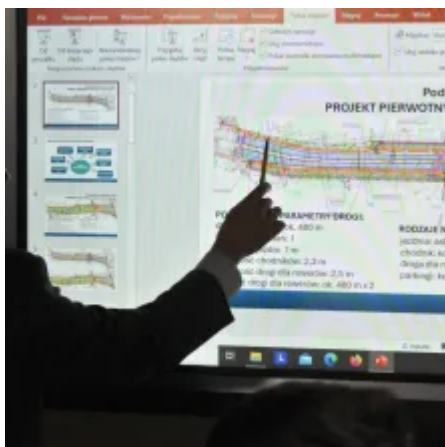
---

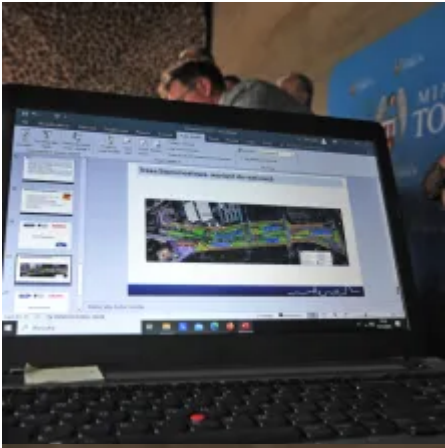
### Do pobrania:

- [Prezentacja dot. Trasy Staromostowej](#)

Zdjęcie główne: Fot. © UMT 2024, autor: Sławomir Kowalski, licencja: CC BY-NC 4.0

Zdjęcia w galerii: Fot. © UMT 2024, autor: Małgorzata Litwin, licencja: CC BY-NC 4.0







- [Powrót](#)
- [Udostępnij na: X](#)
- [Udostępnij na: FB](#)
- [Drukuj](#)
- [PDF](#)