

KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



JAK URZĄDZIĆ RUCH NA
MOSTACH OSOBOWICKICH?

RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	4
Jaki był kontekst konsultacji?	4
Co było przedmiotem konsultacji?	5
Mosty jako obiekt zabytkowy	5
PRZEBIEG KONSULTACJI	7
Podsumowanie spotkań	7
Punkt konsultacyjny	8
Podsumowanie formularza	9
Nadesłane maile	10
Efekt konsultacji – wariant projektowy IIa	10
ZESTAWIENIE OPINII	12
Opinie dotyczące pytania nr 1	12
Opinie dotyczące pytania nr 2	21
Opinie dotyczące pytania nr 3	30
Opinie dotyczące pytania nr 4	39
Opinie dotyczące pytania nr 5	48
Opinie dotyczące pytania nr 6	59
Opinie dotyczące pytania nr 7	66
Opinie poza zakresem konsultacji	75
PODSUMOWANIE	86
Konkluzje	86
Wariant II A	87
Partnerzy lokalni	88
Informacja o realizatorach	89



NAZWA KONSULTACJI

Jak urządzić ruch na Mostach Osobowickich?



TERMIN KONSULTACJI

7 kwietnia – 5 maja 2021 r.



FORMY KONSULTACJI

- e-spotkanie dla wrocławian i wrocławianek | 15.04, g. 17.30
- e-spotkania dla radnych osiedlowych | 12 i 28. 04, g. 17.30
- punkt konsultacyjny | 17.04., g. 10.00-13.00
- e-formularz opinii | 7. 04 – 5.05



PROMOCJA KONSULTACJI

- BIP UMW, obwieszczenie
- plakaty (w mieście, na tablicach RO) – ok. 50
- Wrocław rozmawia: www, FB, Twitter, Instagram
- biuletyn miejski "wroclaw.pl"
- FB: wydarzenie, grupy osiedlowe, grupa WRO-NGO, fp: FEPS
- informacja dla samorządów osiedlowych i SCAL Wrocław, NGO (Tratwa Forum, Sektor3)
- maile do interesariuszy



LICZBA UCZESTNIKÓW

- e-spotkanie dla mieszkańców i mieszkank | 71 osób
- e-spotkania dla samorządów osiedlowych | 18
- punkt konsultacyjny | 20



LICZBA OPINII

- e-formularz opinii | 807
- e-maile | 6



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Z punktu widzenia użytkowników wszystkich środków transportu Mosty Osobowickie odgrywają newralgiczną rolę dla północnej części miasta. Położone są w ciągu podstawowego układu dróg we Wrocławiu. Prowadzony jest nimi główny korytarz tramwajowy w kierunku Osobowic i północnych osiedli mieszkaniowych. Wraz z ulicami: Reymonta i Pomorską tworzą ciąg komunikacyjny, łączący Śródmieście Wrocławia i jego centrum z osiedlami położonymi po północnej stronie rzeki. Jest to zatem jedna z ważniejszych przepraw na Odrze. Obecnie jeżdżą tędy trzy linie tramwajowe i dwie autobusowe. Mosty stanowią też ważne powiązanie komunikacyjne dla rowerzystów i pieszych, spacerujących wałami nad rzeką i, razem z Warszawskimi, tworzą atrakcyjną pętlę rekreacyjną.

Budowa Mostów rozpoczęła się w 1897 r. Dziś są one obiektami cennymi historycznie i objęte są ścisłą ochroną konserwatorską, nie tylko pod względem wyglądu zewnętrznego, ale również unikalnej konstrukcji, stanowiącej przykład dziedzictwa inżynierii mostowej z przełomu XIX i XX w.

Aktualnie jezdnia na Mostach jest w złym stanie technicznym, zwłaszcza w obrębie torowiska i na dojazdach. Są na niej koleiny, spękania, rozległe deformacje oraz ubytki. Zagraża to bezpieczeństwu ruchu publicznego. Nawierzchnia chodników, które są bardzo wąskie, jest nierówna, płyty betonowe „klawiszują”; występują na nich pęknięcia i ubytki, przez co droga nie zapewnia należytej wygody użytkownikom. Konstrukcja również wykazuje szereg uszkodzeń, które obniżają przydatność użytkową, estetykę i bezpieczeństwo.



W celu przywrócenia obiektom odpowiedniego stanu technicznego, nośności oraz funkcji należy wykonać ich przebudowę.

Co było przedmiotem konsultacji?

Mosty zostaną poddane remontowi, w związku z tym mieszkanki i mieszkańcy miasta mieli możliwość wzięcia udziału w konsultacjach społecznych na ten temat. Omawiano cztery różne warianty sposobu urządzenia ruchu na Mostach (oraz dwie opcje nawrotki). Przedstawiono też opcję nr 5 określoną jako "wyzwanie" – dobudowa kładki pieszo-rowerowej obok Mostów. Konceptcje zostały przygotowane przez firmę projektową PBW Inżynieria Sp. z o.o.

Celem konsultacji było zebranie opinii i rekomendacji mieszkańców i mieszanek na temat proponowanych wariantów.

Opisy tych wariantów wraz z wizualizacjami i plikami poszczególnych wariantów do pobrania znajdują się na stronie internetowej wrocławskich konsultacji społecznych pod adresem:

www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-jak-urzadzic-ruch-na-mostach-osobowickich-koncepcje.

Mosty jako obiekt zabytkowy

Niezwykle ważnym aspektem remontu Mostów jest uwzględnienie zaleceń Miejskiego Konserwatora Zabytków. Przy opiniowaniu wariantów i zgłaszaniu rekomendacji należało przede wszystkim wziąć pod uwagę, że:

- bezwzględnemu zachowaniu podlegają: zasadnicza kompozycja przestrzenna (w tym: rozmiary Mostów, ich forma, artykulacja, czyli podział balustrad wraz z wykrojem, wielkością i rozmieszczeniem otworów, wszystkie zachowane oryginalne elementy i detale architektoniczne), a także materiały zastosowane do ich budowy i wykończenia;
- bezwzględnemu zachowaniu podlega konstrukcja;



- należy przywrócić nawierzchnię chodnika z płyt kamiennych;
- na ścieżce rowerowej można zastosować nawierzchnię polimerową lub asfaltową, jednak wyklucza się możliwości wykończenia chodników w całości asfaltem;
- przy wymianie torowiska należy zastosować płyty typu węgierskiego o fakturze kostki brukowej;
- należy odtworzyć zadaszone wieżyczki na tarasach widokowych (tzw. strzyżyny), znajdujące się pierwotnie na moście Północnym;
- należy przywrócić historyczne żeliwne słupy latarni oraz ozdobne metalowe słupy trakcyjne;
- zaleca się usunięcie lub zmianę usytuowania istniejących, nieestetycznych, rurociągów znajdujących się na wspornikach po obu stronach Mostów.



PRZEBIEG KONSULTACJI

Podsumowanie spotkań

Konsultacje rozpoczęło e-spotkanie z przedstawicielami i przedstawicielkami samorządów osiedlowych. Miało ono miejsce w poniedziałek, 12 kwietnia 2021 r., o godz. 17:30. Zostało przeprowadzone na platformie do webinarów Zoom, zapewniającej jednoczesną transmisję wizji i dźwięku.

Tematem spotkania była planowana przebudowa Mostów Osobowickich. Do uczestnictwa w nim zostali zaproszeni przedstawiciele i przedstawicielki tych osiedli, które znajdują się bezpośrednio przy planowanej inwestycji, oraz tych, które wcześniej wyrażały swoją opinię na ten temat. Uczestniczyli w nim także pracownicy i pracownice Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz firmy projektowej. Za moderację odpowiedzialni byli: Krzysztof Nowak i Anna Cwynar z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich.

Spotkanie odbyło się w następującym porządku:

1. Wprowadzenie organizacyjne
2. Wprowadzenie merytoryczne do tematu
 - a. Kontekst inwestycji
 - b. Kwestie związane z przepisami o ochronie zabytków
 - c. Cel konsultacji
3. Przedstawienie różnych wariantów
 - a. Omówienie po kolei każdego z 4 wariantów remontu, 2 wariantów nawrotki i wariantu "Wyzwanie"
 - b. Skutki wyboru każdego z wariantów
4. Dyskusja
5. Podsumowanie



Wątki, które pojawiły się w dyskusji to: konieczność pozostawienia lewoskrętu w ul. Osobowicką, rezygnacja z planowanej nawrotki, zbudowanie oddzielnej kładki pieszo-rowerowej oraz utrzymanie obecnej przepustowości Mostów.

Kolejne spotkanie adresowane było do wszystkich mieszkańców i mieszkanki miasta. Odbyło się w czwartek, 15 kwietnia 2021 r., o godz. 17:30 na platformie Clickmeeting. Wzięło w nim udział 71 uczestników i uczestniczek. Spotkanie moderowane było przez przedstawicieli Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich, których merytorycznie wspierali przedstawiciele i przedstawicielki Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz firmy projektowej.

Spotkanie rozpoczęło się od przekazania agendy oraz informacji dot. całego procesu (Co konsultujemy? W jaki sposób? Jaki jest harmonogram konsultacji? Jak można zgłaszać opinie?). Następnie zostały przedstawione dwie prezentacje nt. Mostów Osobowickich oraz opowiedziano o wariantach ich remontu.

W zasadniczej części spotkania mieszkanki i mieszkańcy mieli możliwość zadawania pytań oraz zgłoszenia swoich sugestii.

Zapis nagrania spotkania w całości jest dostępny tutaj:

www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-jak-urzadzic-ruch-na-mostach-osobowickich-e-spotkanie (dostęp: 22.11.2021).

Punkt konsultacyjny

Osobnym wydarzeniem był punkt konsultacyjny, zorganizowany przy ul. Pasterskiej, na wale między Mostami Osobowickimi. W sobotę, 17 kwietnia 2021 r., pod charakterystycznym błękitnym namiotem "Wrocław Rozmawia", w godzinach od 10:00 do 13:00 można było wyrazić swoją opinię w plenerze. Zrobiło to 20 osób.

Zgłoszone postulaty dot. przedmiotu konsultacji to:

- "Nie" dla nawrotki, niezależnie od jej wariantu;



- "Tak" dla pozostawienia skrętu w lewo w ul. Obornicką;
- Wspólny ciąg pieszo-rowerowy w obie strony, odseparowany od jezdni;
- "Nie" dla ograniczenia ruchu samochodowego na Mostach;
- "Tak" dla wydzielonych pasów dla komunikacji miejskiej;
- "Tak" dla ukrycia rur ciepłowniczych;
- Przystanki dostosowane do potrzeb mieszkańców i mieszkank nie niezależnie od wieku i sprawności.

Zestawienie opinii, ze względu na ich objętość, stanowi osobny załącznik (nr 4).

W środę, 28 kwietnia 2021 r., w godz. 17:30–19:30, odbyło się (on-line) dodatkowe spotkanie przedstawicieli Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o., Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz projektantów z reprezentantami i reprezentantkami samorządów osiedlowych. Tematem przewodnim był postulat budowy oddzielnej kładki pieszo-rowerowej. W trakcie spotkania wyjaśniono, że nie jest ona przedmiotem konsultacji i na razie nie ma jej w planach i budżecie, chociaż nie jest wykluczone, że może powstać w przyszłości. Podkreślono, że, mając na uwadze aktualną sytuację w szerokim kontekście, należy wybrać takie rozwiązanie w zakresie przebudowy Mostów, które jest niezależne od powstania kładki.

Podsumowanie formularza

Przez cały czas trwania konsultacji, czyli od 7 kwietnia do 5 maja 2021 r., dostępny był w Internecie formularz opinii. Zawarto w nim siedem pytań otwartych, które brzmiały następująco:

1. Co, z perspektywy pieszego/ pieszej, powinno być najważniejsze przy przebudowie Mostów Osobowickich (szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, oddzielenie od innych użytkowników ruchu itp.)?
2. Co jest dla Ciebie najistotniejsze, kiedy przejeżdżasz przez Mosty Osobowickie jako rowerzysta/ rowerzystka?



3. Wymień najważniejsze potrzeby osoby kierującej pojazdem osobowym, które powinniśmy wziąć pod uwagę, przebudowując Mosty Osobowickie.
4. O czym należy pamiętać, projektując przebudowę Mostów Osobowickich, z perspektywy komunikacji zbiorowej?
5. Mosty Osobowickie posiadają również wartość jako zabytek. Na co z tej perspektywy należy zwrócić uwagę?
6. Dodatkowo proponuje się, wraz ze zmianami na Mostach Osobowickich, wprowadzenie na ul. Bałtyckiej nawrotki dla aut skręcających w lewo na moście (jadąc z centrum w kierunku Osobowic). Zapoznaj się z dwoma wariantami tych nawrotek i napisz, co o nich sądzisz.
7. Poniżej możesz wpisać dodatkowe opinie, które mogą mieć znaczenie w projektowaniu przebudowy Mostów Osobowickich.

Łącznie przesłano **807** formularzy. Wszystkie wyrażone opinie znajdują się w **Załączniku nr 6** do raportu.

W niniejszym raporcie, w tabeli poniżej, ujęto wszystkie opinie (połączone; bez względu na to, czy dany głos pojawił się jeden raz czy wielokrotnie), po to, by każda opinia mogła zostać wyjaśniona przez odpowiednią jednostkę Urzędu Miejskiego Wrocławia – by każdy głos został usłyszany.

Nadesłane maile

W ramach konsultacji nadesłano także maile. Przyszło sześć listów elektronicznych, trzy z nich zawierały opinie merytoryczne, a pozostałe stanowiły korespondencję bieżącą. Treść tych, w których przekazano opinie, stanowi **załącznik nr 5**.

Efekt konsultacji – wariant projektowy IIa

Wynikiem analizy opinii mieszkańców i uwzględnieniem wyrażonych w nich potrzeb jest modyfikacja wariantu II i stworzenie dodatkowego wariantu II a. Głównymi jego założeniami są:

- Poprawa komfortu i bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez wydzielenie trasy rowerowej.



- Wydzielony pas dla komunikacji zbiorowej w kierunku "z centrum".
- Samochody poruszające się poza torowiskiem z płyt typu węgierskiego - mniejsze zużycie eksploatacyjne płyt w kierunku 'z centrum".
- Możliwość ukrycia sieci ciepłej w konstrukcji Mostów.

Więcej informacji o wariantach IIa znajduje się w Podsumowaniu na końcu Raportu.

Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!



ZESTAWIENIE OPINII

Opinie dotyczące pytania nr 1

Co, z perspektywy pieszego/pieszey, powinno być najważniejsze przy przebudowie Mostów Osobowickich (szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, oddzielenie od innych użytkowników ruchu itp.)?

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji
1	Oddzielenie od ruchu samochodowego w postaci DDR-u (drogi dla rowerów – przyp. WSS) to fajna opcja.	Opinia uwzględniona w wariancie II A
2	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu, z zachowaniem osobnego pasa dla tramwajów i osobnego dla samochodów, tak, żeby utrzymać przepływ na wylotówkę (ul. Żmigrodzka).	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A
3	Oddzielenie ruchu pieszych i rowerzystów	Opinia uwzględniona w wariancie II A
4	Chodnik mógłby być współdzielony z rowerzystami tak, jak na Mostach Trzebnickich.	Opinia nieuwzględniona Zgodnie z obowiązującą polityką mobilności należy dążyć do rozdzielania ruchu pieszego i rowerowego m.in. ze względu na poprawę bezpieczeństwa.
5	Przejście dla pieszych na drugą stronę Mostów (jak najbliżej brzegów kanałów i krańców Mostów)	Opinia uwzględniona Przy ul. Osobowickiej takie przejście istnieje, a przy wybrzeżu Korzeniowskiego jest projektowane



		w ramach innego zadania, w związku z przebudową skrzyżowania.
6	Wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych (także od strony ul. Reymonta).	Opinia uwzględniona Przy ul. Osobowickiej takie przejście istnieje, a przy wybrzeżu Korzeniowskiego jest projektowane w ramach innego zadania, w związku z przebudową nowego skrzyżowania.
7	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni powinna być zapewniona w ciągu jednego cyklu świateł.	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A
8	Szerokość chodnika: przynajmniej 2 m (optymalnie 2,5 m)	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A Projektowana szerokość chodnika to min. 2 m.
9	Szerokość chodnika: 1,5-1,8 m, a przynajmniej dwukrotnie większa niż obecna, spacerują tam rodziny z dziećmi.	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A Projektowana szerokość chodnika to min. 2 m.
10	Chodnik bez przewężeń i elementów blokujących tj. słupów, latarni itp.	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A Projektowana szerokość chodnik to min. 2 m.
11	Chodnik o szerokości 2 m wraz z jednokierunkową ścieżką rowerową po obu stronach	Opinia częściowo uwzględniona Ze względu na ograniczoną szerokość obiektu zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2 m, a dodatkowo w wariantcie II A – jednostronną dwukierunkową drogę rowerową.
12	Zostawić układ, który jest teraz, naprawić tylko nawierzchnię.	Opinia częściowo uwzględniona w wariantcie I



13	Zachodnia strona Mostów jest mniej używana niż wschodnia, więc infrastruktura tam, moim zdaniem, powinna być bardziej rozwinięta, m.in. chodnik szerszy, ze wspólną częścią drogi rowerowej.	Opinia częściowo uwzględniona Wariant II A uwzględnia po stronie wschodniej chodnik i wydzieloną dwukierunkową drogę rowerową.
14	Proponuję przekształcenie zachodniego chodnika w drogę rowerową i przy takim rozwiązaniu powinny być światła przed Mostami od strony Kleczkowa.	Opinia nieuwzględniona Na obiektach mostowych należy zapewnić możliwość komunikacji pieszej po obu stronach.
15	Poszerzenie Mostów, tak, aby zmieścili się piesi, rowerzyści, 2 pasy dla aut i buspas lub tramwaj.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu ze względu na wpis do rejestru zabytków.
16	Myślę, że niepotrzebny jest pas dla pieszych w kierunku do centrum. Za Mostami i tak jest przejście. Po co marnować tyle szerokości tylko po to, aby ktoś tamtędy przeszedł? O wiele częściej uczęszczana jest strona w kierunku od centrum, ale nie mam oparcia w badaniach.	Opinia nieuwzględniona Na obiektach mostowych należy zapewnić możliwość komunikacji pieszej po obu stronach.
17	Niedopuszczalne jest tworzenie ciągu tylko po jednej stronie mostu np. w postaci kładki.	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A
18	Konieczne jest wyrównanie nawierzchni chodników: nie płyty ani kafle z dylatacjami, tylko najlepiej asfalt/antypoślizgowa nawierzchnia.	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A Obiekt jest wpisany do rejestru zabytków. Rodzaj nawierzchni będzie wymagał uzgodnienia z Miejskim Konserwatorem Zabytków.
19	Płynna nawierzchnia chodnikowa dla osób poruszających się na różnego typu pojazdach o napędzie manualnym (wózek inwalidzki,	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A Obiekt jest wpisany do rejestru



	wózki z dziećmi, deskorolki, rolki)	zabytków. Rodzaj nawierzchni będzie wymagał uzgodnienia z Miejskim Konserwatorem Zabytków.
20	Postuluję o fizyczne uniemożliwienie kierowcom aut przekraczania prędkości, uspokojenie ruchu kołowego.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości fizycznego nałożenia ograniczenia prędkości na poruszające się po obiekcie pojazdy mechaniczne.
21	Uważam, że opcja 1 (bez zmian) jest najlepsza, ponieważ przepustowość ruchu na wylotowej ulicy z miasta jest bardzo istotna. Liczba pieszych oraz rowerzystów nie jest aż taka duża, żeby im podporządkowywać cały ruch na Mostach, a dla MPK jest osobny pas ruchu.	Wyjaśnienie Bezpieczeństwo i zaprojektowanie ulicy w zrównoważony sposób jest równie istotną kwestią. O przepustowości odcinka ulicy nie decyduje liczba pasów ruchu dla aut na odcinkach między węzłami, tylko rozwiązania na skrzyżowaniach. Dlatego wariant II A, odmiennie dzieląc przestrzeń, zapewnia przepustowość na Mostach.
22	Potrzebne jest dobre oświetlenie.	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A
23	Przy wybrzeżu Korzeniowskiego (lub przy ul. Pasterskiej) przydałoby się przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, ale ze znakiem zapalonym w momencie przejścia i gdy pieszy chce przejść; przejście najlepiej w formie wyniesionej.	Opinia częściowo uwzględniona Przy wybrzeżu Korzeniowskiego, w ramach innego zadania, jest projektowane przejście pod nadzorem sygnalizacji świetlnej.
24	Postuluję pozostawienie dotychczasowego przejścia na skrzyżowaniu z ul. Osobowicką i ul. Na Polance.	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A
25	Przejście dla pieszych od strony Kleczkowa w obrębie 50 m od Mostów	Opinia częściowo uwzględniona Przy wybrzeżu Korzeniowskiego, w



		ramach innego zadania, jest projektowane przejście dla pieszych pod nadzorem sygnalizacji świetlnej.
26	<p>Przejście dla pieszych na wysokości ul. Pasterskiej (włączenie w układ komunikacyjny ul. Pasterskiej) – przedłużenie ścieżki spacerowej po wałach.</p> <p>Przy wariancie II byłoby również używane przez rowerzystów w celu dotarcia do budynków na ul. Pasterskiej, śluzy, wału. W innym wypadku rowerzyści, chcąc dostać się na ul. Pasterską, wybiorą jazdę po drugiej stronie ulicy lub po chodniku (bo nie będzie tam ścieżki rowerowej).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Nie planuje się przejść dla pieszych w obrębie Mostów.</p>
27	<p>Potrzebne są niskie krawężniki przy przejściach dla wózków.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Obniżone krawężniki na przejściach dla pieszych to standard przy nowych inwestycjach..</p>
28	<p>Postuluję szeroki, bezkolizyjny zjazd do <i>beach barów</i> – w tych miejscach jest wyjątkowo niebezpiecznie.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Przy zejściach na wały ciągi komunikacyjne zostaną połączone w sposób spójny z projektowanym układem komunikacyjnym.</p>
29	<p>Proszę o ustawienie koszy na śmieci na końcach Mostów.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p>
30	<p>Wystarczy zaplanowanie tylko jednego wydzielonego chodnika dla pieszych – o szerokości umożliwiającej swobodne mijanie się pieszych, idących w przeciwnych kierunkach.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Na Mostach należy zapewnić możliwość komunikacji pieszej po obu stronach.</p>
31	<p>Potrzebna jest barierka ochronna/ zabezpieczenie przed ochlapaniem</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p>



	przez samochody, bo w obecnej chwili nie ma gdzie uciekać przed wodą z kałuży.	Obiekt jest pod ochroną Miejskiego Konserwatora Zabytków, a więc nie możliwe jest stawianie dodatkowych przesłon. Jednakże po przebudowie Mostów woda odprowadzana będzie z obiektu znacznie sprawniej.
32	Zwykły chodnik wystarczy, ew. z oddzieleniem barierą energochłonną (jak Mosty Trzebnickie czy Mosty Warszawskie).	Opinia częściowo uwzględniona Zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2 m.
33	Potrzebny jest chodnik po obu stronach.	Opinia uwzględniona Zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2 m.
34	Chodnik po jednej stronie wspólny dla rowerów i pieszych	Opinia nieuwzględniona Zgodnie z obowiązującą polityką mobilności należy dążyć do rozdzielania dróg pieszych i rowerowych m.in. ze względu na poprawę bezpieczeństwa.
35	Uważam, że koncepcja przebudowy Mostów powinna uwzględniać fakt, że Mosty te są zabytkiem. A zatem, żeby utrzymać ich walory, nie zawsze będzie możliwe spełnienie wszystkich norm z zakresu szerokości chodników czy ścieżek rowerowych. Dlatego uważam, że na pasie, który w tej chwili stanowi chodnik, powinny być wydzielone pasy oddzielnie dla rowerzystów i dla pieszych, nawet jeśli będą one bardzo wąskie.	Opinia uwzględniona w wariantcie II A Zaprojektowane obustronne chodniki i jednostronna dwukierunkowa droga rowerowa spełniają minimalne wymagania co do szerokości, jednocześnie nie naruszając walorów zabytkowych obiektu.
36	Proszę uwzględnić: zapewnienie możliwości zatrzymania się i odpoczynku osobom z	Wyjaśnienie Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte



	ograniczeniami ruchu; tarasy widokowe – możliwość podziwiania Mostów.	na etapie projektu budowlanego. Wtedy, w porozumieniu z Miejskim Konserwatorem Zabytków, zostanie przeprowadzona analiza możliwości wyznaczenia takich miejsc.
37	Postuluję przejście pod Mostami wzdłuż rzeki.	Opinia nieuwzględniona Zakres projektu nie obejmuje zagospodarowania terenów Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pod Mostami.
38	Proponuję: <ul style="list-style-type: none">- pas dla pieszych po jednej stronie drogi,- pas dla aut po jednej,- pas dla tramwajów/ busów/ elektryków/ taksówek po jednej,- pas dla tramwajów, autobusów, samochodów elektrycznych i taksówek – po drugiej stronie,- pas dla aut – po drugiej stronie,- pas dla rowerów po drugiej stronie drogi.	Opinia nieuwzględniona Na Mostach należy zapewnić możliwość komunikacji pieszej po obu stronach drogi.
39	Zminimalizowanie hałasu	Opinia uwzględniona Powstaną torowiska i nawierzchnie wybudowane wg nowych standardów – takich, które pozwalają na obniżanie hałasu.
40	Kontynuacja ścieżki pieszo-rowerowej pod Mostami, tej biegnącej od Mostów Trzebnickich	Opinia nieuwzględniona Zakres projektu nie obejmuje zagospodarowania terenów Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pod



		Mostami.
41	Umożliwienie zejścia na teren zielony pod Mostami (przerwa w barierkach + schodki)	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów Mostów ze względu na wpis do rejestru zabytków. Wykonanie przerwy w barierkach wiązałoby się z koniecznością wprowadzenia takiej zmiany.
42	Ruch pieszy na Mostach jest stosunkowo ograniczony, bez względu na porę dnia. Obiekt nie stanowi ciągu spacerowego ani komunikacyjnego. Dostępność środków komunikacji zbiorowej po obu stronach przeprawy jest taka sama, nie ma więc powodów do przechodzenia na drugą stronę przez pieszych (poza okresem Wszystkich Świętych). Nieposzerzone ciągi piesze, oddzielone od ruchu samochodowego, powinny zaspokoić bieżące i przyszłe potrzeby.	Opinia uwzględniona Zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2 m.
43	Należy uwzględnić to, że w okolicy mieszka coraz więcej ludzi, w dodatku nieopodal znajduje się duży cmentarz, który ma względnie mały parking, a wokół są tereny zielone. W związku z tym bardzo wiele ludzi przemierza Mosty Osobowickie pieszo lub na rowerach. Piesi często idą z psami albo jadą na rolkach.	Opinia uwzględniona Ze względu na ograniczoną szerokość obiektu zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2 m, a dodatkowo, w wariantcie II A – jednostronną dwukierunkową drogę rowerową.
44	Proszę nie planować żadnych przejść na środku.	Opinia uwzględniona Nie przewiduje się projektowania żadnych przejść dla pieszych na



		środku Mostów.
45	Konieczne jest ograniczenie uciążliwości przeprawy przez Mosty, czyli usunięcie przeszkód dla osób z ograniczeniami ruchowymi ("stromo" podejście na Mosty od strony centrum).	Opinia nieuwzględniona Ze względu na remont istniejącego obiektu korekty niwelety (rządnych drogi) mogą być wykonane w bardzo nieznacznym zakresie.
46	Skrzyżowanie ul. Reymonta z Wyb. Conrada-Korzeniowskiego wydaje się niebezpieczne zarówno dla samochodów, jak i dla pieszych, którzy mogą zostać potrąceni przez szybko skręcające w wybrzeże samochody. Dodatkowo najbliższe przejście dla pieszych jest za Mostami lub przy poprzedzającym go skrzyżowaniu. Może warto rozważyć sygnalizację świetlną i przejście przy skrzyżowaniu ul. Reymonta i wyb. Korzeniowskiego lub chodnik pod Mostami.	Wyjaśnienie Opinia zostanie uwzględniona w ramach innego zadania związanego z przebudową opisanego skrzyżowania.
47	Jedno z przejść dla pieszych na przystanku pn. Most Osobowicki (to bardziej oddalone, na jezdni skierowanej w stronę Mostów) jest zbędne. Praktycznie nigdy nie jest ono używane, bo w najbliższej okolicy nie ma zabudowy mieszkaniowej, a tworzy sztuczną śluzę, która doprowadza do zatrzymywania się pojazdów. Mogłyby one skorzystać z warunkowego prawoskrętu. Przy przeprojektowywaniu skrzyżowania i przesuwaniu ścieżek warto rozważyć jego likwidację.	Wyjaśnienie Zagadnienie jest poza zakresem opracowania.



Opinie dotyczące pytania nr 2

Co jest dla Ciebie najistotniejsze, kiedy przejeżdżasz przez Mosty Osobowickie jako rowerzysta/rowerzystka?

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź
1	Najważniejsze jest bezpieczeństwo, szczególnie bezpieczeństwo dzieci na rowerach.	Dziękujemy za opinię.
2	<ul style="list-style-type: none">• Oddzielenie od samochodów (osobna i bezpieczna, oddzielona od samochodów droga – za pomocą wyniesienia/ progu/ miękkich słupów).• Narysowanie kontrapasów lub też wyznaczenie drogi na tym samym poziomie najczęściej nie rozwiązuje problemu, ponieważ kierowcy notorycznie przekraczają linię ciągłą lub nie utrzymują właściwego dystansu od rowerzysty.	Opinia uwzględniona Wariant II A przewiduje realizację jednostronnej dwukierunkowej drogi rowerowej.
3	Oddzielenie od komunikacji zbiorowej.	Opinia uwzględniona Wariant II A przewiduje realizację jednostronnej dwukierunkowej drogi rowerowej.
4	Ewentualnie dopuszczam jazdę wydzielonym torowiskiem tramwajowym.	Opinia nieuwzględniona W związku ze stosowaną polityką mobilności należy dążyć do separacji poszczególnych uczestników ruchu, w tym rowerzystów.
5	Oddzielenie od ruchu pieszych	Opinia uwzględniona Wariant II A przewiduje realizację jednostronnej dwukierunkowej drogi



		rowerowej oraz obustronnych chodników.
6	Dobra, równa nawierzchnia	Opinia uwzględniona w wariantach I i II A W projekcie uwzględnione zostaną nowe standardy dla nawierzchni drogi i torowiska. Musimy pamiętać, że obiekt wpisany jest do rejestru zabytków, więc rodzaj nawierzchni będzie wymagał uzgodnienia z Miejskim Konserwatorem Zabytków.
7	Aby ruch odbywał się po obu stronach Mostów (może być w jednym kierunku) po wyznaczonym pasie.	Opinia nieuwzględniona Ze względu na ograniczoną szerokość obiektu zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2 m, a dodatkowo w wariantcie II A – jednostronną dwukierunkową drogę rowerową.
8	Połączenie z istniejącymi ścieżkami rowerowymi	Opinia uwzględniona Projektowana dwukierunkowa droga rowerowa łączy się z istniejącym układem dróg rowerowych.
9	Droga rowerowa musi być na tym samym bezpiecznym poziomie, co chodnik. Proszę pamiętać, że na rowerach jeżdżą też dzieci.	Opinia uwzględniona w wariantcie II A Projektowana dwukierunkowa droga rowerowa jest na tym samym poziomie, co chodnik.
10	Wydzielenie pasa rowerowego z jezdni spowoduje utrudnienia w ruchu do/ z centrum.	Opinia nieuwzględniona O przepustowości odcinka ulicy nie decyduje liczba pasów ruchu dla aut na odcinkach między węzłami, tylko rozwiązania stosowane na



		skrzyżowaniach.
11	Szerokość dwukierunkowej drogi rowerowej na obiekcie powinna wynosić min. 2,5 m.	Opinia uwzględniona w wariantcie II A
12	Dwukierunkowe jezdnie rowerowe, jeden dla skrętu na ul. Osobowicką, a drugi na ul. Bałtycką	Opinia uwzględniona w wariantcie II A Projektowana dwukierunkowa droga rowerowa umożliwi realizację wszystkich rowerowych relacji komunikacyjnych w obrębie Mostów.
13	Najlepiej, jakby po obu stronach Mostów była jednokierunkowa ścieżka, odpowiednio włączająca się w istniejącą infrastrukturę.	Opinia nieuwzględniona Ze względu na ograniczoną szerokość Mostów zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2 m, a dodatkowo w wariantcie II A – jednostronną dwukierunkową drogę rowerową.
14	Alternatywnie (i być może tańsze) byłoby poszerzenie Mostów tak, aby piesi i rowerzyści mieli dla siebie osobny trakt.	Opinia częściowo uwzględniona w wariantcie II A Nie ma możliwości zmiany parametrów Mostów ze względu na wpis do rejestru zabytków. Ze względu na ograniczoną szerokość obiektu zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2 m, a dodatkowo w wariantcie II A – jednostronną dwukierunkową drogę rowerową.
15	Brak konieczności przejazdu na drugą stronę Mostów wyklucza wariant II. Minimum pewne oddzielenie od samochodów – wyklucza wariant I.	Opinia niezrozumiała
16	Konieczny jest zjazd na ul. Pasterską.	Opinia uwzględniona



		Istniejące zjazdy zostaną zachowane.
17	Na Mostach musi powstać wydzielona trasa rowerowa, zgodnie z przyjętymi przez miasto dokumentami (Studium Wrocławia i Polityka Mobilności). Trzeba wybrać wariant o największej przepustowości liczonej w osobach, a nie w pojazdach (wariant II lub IV).	Opinia uwzględniona w wariantcie II A Zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2 m oraz jednostronną dwukierunkową drogę rowerową.
18	Proponuję wydzielenie wspólnego dla rowerów i pieszych ciągu komunikacyjnego, poza głównym pasem drogowym, bez zwężania pasów drogowych, bo to spowoduje zwiększenie korków i zanieczyszczenia w obszarze dojazdu do Mostów.	Opinia częściowo uwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów Mostów ze względu na wpis do rejestru zabytków. W związku z tym w wariantcie I nie można poprowadzić wspólnego z pieszymi ciągu komunikacyjnego. W wariantcie II A połączono wydzielone torowisko z pasem ruchu samochodowego w kierunku do centrum, co umożliwiło poprowadzenie dwukierunkowej, jednostronnej drogi rowerowej i obustronnych chodników. Ponadto należy zwrócić uwagę, że o przepustowości odcinka ulicy nie decyduje liczba pasów ruchu dla aut na odcinkach między węzłami, tylko rozwiązania zastosowane na skrzyżowaniach.
19	Potrzebne są przejazdy na końcach Mostów i zapewnienie możliwości dalszej jazdy po wałach.	Opinia uwzględniona Powiązania dróg rowerowych z wałami zapewniają zjazdy na ul. Osobowickiej, natomiast powiązania z wyb. Korzeniowskiego są projektowane w ramach innego zadania, w związku z przebudową



		skrzyżowania z ww. ulicą.
20	Patrząc obiektywnie na ruch drogowy na wrocławskich drogach, ścieżki rowerowe nie powinny być tworzone kosztem pasów jezdni dla aut.	Opinia nieuwzględniona Należy zauważyć, że o przepustowości odcinka ulicy nie decyduje liczba pasów ruchu dla aut na odcinkach między węzłami, tylko rozwiązania stosowane na skrzyżowaniach.
21	Zapewnienie odpowiedniej ilości miejsca przy przejściach dla pieszych i przy przejazdach dla rowerzystów. Obecnie brakuje miejsca dla rowerzystów i pieszych (żeby mogli ustawić się na światłach do przejazdu).	Opinia uwzględniona Miejsca postoju przed przejazdami zostaną zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi wymaganiami.
22	Może na jednym z chodników wydzielić szerszy pas dla rowerów (w obie strony)? A przy moście Osobowickim Południowym umożliwić rowerzystom (jadącym np. ul. Pasterską od Mostów Trzebnickich) przejazd pod obiektem i wjazd/ zjazd na ścieżkę rowerową biegnącą zachodnim chodnikiem.	Opinia częściowo uwzględniona w wariantcie II A Ze względu na ograniczoną szerokość obiektu zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości min. 2 m i jednostronną dwukierunkową drogę rowerową. Zakres projektu nie obejmuje zagospodarowania terenów Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pod Mostami.
23	Mam trójkołowy rower rehabilitacyjny. Inni złością się, że zajmuję, jadąc nim, dużo miejsca i nie da się mnie wyprzedzić. Droga dla rowerów powinna być bezpieczna dla wszystkich.	Opinia uwzględniona w wariantcie II A Ze względu na ograniczoną szerokość obiektu zaprojektowano jednostronną dwukierunkową drogę rowerową o szerokości 2,5 m.
24	Ruch po prawej stronie, oddzielony	Opinia niezrozumiała



	pas. Nie: warianty I lub II.	
25	Utworzenie jednego pasa dla rowerzystów i samochodów jest rozwiązaniem na krótką metę i w niewielkim stopniu poprawi sytuację.	Dziękujemy za opinię.
26	Najistotniejszy jest chyba ładny widok :). Jeżdżę tamtędy latem i nawet w słoneczną sobotę, kiedy ruch spacerowiczów jest większy niż zwykle, nigdy nie miałem problemu z tym, by wyminąć innych użytkowników chodnika.	Dziękujemy za opinię.
27	Uważam, że akceptowalny jest wariant z dwukierunkową drogą dla rowerów po jednej stronie obiektu (wschodniej) z połączeniem z istniejącymi ciągami rowerowymi, m.in. na ulicach Reymonta i Bałtyckiej. O wiele bardziej atrakcyjna jest jazda "stroną wschodnią" – dalej (za Mostami) istnieje bowiem DDR w kierunku pl. Staszica po tej stronie.	Opinia uwzględniona w wariantcie II A
28	Przejazd rowerowy przez ul. Na Polance powinien znajdować się od strony zewnętrznej, by zapewnić łagodny zjazd z pasa rowerowego w stronę przejazdu rowerowego przy Mostach.	Opinia uwzględniona
29	Główny ruch rowerowy odbywa się w osi ulic: Na Polance – Osobowicka, więc należy zadbać przede wszystkim o bezpieczne przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu ulic: Osobowicka, Bałtycka, Na Polance.	Opinia uwzględniona
30	Rozwiązaniem mogą być	Opinia nieuwzględniona



	obustronne kładki rowerowe, podczipione do Mostów (chowające rury ciepłownicze), ale tylko wtedy, gdy powstaną od razu, a nie za jakiś czas.	Z uwagi na wpis Mostów do rejestru zabytków nie ma możliwości lokalizowania nowych dodatkowych elementów w ich konstrukcji.
31	Światło dla rowerów szybko zmienia się na czerwone, chociaż dla pieszych jest zielone. Prowadząc rower trudno jest się tam "wbić", bo auta z ul. Bałtyckiej skręcają już w ul. Osobowicką, a kierowcy nie patrzą, jakie światło mają piesi czy rowerzyści.	Opinia uwzględniona Sygnalizacja świetlna zostanie zaprojektowana zgodnie z obecnymi wymaganiami. Obowiązujące przepisy uwzględniają inny czas zmiany światła dla pieszych i rowerzystów.
32	Mosty Osobowickie wydają się być wąskim gardłem, więc myślę, że warto rozważyć poszerzenie ich o kładki lub dobudowę (podobnie jak robią to w Rzeszowie, http://bi.gazeta.pl/im/c9/36/fd/z16594633Q,Kladka-rowerowa-mostu-Poniatowskiego.jpg).	Opinia nieuwzględniona Z uwagi na wpis obiektu do rejestru zabytków nie ma możliwości lokalizowania nowych dodatkowych elementów w konstrukcji Mostów.
33	Warto byłoby przedłużyć i wprowadzić na Mosty Osobowickie istniejącą ścieżkę rowerową z ul. Bałtyckiej. Ścieżka mogłaby wówczas być tylko z jednej strony i spełniałaby swoją rolę doskonale. Nie uważam jednocześnie, by wydzielenia pasa rowerowego z jezdni było dobrym pomysłem z tego względu, że do Mostów dochodzi ul. Pasterska, często używana przez rowerzystów. Włączanie się przez nich do ruchu drogowego byłoby trudne w takiej konfiguracji.	Opinia uwzględniona w wariantcie II A
34	Wysokość zabytkowego muru na Mostach jest bardzo nieduża, rowerzysta przy wystąpieniu	Opinia częściowo uwzględniona W wariantcie II A dwukierunkowa



	niespodziewanego zdarzenia bardzo łatwo może wypaść.	droga rowerowa przebiega w oddaleniu od balustrady.
35	Pobocze drogi bez barier w postaci kratek kanalizacyjnych przy samym krawężniku	Opinia uwzględniona Przewiduje się zastosowanie ścieków przykrawężnikowych.
36	Najważniejsza jest dla mnie świadomość, że, mimo zapewnienia ruchu rowerowego, z którego mam przyjemność korzystać okazjonalnie i rekreacyjnie, Mosty Osobowickie pozostaną w pełni funkcjonalną przeprawą z niezależnymi trasami komunikacji zbiorowej i samochodowej w obie strony, z których korzystam na co dzień (rowerem dwójki dzieci raczej nigdzie nie zawiozę).	Dziękujemy za opinię.
37	W wariantach ze ścieżką po stronie wschodniej ważna jest możliwość bezpiecznego przekroczenia ul. Reymonta na przejściu na wysokości ul. Kraszewskiego. Ponieważ teraz jest tam duży ruch i na przejściu czeka się sto lat, mieszkańcy osiedla Wybrzeże Reymonta, jadąc rowerami na północ, nie przechodzą na drugą stronę przed Mostami, a jadą chodnikiem "po swojej stronie", by przejść na właściwą stronę i dalszą ścieżkę rowerową dopiero za Mostami na przejściu ze światłami.	Dziękujemy za opinię.
38	Z punktu widzenia rowerzysty, który jedzie wzdłuż Odry – a tych jest tu najwięcej – najlepiej by było, gdyby była ścieżka rowerowa pod Mostami od strony południowej	Opinia nieuwzględniona Zakres projektu nie obejmuje zagospodarowania terenów Państwowego Gospodarstwa



	przy ul. Pasterskiej. W ten sposób rowerzyści nie musieliby czekać na światłach na Mostach od strony ul. Osobowickiej.	Wodnego Wody Polskie pod Mostami.
39	Rowerzyści to 5% ruchu w mieście, abberacją jest szalone budowanie ścieżek, po których jedzie pięć rowerów na godzinę.	Opinia nieuwzględniona Zgodnie z polityką mobilności należy dążyć do separacji poszczególnych uczestników ruchu, w tym rowerzystów.
40	Uważam, że wybór opcji, w której nie będzie uwzględniona droga rowerowa (choć jedna w obu kierunkach), spowoduje, że mieszkańcy Różanki nie będą przesiadali się na rower. Do centrum będą musieli pokonać drogę okrężną, w czasie której będzie trzeba czekać na światłach w części północnej Mostów Trzebnickich. Taki rodzaj transportu jest mało konkurencyjny względem pozostałych.	Dziękujemy za opinię.
41	Nie należy oddalać przejazdów rowerowych od skrzyżowania, gdyż wymusza to jazdę rowerem slalomem i zmniejsza widoczność dla rowerzystów i kierowców. Należy zapewnić taki program świateł, by rowerzyści mieli nie mniej zielonego światła niż samochody.	Opinia uwzględniona



Opinie dotyczące pytania nr 3

Wymień najważniejsze potrzeby osoby kierującej pojazdem osobowy, które powinniśmy wziąć pod uwagę, przebudowując Mosty Osobowickie.

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź
1	Ważne jest zachowanie odstępu między torowiskiem a jezdnią.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu ze względu na wpis Mostów do rejestru zabytków.
2	Postuluję o oddzielenie ruchu samochodowego od rowerzystów i pieszych.	Opinia uwzględniona w wariantcie II A
3	Bezpieczeństwo	Opinia uwzględniona
4	Należy zachować lewoskręt w ul. Osobowicką.	Opinia uwzględniona
5	Potrzebna jest likwidacja lewoskrętu w ul. Osobowicką (blokuje tramwaje, powodując korki).	Opinia nieuwzględniona Żaden z wariantów nie uwzględnia możliwości realizacji relacji Mosty Osobowickie – ul. Osobowicka z wykorzystaniem lewoskrętu zlokalizowanego za skrzyżowaniem (zawrotka).
6	Uważam, że potrzebne jest oddzielenie pasa ruchu dla tzw. buspasa.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu ze względu na to, że Mosty są wpisane do rejestru zabytków.
7	Postuluję o osobny pas dla komunikacji zbiorowej.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu ze względu na to, że Mosty są wpisane do rejestru zabytków.



8	Sądzę, że pasy ruchu nie powinny być współdzielone z tramwajami.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu ze względu na to, że Mosty są wpisane do rejestru zabytków.
9	Najważniejsza jest przepustowość.	Wyjaśnienie O przepustowości odcinka ulicy nie decyduje liczba pasów ruchu dla aut na odcinkach między węzłami, tylko rozwiązania stosowane na skrzyżowaniach.
10	Płynność ruchu samochodów osobowych jest dla mnie mało ważna – aktualnie powinniśmy stawiać na uwalnianie centrum od ruchu samochodowego!	Dziękujemy za opinię.
11	Myślę, że ważne jest zachowanie przepustowości dla samochodów, ale pozbawienie przynajmniej jednego pasa dla rowerów spowoduje, że rowerzyści nie wybiorą mieszkańcy z bardzo dużego obszaru miasta. Grupa ta pojedzie samochodami, co zwiększy korki i pętla się zamknie.	Dziękujemy za opinię.
12	Ważne jest poszerzenie jezdni (pas, którego szerokość będzie pozwalać na przejazd obok tramwaju unieruchomionego podczas awarii samochodu).	Opinia częściowo uwzględniona w wariantcie II A
13	Proponuję po dwa pasy w każdą stronę i wydzieloną ścieżkę rowerową, która może być razem z chodnikiem.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu ze względu na to, że Mosty są wpisane do rejestru zabytków.



14	Pas awaryjny i wykluczenie ruchu pojazdów uprzywilejowanych tym samym pasem.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu ze względu na to, że Mosty są wpisane do rejestru zabytków.
15	Potrzebna jest skomunikowana sygnalizacja świetlna, tzw. zielona fala oraz szybkie "rozładowanie" kolejki stojących na Mostach aut, choćby np. odpowiednie wydłużenie cyklu świateł od strony ul. Bałtyckiej.	Wyjaśnienie Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego, po wykonaniu analizy przepustowości przyjętych rozwiązań.
16	Obecnie nie ma możliwości skrętu na Mosty lub wjazdu w ul. Osobowicką z ul. Na Polance.	Opinia nieuwzględniona W konsultowanych wariantach nie przewiduje się zmiany w zakresie istniejącej organizacji ruchu na odcinku ul. Na Polance-Mosty Osobowickie-ul. Osobowicka.
17	Problematiczny jest skręt w lewo w wyb. Korzeniowskiego w stronę centrum.	Opinia uwzględniona W ramach odrębnego opracowania projektowego przebudowy skrzyżowania (wyb. Korzeniowskiego z ul. Reymonta) lewoskręt będzie odbywał się pod nadzorem sygnalizacji świetlnej.
18	Proponuję pozostawienie po 1 pasie w każdym kierunku dla ruchu aut i po 1 pasie dla komunikacji miejskiej.	Opinia częściowo uwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu ze względu na to, że Mosty są wpisane do rejestru zabytków. Oddzielne pasy dla aut i komunikacji miejskiej możliwe są zatem tylko po jednej stronie.
19	Postuluję o wyraźnie zaznaczone pasy oraz wyraźne znaki,	Opinia uwzględniona



	informujące, kto ma pierwszeństwo.	W ramach przebudowy nowe zasady organizacji ruchu zostaną właściwie oznaczone (zarówno znakami poziomymi, jak i pionowymi).
20	Idealne rozwiązanie ze względu na bezpieczeństwo to zmiana skrzyżowania na rondo z możliwością przejazdu tramwajów – podobne do ronda w centrum Katowic.	Opinia nieuwzględniona W ramach remontu Mostów brak jest miejsca na zaproponowane rozwiązanie, a ponadto rondo nie jest dobrym rozwiązaniem w przypadku komunikacji tramwajowej.
21	Postuluję o zasygnalizowanie miejsc do czekania na lewoskręt po obu stronach Mostów.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu (poszerzenia) ze względu na to, że Mosty są wpisane do rejestru zabytków.
22	Zadbajcie o brak wlotów kanalizacji burzowej na pasie ruchu.	Opinia uwzględniona Zaprojektowane zostaną wpusty podkrawężnikowe.
23	Trzeba zlikwidować chodnik od strony miasta w stronę Różanki, co pozwoli rozsunąć jezdnię oraz torowisko do wygodnych rozmiarów.	Opinia nieuwzględniona Na Mostach należy zapewnić możliwość komunikacji pieszej po obu stronach.
24	To jest Państwa ostatni priorytet wg Wrocławskiej Polityki Mobilności czy Planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Wytyczne, które przekażą Państwo projektantom, jasno pokażą, czy Urząd Miejski i prezydent chcą mieć w centrum więcej aut.	Dziękujemy za opinię.
25	Pozostawienie układu aktualnego. Jeden pas do miasta rano generuje wystarczające korki. Dwupasmowa droga powrotu z miasta dla	Opinia nieuwzględniona



	samochodów jest również istotna ze względu na duży ruch.	
26	Jako kierowca motocykla zwracam uwagę na to, żeby pasy ruchu nie były zwężane, bo to stwarza zagrożenie dla kierujących skuterami i motocyklami. Ponadto absolutnie nie powinien być łączony pas dla samochodów i motocykli z pasem dla tramwajów – raz, że można się wywrócić na motocyklu, a dwa, że spowoduje to większe korki i opóźni przejazd tramwajów.	Opinia częściowo uwzględniona W wariantcie 2A po jednej stronie są rozdzielone pasy dla samochodów i komunikacji zbiorowej.
27	Zaprojektowanie i przewidzenie płynnych ciągów komunikacyjnych, które nie generowałyby jeszcze większych korków w mieście (np. poprzez odpowiednio ustawioną sygnalizację świetlną lub jej ograniczenie do miejsc, w których jest ona niezbędna).	Dziękujemy za opinię.
28	Możliwość skrętu w prawo na zielonej strzałce bez konieczności czekania na zielone dla całego ruchu. Poza tym nie wiem, czy można skręcić w lewo, zjeżdżając z Mostów?	Opinia nieuwzględniona Temat zielonej strzałki regulują przepisy i są one mocno ograniczone.
29	Możliwość zjazdu/wyjazdu na kierunku Biskupin.	Opinia niezrozumiała
30	Utrzymanie dotychczasowej szerokości jezdni – umożliwi ona ostrożne wyprzedzenie stojącego tramwaju.	Opinia częściowo uwzględniona W wariantcie IIA w kierunku z centrum zaprojektowano odrębne pasy ruchu dla aut i komunikacji miejskiej.
31	Wprowadzony buspas powoduje duże korki.	Dziękujemy za opinię.



32	Zwiększenie przepustowości Mostów poprzez rezygnację z pasów komunikacji zbiorowej, które w dużej mierze pozostają puste, podczas gdy samochody grzęzną w korkach.	Opinia częściowo uwzględniona
33	Częstszy lewoskręt w ul. Osobowicką.	Wyjaśnienie Ostateczna decyzja w sprawie utrzymania lewoskrętu i długości jego otwarcia zapadnie po szczegółowych analizach ruchowych przedstawionych przez projektanta.
34	Aktualnie północ Wrocławia rozwija się intensywnie, więc zostawienie kierowcom po jednym pasie przyczyniłoby się do jeszcze większych korków w okolicy, z czym wiąże się wzrost zanieczyszczenia powietrza.	Dziękujemy za opinię.
35	Na odcinku w drugą stronę, w kierunku pl. Staszica dobrze oznaczone lewoskręty dla dojazdów do ulic: Zakładowej i Trzebnickiej.	Opinia uwzględniona Będzie nowe skrzyżowanie z sygnalizacją.
36	Proponuję: <ul style="list-style-type: none">- lewy pas – jazda w lewo lub prosto (na lewy pas ul. Bałtyckiej),- prawy pas – jazda prosto (na prawy pas ul. Bałtyckiej) oraz w prawo na ul. Pieszą wraz ze strzałką warunkową.	Wyjaśnienie Ostateczna decyzja w sprawie utrzymania lewoskrętu i długości jego otwarcia zapadnie po szczegółowych analizach ruchowych przedstawionych przez projektanta.
37	Stworzenie atrakcyjnych alternatyw w postaci transportu zbiorowego i rowerowego, dzięki czemu zmniejszą się korki, bo mieszkańcy zostaną zachęcani do zmiany zachowań transportowych.	Dziękujemy za opinię.



38	Ruch jedną jezdnią w stronę miasta i dwoma jezdniami z centrum z lewoskrętem w ul. Osobowicką.	Opinia uwzględniona
39	Najlepsza opcja to dwa pasy ruchu w każdą ze stron (jeden współdzielony z tramwajami); buspas nie ma sensu, gdyż, jeśli dalej będzie płynny ruch, to nie będzie korków, a trzymanie go dla kilku pojazdów na godzinę jest bezsensowne.	Opinia częściowo uwzględniona W wariantcie II A projektuje się oddzielne pasy ruchu dla aut i komunikacji miejskiej w kierunku z centrum.
40	Trudno wyjechać z ul. Kraszewskiego i ul. Korzeniowskiego, włączając się do ruchu na ul. Reymonta.	Opinia uwzględniona Będzie nowe skrzyżowanie z sygnalizacją.
41	Zjazd z Mostów w ul. Bałtycką powinien zostać zawężony o lewy pas (docelowo do zawrotki). Auta zjeżdżające z Mostów mocno przyspieszają i rozpoczynają często niebezpieczne wyprzedzanie, mimo tego, że dalej są światła.	Wyjaśnienie Ostateczna decyzja w sprawie utrzymania lewoskrętu i długości jego otwarcia zapadnie po szczegółowych analizach ruchowych przedstawionych przez projektanta.
42	Dobudować "tylko" kładki z boku Mostów dla pieszych i rowerzystów, a całe Mosty przeznaczyć na 2 pasy dla aut + buspas/ tramwaj.	Opinia nieuwzględniona Nie przewidujemy budowy kładek obustronnych ze względu na brak zgody na ingerencję w zabytkową konstrukcję Mostów.
43	Można by zrobić kładkę umożliwiającą bezkolizyjny przejazd z ul. Na Polance w ul. Osobowicką, tak, by jeszcze bardziej upłynnić ruch.	Opinia nieuwzględniona Konsultowaną inwestycją jest modernizacja Mostów Osobowickich. Nie przewidujemy budowy kładek. Więcej: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego
44	Poprawne oznaczenie lewoskrętu – aktualnie samochody i tramwaje	Wyjaśnienie



	blokują się wzajemnie, poza tym samochody przejeżdżają poza oś jezdni. To blokuje też tramwaje jadące ul. Bałtycką do centrum.	W ramach projektu powstanie rozwiązanie docelowe skrzyżowania.
45	Nawierzchnia asfaltowa lub betonowa	Opinia uwzględniona
46	Potrzebna jest zmiana sygnalizacji i oznakowania na skrzyżowaniach, lepsze oznaczenie drogi (czytelne oznakowanie poziome, odbłaski na liniach).	Wyjaśnienie Czytelność oznakowania po remoncie nawierzchni ulegnie znaczącej poprawie.
47	Ważne jest, by nie utrudniać przejazdu jadącym z centrum, ponieważ na skrzyżowaniu na ul. Polance w godzinach szczytu nie wszyscy są w stanie przejechać na jednym świetle. W skrócie: warianty I i II są dobre, ale dla odwrotnych kierunków.	Wyjaśnienie Warianty I i II A realizują wskazane sugestie.
48	Likwidacja chodnika od strony centrum w stronę Różanki, co pozwoliłoby rozsunąć jezdnię oraz torowisko do wygodnych rozmiarów.	Opinia nieuwzględniona Chodniki muszą być po obu stronach.
49	Z ul. Na Polance powinna być możliwa jazda nie tylko w prawo w ul. Bałtycką, ale także na wprost w ul. Osobowicką i w lewo na Mosty Osobowickie.	Opinia nieuwzględniona Taką możliwość dawała jedynie nawrotka.
50	Nieczekanie na odjazd komunikacji miejskiej.	Dziękujemy za opinię
51	Dobudowanie (poszerzenie) Mostów tak, aby nie było uskoku przy wjeździe w ul. Bałtycką od strony Mostów.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu ze względu na to, że Mosty są wpisane do rejestru zabytków.



52	Sądzę, że na upłynnienie ruchu w kierunku północnym miałyby wpływ usunięcie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Osobowicką (bądź sygnalizacja wzbudzana tylko na czas skrętu tramwaju w ul. Osobowicką).	Opinia nieuwzględniona Nie przewiduje się likwidacji sygnalizacji ze względu na bezpieczeństwo ruchu.
53	Poszerzenie pasów ruchu do normatywnych, najlepiej po dwa (cudownie, gdyby były trzy) pasy ruchu samochodowego w każdym kierunku.	Opinia nieuwzględniona Nie ma możliwości zmiany parametrów obiektu ze względu na to, że Mosty są wpisane do rejestru zabytków.
54	Przebudowa skrzyżowania w obrębie portu przy nowym osiedlu, skręt w lewo ul. Kraszewskiego lub Kleczkowskiej (teraz auta blokują pas ruchu tramwajów, skręcając w wybrzeże Korzeniowskiego).	Opinia częściowo uwzględniona Będzie nowe skrzyżowanie z sygnalizacją.
55	Szerokość pasa: obecnie jest nienormatywny i teoretycznie obok tramwaju mieści się auto osobowe, w praktyce większe auta, np. współczesny pełnowymiarowy SUV, muszą jechać "za" tramwajem.	Dziękujemy za opinię.
56	Maksymalne ograniczenie ruchu ciężkich samochodów/ (bez prawa przejazdu samochodów większych niż 3,5 t)/ zakaz wjazdu pojazdów ciężarowych	Wyjaśnienie Aktualny stan Mostów nie wymusza takich ograniczeń, a ograniczenia po remoncie będą uzależnione od zarządcy drogi.
57	Należy uwzględnić zmiany, jakie mogą zajść w ciągach komunikacyjnych po realizacji inwestycji Odra City. Samochody wyjeżdżające z osiedla Wybrzeże Reymonta są obecnie przepuszczane przez kierujących	Opinia częściowo uwzględniona Będzie nowe skrzyżowanie z sygnalizacją.



	pojazdami. Kiedy dojdzie druga ulica i będą nią poruszać się osoby włączające się do ruchu, to może okazać się, że uprzejmość kierowców zostanie wyczerpana.	
--	--	--

Opinie dotyczące pytania nr 4

O czym należy pamiętać, projektując przebudowę Mostów Osobowickich, z perspektywy komunikacji zbiorowej?

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź
1	Podczas przebudowy Mostów komunikacja miejska powinna kursować w miarę normalnie.	Opinia uwzględniona Zostanie opracowana koncepcja TOR (tymczasowej organizacji ruchu) z uwzględnieniem komunikacji miejskiej.
2	Hałas to aktualnie główny problem mieszkańców bloków osiedla Wybrzeże Reymonta. Powinniście go zmniejszyć, a nie zwiększyć, więc tutaj powinny być tory w technologii pochłaniającej hałas, a nie kostka, po której będą jeździć auta. Dźwięki tutaj strasznie się niosą.	Opinia uwzględniona Wszystkie działania prowadzone przez Miasto w zakresie przebudowy ulic i obiektów inżynierskich co do zasady zmierzają do tego, by minimalizować uciążliwość związane z hałasem.
3	Postuluję o lewoskręt dla autobusów i tramwajów.	Opinia uwzględniona
4	Ważne, żeby lewoskręt nie blokował tramwaju.	Opinia częściowo uwzględniona Będzie to regulowane przez światła.
5	Pierwszeństwo przejazdu dla komunikacji zbiorowej, szczególnie w godzinach szczytu.	Opinia uwzględniona Wszystkie zmiany w organizacji ruchu w tym rejonie mają na celu taki efekt.
6	O bezwzględnej priorytecie dla komunikacji zbiorowej na światłach	Opinia uwzględniona



		Wszystkie zmiany w organizacji ruchu w tym rejonie mają na celu taki efekt.
7	Płynny przejazd za pomocą sterowanej i wzbudzonej przez komunikację zbiorową sygnalizacji świetlnej po obu stronach Mostów.	Opinia uwzględniona
8	Przystanek na środku torowiska w kierunku na Poznań.	Opinia nieuwzględniona Nie ma odbiorców takiego przystanku, w sąsiedztwie nie ma zabudowy, a z Mostów na północ przebiega jedna linia tramwajowa.
9	Brakuje przystanków tramwajowych po obu stronach Mostów.	Opinia częściowo uwzględniona Po południowej stronie (w wyniku starań inwestora mieszkaniowego) planuje się budowę pary przystanków tramwajowych typu wiedeńskiego.
10	Osobiście nie uważam, by komunikacja zbiorowa musiała mieć w tym miejscu zupełnie wyodrębniony pas. Można poruszać się jednym pasem z samochodami osobowymi. Myślę, że to dobry kompromis, kosztem którego można wygospodarować w szerokości obiektu osobną, bezpieczną drogę dla rowerzystów po każdej stronie.	Dziękujemy za opinię. Taka opcja uwzględniona jest w wariantcie II A.
11	Ruch tramwajowy powinien pozostać na Mostach Osobowickich, broń Boże robić tam buspas, tramwaje nie stoją w tamtym miejscu w korkach.	Dziękujemy za opinię.
12	Trwałe torowisko w betonowym szalunku.	Opinia uwzględniona Przewiduje się wykonanie



		betonowego torowiska w postaci płyt węgierskich.
13	Torowisko powinno zostać wykonane ze stabilnych płyt betonowych (tzw. węgierskich).	Opinia uwzględniona
14	Torowiska węgierskie we Wrocławiu nie sprawdzają się, płyty pękają, szybko powstają na nich duże dziury. Rozważyłbym torowisko w technologii berlińskiej, tj. zalane asfaltem z każdej strony, ale z szeroką izolacją gumową przybijaną z obu stron szyny – dzięki temu asfalt nie wykrusza się, a przejazd przez takie torowisko jest zdecydowanie wygodniejszy dla pojazdów nieszynowych.	Opinia częściowo uwzględniona Wymóg zastosowania płyt węgierskich na wydzielonym torowisku wynika z wytycznych Miejskiego Konserwatora Zabytków. Gdy będzie to ciąg wspólny dla komunikacji i samochodów osobowych, wtedy można rozważyć technikę berlińską.
15	Należy umieścić szyny tramwajowe w gumowych korytach, aby nie niszczyć drogi.	Opinia uwzględniona Jest to typowa technologia zabudowy torowiska na Mostach.
16	Mosty powinny służyć wyłącznie komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej.	Opinia nieuwzględniona Mosty powinny służyć wszystkim użytkownikom, również kierowcom aut. Ważny jest optymalny podział przestrzeni dla różnych grup użytkowników.
17	Brak buspasów, chyba że jako 3. pas.	Opinia częściowo uwzględniona w wariantcie II A w kierunku do centrum
18	Torowisko i buspas łącznie/ buspas na torach	Opinia uwzględniona
19	Należy też przewidzieć przystanek dla tramwaju linii 15 w okolicy skrzyżowania.	Opinia nieuwzględniona Nie ma odbiorców takiego przystanku: w sąsiedztwie nie ma zabudowy, a z Mostów na północ



		przebiega jedna linia tramwajowa. Ewentualne przesiadki z tramwaju nr 15 na autobus będą możliwe na wcześniejszym przystanku planowanym po południowej stronie obiektu.
20	Dla tramwaju powinien być osobny pas w stronę miasta, ale łączony w stronę Różanki, który by był jednocześnie pasem do skrętu w lewo w ul. Osobowicką.	Opinia częściowo uwzględniona
21	Jeśli nadal są plany stworzenia przystanku tramwajowego wiedeńskiego przed Mostami Osobowickimi na wysokości wyb. Korzeniowskiego, to cały ruch samochodowo-tramwajowy wydłuży się czasowo.	Dziękujemy za opinię.
22	Pamiętajcie o równych torach i działających zwrotnicach.	Opinia uwzględniona
23	Potrzebny jest przystanek po drugiej stronie – tuż za skrzyżowaniem Mosty Os.-Bałtycka-Osobowicka-Na Polance. Jest tam wystarczająco miejsca w pasie zieleni na przystanek tramwajowy. Obecnie nie ma możliwości, aby przesiąść się tam do linii tramwajowych lub autobusowych, jadących w stronę Osobowic, co jest szczególnym utrudnieniem dla osób odwiedzających pobliski ogromny cmentarz (w dużej mierze osoby starsze).	Opinia nieuwzględniona Nie ma odbiorców takiego przystanku, w sąsiedztwie nie ma zabudowy, a z Mostów na północ przebiega jedna linia tramwajowa, ewentualne przesiadki z tramwaju nr 15 na autobus będą możliwe na wcześniejszym przystanku, planowanym po południowej stronie Mostów.
24	Tory tramwajowe powinny być wykonane na długie lata, tak, aby nie były potrzebne kolejne remonty po krótkim czasie użytkowania.	Opinia uwzględniona



25	Osobne torowisko z możliwością korzystania z niego tylko w przypadku autobusów i taksówek miejskich.	Opinia częściowo uwzględniona w kierunku z centrum
26	Pełne odseparowanie torowiska przynajmniej w kierunku północnym (Osobowice/Marino) – lewoskręt dla samochodów nie powinien odbywać się z torowiska, tylko z pasa samochodowego.	Opinia nieuwzględniona
27	Budowa relacji skrętnej z ul. Osobowickiej w ul. Bałtycką, która umożliwi alternatywny dojazd tramwajem na Osobowice.	Opinia nieuwzględniona Element poza zakresem zadania. Zamawiający nie przewiduje tak znacznej ingerencji w skrzyżowanie.
28	Wydzielenie pasów dla komunikacji zbiorowej z wykluczeniem innych uczestników (jak taksówki, samochody elektryczne, motocykle)	Opinia nieuwzględniona
29	Wyznaczenie osobnych pasów – z doświadczeń na ul. Grabiszyńskiej wyraźnie widać, że ich wyrysowanie znacznie poprawia szybkość przejazdu.	Opinia częściowo uwzględniona w kierunku z centrum
30	Lepsze połączenie komunikacyjne północnych osiedli z centrum miasta (większa częstotliwość linii tramwajowych i autobusowych, wyznaczenie nowych).	Dziękujemy za opinię.
31	Każdy uczestnik ruchu powinien być RÓWNO traktowany. Nie można uprzywilejować jednej grupy kosztem innej. O tym, że nie tylko MPK jest ważne.auta też są ważne, bo to nie tylko leniwi ludzie, ale też dostawy towarów do sklepów, kurierzy, osoby z niepełnosprawnościami, którym	Dziękujemy za opinię.



	łatwiej jest jechać samochodem, czy rodzice z małymi dziećmi. Obecna organizacja na Mostach jest dobra.	
32	Przystanek na ul. Osobowickiej jest umieszczony w bardzo specyficznym miejscu, tuż za Mostami. Myślę że bezpieczne zorganizowanie przejść dla pieszych i skrzyżowania tramwaju, które byłoby niekolizyjne.	Opinia uwzględniona Te kwestie zostaną uwzględnione na kolejnym etapie projektowania skrzyżowania, bezpieczeństwo jest kluczowe.
33	Powinna uwzględniać wszystkich użytkowników ruchu; komunikacja miejska (zbiorowa), rowery, piesi, samochody. Właśnie w takiej kolejności.	Opinia uwzględniona
34	Komunikacja zbiorowa powinna być szybka, wtedy więcej ludzi będzie z niej korzystać. Będzie szybka, jeśli będzie się rzadko zatrzymywać. Czyli powinno być jak najmniej świateł, przystanki również powinny być bardziej oddalone.	Dziękujemy za opinię.
35	Komunikacja zbiorowa powinna mieć zapewnione normatywne pasy ruchu.	Opinia nieuwzględniona Dostępna przestrzeń Mostów nie pozwala na normatywny podział z wydzieleniem komunikacji zbiorowej oraz pozostawieniem pasów ruchu dla aut.
36	Przystanek tramwajowy na początku ul. Bałtyckiej dla tramwaju jadącego w kierunku Poświętne.	Opinia nieuwzględniona Nie ma odbiorców takiego przystanku, w sąsiedztwie nie ma zabudowy, a z Mostów na północ przebiega jedna linia tramwajowa, ewentualne przesiadki z tramwaju nr 15 na autobus będą możliwe na wcześniejszym przystanku



		planowanym po południowej stronie obiektu.
37	Fizyczna separacja pasa dla komunikacji miejskiej, osobne trasy, oddzielone nie linią, a murkiem lub pasem zieleni.	Opinia nieuwzględniona Na Mostach nie ma na to miejsca.
38	Po Mostach Osobowickich jeżdżą dwa typy środków transportu, które pełnią tę samą funkcję – tramwaje i autobusy. Należy przeanalizować sens ekonomiczny takiego rozwiązania, policzyć, ile osób korzysta z tramwaju w tych okolicach i podjąć decyzję o likwidacji tramwaju jako rozwiązania znacznie droższego, ulegającego awariom i wymagającego dodatkowej infrastruktury.	Opinia nieuwzględniona Nie przewiduje się likwidacji tramwajów na Mostach Osobowickich.
39	Należy zminimalizować liczbę łuków torowiska tramwajowego, a jeżeli są konieczne, to zapewnić wysoki promień, by tramwaje mogły jeździć szybko i bez rzucania pasażerami.	Opinia uwzględniona. Promienie łuków tramwajowych projektowane są w oparciu o przepisy techniczne.
40	Bezpieczne wysiadanie (i bezpieczne przesiadki), dobrze oświetlone i oznakowane skrzyżowania, przejścia dla pieszych)	Opinia uwzględniona. Ta zasada przyświeca nam w działaniach inwestycyjnych.
41	Pamiętajcie o ekologii.	Opinia uwzględniona. Zawsze o tym myślimy.
42	Uważam, że obecna organizacja ruchu komunikacji zbiorowej jest bardzo dobra. Osobny pas dla tramwajów i autobusów sprawia, że jestem w stanie dojechać do pracy (okolice Rynku) szybciej niż jakimkolwiek innym środkiem transportu.	Dziękujemy za opinię.



43	Wydzielenie ruchu dla komunikacji zbiorowej w kierunku północnym (tylko w tę stronę tworzą się korki)	Opinia uwzględniona
44	O likwidacji istniejącego torowiska i zwiększeniu częstotliwości linii autobusowych. Tramwaje mogą jeździć przez Mosty Trzebnickie.	Opinia nieuwzględniona Nie przewiduje się likwidacji tramwajów na Mostach Osobowickich.
45	Zachowanie maksymalnej płynności ruchu na Mostach, czyli wydzielenie torowiska w kierunku północnym (tramwaje jadące w lewo i na wprost, samochody tylko prosto i w prawo). W kierunku południowym nie ma tego problemu, bo pierwsze skrzyżowanie za Mostami, na którym są światła i konieczność zatrzymywania się, jest dalej niż na jego północnym przyczółku, co oznacza, że ruch po opuszczeniu Mostów będzie się dzielił na pasy w sposób płynny. Dzięki wyeliminowaniu relacji skrętnych i odsunięciu ich od obiektu zwiększamy bezpieczeństwo i płynność ruchu.	Opinia uwzględniona Prace projektowe właśnie w tym kierunku zmierzają.
46	Tramwaj, autobus, taksówki i karetki muszą być uprzywilejowane, bo przecież na końcu są szpitale (przy ul. Kamieńskiego i przy ul. Koszarowej), a do szpitala MUSI być sprawny dojazd.	Dziękujemy za opinię.
47	Niezależne dwa buspasy/ torowiska: "z" i "do" centrum, które powinny być dostępne również dla aut hybrydowych, elektrycznych i taksówek.	Opinia nieuwzględniona Obecna przestrzeń Mostów nie pozwala na wyodrębnienie buspasów w ramach torowiska w obu kierunkach i oprócz tego pasów dla aut oraz pieszych i rowerów.



48	Torowisko do centrum powinno być buspasem, od centrum do połowy obiektu.	Wyjaśnienie Niezrozumiały pomysł zaniku buspasa w połowie obiektu.
49	Dobudowanie dodatkowych przęseł dla pieszych i rowerzystów, aby można było na obiekcie wydzielić buspas z torowiskiem.	Opinia nieuwzględniona Nie ma zgody służb konserwatorskich na zmianę przekroju Mostów.
50	Osobny pas dla tramwajów przynajmniej w jednym kierunku lub zamienny: rano tor wydzielony w kierunku do centrum, po południu – z centrum.	Opinia częściowo uwzględniona W wariantcie II A pojawiają się wydzielone torowiska. Nie ma możliwości podziału ruchu w zależności od pory dnia.
51	Komunikację zbiorową należy przenieść w całości na Mosty Trzebnickie lub pozostawić w obecnym układzie.	Opinia nieuwzględniona Nie przewiduje się likwidacji tramwajów oraz autobusów na Mostach Osobowickich.
52	Przystanek: przydałby się dla linii jadących w kierunku Marino. Zagęszczenie przystanków będzie korzystne dla mieszkańców, być może częściej będą korzystać z transportu zbiorowego.	Opinia nieuwzględniona Nie ma odbiorców takiego przystanku, w sąsiedztwie nie ma zabudowy, a z Mostów na północ przebiega jedna linia tramwajowa, ewentualne przesiadki z tramwaju nr 15 na autobus będą możliwe na wcześniejszym przystanku planowanym po południowej stronie obiektu.
53	Nie rozumiem, dlaczego nie projektujecie możliwości skrętu dla tramwajów z ul. Osobowickiej na północ lub chociaż dodatkowego przystanku w tym miejscu, by móc się przesiąść w tramwaj jadący na północ. Teraz, gdy jadę tramwajem z	Opinia nieuwzględniona Nie ma odbiorców takiego przystanku, w sąsiedztwie nie ma zabudowy, a z Mostów na północ przebiega jedna linia tramwajowa, ewentualne przesiadki z tramwaju



	ul. Osobowickiej na północ (np. chcę do Marino), to jadę aż na ul. Kleczkowską, by tam się przesiąść do czegoś jadącego na północ, przez co tracę mnóstwo czasu.	nr 15 na autobus będą możliwe na wcześniejszym przystanku planowanym po południowej stronie obiektu.
54	Budowa relacji skrajnej dla tramwajów na trasie ul. Osobowicka-ul. Bałtycka przed remontem Mostów (zapewni objazd dla tramwajów z Osobowic).	Opinia nieuwzględniona Nie ma potrzeby, by budować nowe rozjazdy tramwajowe, żeby zapewnić prawidłową organizację ruchu zastępczego na czas remontu Mostów.
55	Jeżeli chodzi o komunikację miejską, to proszę uwzględnić awaryjność tego sposobu poruszania się po mieście.	Dziękujemy za opinię.

Opinie dotyczące pytania nr 5

Mosty Osobowickie posiadają również wartość jako zabytek. Na co z tej perspektywy należy zwrócić uwagę?

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź
1	Warto byłoby również odświeżyć nieco kolor Mostów, aby żółć i czerwień, które obecnie są ledwo widoczne, stały się jego wizytówką.	Opinia uwzględniona Należy wykonać program prac konserwatorskich w zakresie kamienia, cegły oraz balustrad wraz z rozpoznaniem kolorystycznym (badania stratygraficzne kolorystyki balustrad) po wykonaniu wyprzedzającego rozpoznania zabytkowych elementów Mostów.
2	Postuluję o przywrócenie wyglądu Mostów z okresu ich świetności. Proponuję zmianę kolorów, zgodnie z ich planami pierwotnymi.	Opinia uwzględniona Projekt budowlano-konserwatorski wraz z programem prac konserwatorskich wykonanym przez dyplomowanego



		konserwatora technologa.
3	Zachować proporcję i obecny kształt.	Opinia uwzględniona Projekt zakłada odtworzenie pierwotnego wyglądu Mostów, bez zmiany geometrii.
4	Przydałoby się dopisać go do rejestru zabytków.	Wyjaśnienie Mosty Osobowickie są wpisane do rejestru zabytków od 1976 r.
5	Postuluję o wykreślenie Mostów ze spisu zabytków, wyburzenie i wybudowanie nowej przeprawy na miarę XXI w.	Opinia nieuwzględniona Zakres zadania nie obejmuje rozbiórki istniejących obiektów i budowy nowych. Wykreślenie obiektu z rejestru zabytku wymaga zgody Ministra.
6	Nie sądzę, żeby ukrycie rur było konieczne. Przeszkadzają one tylko pedantom. Z rurami wygląda bardziej industrialnie. Wystarczy, aby rury ciepłownicze były z dobrej jakości materiałów.	Opinia nieuwzględniona Zalecane jest usunięcie rurociągu wraz z konstrukcją wsporczą zlokalizowaną wzdłuż Mostów.
7	Konieczna jest odbudowa wieżyczek.	Opinia uwzględniona Zalecane jest odtworzenie (na podstawie dokumentacji archiwalnej) zadaszonych wieżyczek znajdujących się na tarasach widokowych.
8	Ważne jest ukrycie rur ciepłowniczych w konstrukcji Mostów, pod chodnikami i drogami dla rowerów czy pod Mostami. Rury szpecą, to prawda, ale czy projekt zupełnego ich ukrycia nie sprawi, że remont będzie się ciągnął w nieskończoność (jak na Mostach	Wyjaśnienie Zalecane jest usunięcie rurociągu wraz z konstrukcją wsporczą, dopuszczalne jest ukrycie instalacji w "chodniku", jednak nie może to zmienić poziomu wysokości chodnika wobec balustrad na



	Pomorskich)?	Mostach (proporcje). Biorąc pod uwagę zakres planowanego remontu, ewentualne ukrycie rur w konstrukcji chodnika będzie miało znikomy wpływ na czas realizacji inwestycji.
9	Przed wszystkim szokujące jest, że przy planowaniu tak gruntownego remontu/ przebudowy Mostów ktoś wpadł w ogóle na pomysł pozostawienia rur biegnących na wspornikach po boku obiektu.	Wyjaśnienie Zalecane jest usunięcie rurociągu wraz z konstrukcją wsporczą zlokalizowaną wzdłuż Mostów.
10	Należy jak najmniej ingerować w obecną konstrukcję Mostów. Zmiana podziału pasów jezdnych i chodników ingeruje znacznie w wygląd obiektu.	Wyjaśnienie Zalecany jest brak zmiany przekroju poprzecznego "drogi", podziały chodnik-jezdni-chodnik winny być symetryczne.
11	Zależy mi na zachowaniu oryginalnej balustrady, należy zachować kształt barierki oraz charakterystyczny materiał ich wykonania – szary kamień.	Wyjaśnienie Prace wykonywane są w oparciu o program konserwatorski, który obejmuje odtworzenie elementów na podstawie dokumentacji archiwalnej.
12	Nie wydawajcie pieniędzy na upiększenie czegoś, co nie ma tak naprawdę wartości turystycznej czy zabytkowej. Most to nie pomnik, ma być funkcjonalny. Zachować, co można, ale kwestia użyteczności jest ważniejsza niż fakt, że Mosty są zabytkiem. To obiekt miejski, mający służyć przede wszystkim do tego, do czego został zaprojektowany i wybudowany: to przeprawa przez Odrę, a nie muzeum.	Wyjaśnienie Mosty są objęte ochroną konserwatorską. Nie ogranicza to wykonania remontu i wzmocnienia konstrukcji, jednak wszelkie prace winny uwzględniać wartość, ze względu na którą został objęty ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytku.



13	Odwzorowanie zdobień	Wyjaśnienie Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski, który obejmuje odtworzenie wystroju i dekoracji na podstawie dokumentacji archiwalnej.
14	Poszukałbym jakiejś alternatywy dla latarni, aby nie wyglądały jak szpetne słupy (oczywiście przy zachowaniu odpowiedniego oświetlenia). Przy okazji można pomyśleć nad doświetleniem łuków pod Mostami, tak, aby wieczorami wyglądały pięknie i były wizytówką miasta.	Wyjaśnienie Zalecane jest przywrócenie i odtworzenie historycznych żeliwnych słupów latarni oraz ozdobnych słupów trakcyjnych; możliwe jest wykonanie iluminacji obiektu.
15	Dobudować coś pod, by Mosty były ładnie wyeksponowane, a jednocześnie szerokie.	Opinia niezrozumiała
16	Wyeksponowanie klinkierowej zabudowy, odrestaurowanie klinkierowej balustrady.	Opinia uwzględniona Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski, na podstawie dokumentacji archiwalnej.
17	Proponuję umieścić tablicę o historii i budowniczych Mostów, punkty widokowe z wyjaśnieniem panoramy, dodać punkt na mapie jako część ścieżki rowerowej albo/ i edukacyjnej, można umieścić kamień z datą powstania Mostów.	Opinia uwzględniona Wszelkie takie działania informacyjne i edukacyjne są jak najbardziej akceptowalne przez Miejskiego Konserwatora Zabytków; zakres i forma do uzgodnienia na etapie projektowym.
18	Usunięcie grafitti, bazgrołów oraz zapobieganie niszczeniu (np. powłoki antygrafitti)	Opinia uwzględniona Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski, na



		podstawie dokumentacji archiwalnej.
19	Chodnik powinien być asfaltowy lub z antypoślizgowych płyt – jesienią mgła osadza się i zamarza. Wykluczona jest nawierzchnia typu kostka polbruk.	Wyjaśnienie Istniejąca nawierzchnia chodników z płyt betonowych i asfaltu jest nieoryginalna (późniejsze remonty), pierwotna nawierzchnia jezdni wykonana była z kostki kamiennej, a chodników – przypuszczalnie z płyt kamiennych. Podczas wymiany nawierzchni chodników należy przywrócić płyty kamienne, a na poziomie jezdni przy wymianie torowiska zastosować np. płyty typu węgierskiego z fakturą kostki brukowej. Nawierzchnia do ostatecznego ustalenia po wyborze wariantu rozwiązania komunikacyjnego.
20	Nawierzchnia jezdni powinna być wykonana z kostki granitowej, chodniki wyłożone płytami granitowymi, najlepiej “z epoki”, mniej asfaltu, więcej kostki.	Wyjaśnienie Istniejąca nawierzchnia chodników z płyt betonowych i asfaltu jest nieoryginalna (późniejsze remonty), pierwotna nawierzchnia jezdni wykonana była z kostki kamiennej, a chodników – przypuszczalnie z płyt kamiennych. Podczas wymiany nawierzchni chodników należy przywrócić płyty kamienne, a na poziomie jezdni przy wymianie torowiska zastosować np. płyty typu węgierskiego z fakturą kostki brukowej. Nawierzchnia do ostatecznego ustalenia po wyborze wariantu rozwiązania komunikacyjnego.
21	Nawierzchnia chodnika: najlepiej	Wyjaśnienie



	kamienne lub z bardzo dobrych jakościowo płyt chodnikowych – może beton architektoniczny.	Jak wyżej – położenie płyt betonowych można rozpatrzyć na ścieżkach rowerowych.
22	Odwołując się do wariantu V: zbudowanie kładki poza obrysem Mostów (choćby z jednej tylko strony) umożliwiłoby pieszym i rowerzystom podziwianie jego architektury z innej perspektywy.	Wyjaśnienie Konsultacje dotyczyły przebudowy istniejącej konstrukcji mostów, które znakomicie podziwiać można z nabrzeży rzeki.
23	Zachowanie słupów z datą budowy.	Wyjaśnienie Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski, na podstawie dokumentacji archiwalnej. Nie zakłada się więc usuwania obelisków.
24	Usunięcie wszystkich dobudówek.	Wyjaśnienie Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski, na podstawie dokumentacji archiwalnej, mający na celu zachowanie zabytkowego charakteru obiektu. Elementy wtórne, nieoryginalne na pewno będą niwelowane.
25	Należałoby zachować obecny format Mostów Osobowickich – w momencie budowy nie planowano na nich infrastruktury rowerowej i tak też powinno pozostać.	Wyjaśnienie Dostosowywanie obiektu do nowych funkcji i, w tym przypadku wygospodarowanie ścieżki rowerowej, jest dopuszczalne ze strony konserwatora, jednak należy wszelkie takie działania wprowadzać w poszanowaniu zabytku.
26	Wszelkie elementy dodane powinny	Opinia uwzględniona



	być zgodne z estetyką i kolorystyką Mostów, niekoniecznie muszą być "stylizowane" na stare. Taka stylizacja często powoduje kuriozalny efekt estetyczny.	
27	Należy zwrócić uwagę na jego prezencję od strony wschodniej.	Dziękujemy za opinię.
28	Usunięcie lamp z balkoników	Opinia uwzględniona Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski, na podstawie dokumentacji archiwalnej, mający na celu zachowanie zabytkowego charakteru obiektu.
29	Jezdnie i otoczenie jak najbardziej nowoczesne, nawet zielone, oświetlone nowoczesne LED/ instalacje iluminacyjne	Wyjaśnienie Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski na podstawie dokumentacji archiwalnej, mający na celu zachowanie zabytkowego charakteru obiektu.
30	Przebudowa pasów ruchu związana z ukryciem instalacji ciepłowniczej pod chodnikiem spowoduje naruszenie proporcji balustrad, przebudowy i podniesienia ich wysokości. Koszt i zakres prac wydaje się nieuzasadniony.	Wyjaśnienie Zalecane jest usunięcie rurociągu wraz z konstrukcją wsporczą, dopuszczalne jest ukrycie instalacji w "chodniku", jednak nie może to zmienić poziomu wysokości chodnika wobec balustrad na moście (proporcje).
31	Może ukrycie rur pod Odrą/ w ładnej obudowie?	Wyjaśnienie Zalecane jest usunięcie rurociągu wraz z konstrukcją wsporczą, dopuszczalne jest ukrycie instalacji w "chodniku". Prowadzenie rur



		wykopem pod wodą jest bardzo kosztowne, ale technicznie możliwe.
32	Jeśli to możliwe w kontekście konserwatorskim oraz finansowym, poszerzenie teraz lub w przyszłości Mostów w celu zapewnienia separacji dla wszystkich użytkowników ruchu w obu kierunkach.	Opinia nieuwzględniona Zgodnie z wytycznymi Miejskiego Konserwatora Zabytków niezmiennie mają pozostać gabaryty i konstrukcje Mostów.
33	Odpowiednią konserwację, aby Mosty przetrwały następne 100 lat.	Opinia uwzględniona
34	Aby remont przeprowadzono zgodnie ze wskazówkami konserwatora zabytków.	Opinia uwzględniona Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski na podstawie dokumentacji archiwalnej, mający na celu zachowanie zabytkowego charakteru obiektu.
35	Na estetykę wykonania samej jezdni, chodników i torowisk. Ważne, żeby móc podkreślić urok tego obiektu nocą, poprzez dodanie przyjemniejszego oświetlenia na ulicę i ładniejszych lamp z boku.	Opinia uwzględniona Projekt zakłada odtworzenie zabytkowych latarni i wykonanie iluminacji Mostów.
36	Pozostawić te elementy nienaruszone, jedynie odnowione. Chyba że zagrażają bezpieczeństwu, wtedy usunąć i umieścić w muzeum, a nowe odbudować takie same.	Wyjaśnienie Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski na podstawie dokumentacji archiwalnej, mający na celu zachowanie zabytkowego charakteru obiektu.
37	Mosty były już remontowane pod tym kątem, nie wyszło, nie ma co brnąć w tym kierunku.	Opinia nieuwzględniona Mosty wymagają przebudowy lub remontu, aby mogły być



		bezpiecznie użytkowane.
38	Jak najmniej elementów organizacji ruchu (wysepki, kolorowe barierki i oznakowania)	Wyjaśnienie Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski na podstawie dokumentacji archiwalnej, mający na celu zachowanie zabytkowego charakteru obiektu.
39	Zabytkowe znaczenie mają przede wszystkim filary Mostów – filary kamienne, które są konstrukcją nośną.	Opinia uwzględniona Konstrukcja Mostów podlega zachowaniu (ochronie); Mosty są wpisane do rejestru zabytków, możliwe jest wzmocnienie konstrukcji (jeżeli jest niezbędne).
40	Podział powierzchni Mostów na chodniki i jezdnię powinien być unowocześniony – nie ma sensu konserwować stanu, który powstał dla zupełnie innych uczestników ruchu.	Wyjaśnienie Istniejąca nawierzchnia chodników (z płyt betonowych i asfaltu jest nieoryginalna – późniejsze remonty), pierwotna nawierzchnia jezdni wykonana była z kostki kamiennej, a chodników – przypuszczalnie z płyt kamiennych. Podczas wymiany nawierzchni chodników należy przywrócić płyty kamienne, a na poziomie jezdni, przy wymianie torowiska, zastosować np. płyty typu węgierskiego z fakturą kostki brukowej. Rodzaj nawierzchni do ostatecznego ustalenia po wyborze wariantu rozwiązania komunikacyjnego.
41	Zwrócić uwagę na widok na zabytkowy jaz po zachodniej stronie Mostów.	Opinia niezrozumiała



42	<p>Schowanie rur pod płytą chodnika/ trasy rowerowej – to pozwoli równocześnie odseparować ruch pieszy i rowerowy od samochodów i komunikacji miejskiej.</p> <p>Skutki: 1. wpłynie to na zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników drogi; 2. wizualna bariera, "zwężenie", wpłynie na zmniejszenie prędkości przez prowadzących auta, tym samym pozwoli na ograniczenie prędkości, hałasu i wpłynie korzystnie na płynność ruchu -> wolniej, ale bez tworzących się większych zatorów.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Ukrycie rur w konstrukcji Mostów przewidziano w konsultowanych wariantach, a także w wariantcie IIa.</p>
43	<p>Zachowanie łuków na Mostach w znacznej części powinno być wystarczające.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski na podstawie dokumentacji archiwalnej, mający na celu zachowanie zabytkowego charakteru obiektu.</p>
44	<p>Krawędź chodnika z oznakowaniem dla osób niedowidzących np. rowek prowadzący.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Projekt będzie podlegał uzgodnieniu Biura Wrocław Bez Barier.</p>
45	<p>Odływ wody i śniegu z jezdni</p>	<p>Opinia uwzględniona</p>
46	<p>Ekspozycję kształtu obiektu, także od strony wody</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Prace będą wykonywane w oparciu o program konserwatorski na podstawie dokumentacji archiwalnej, mający na celu zachowanie zabytkowego</p>



		charakteru obiektu.
47	Byłoby dobrze, gdyby dla żeglarzy płynących kanałem (śluza Różanka) była informacja o Mostach.	Opinia nieuwzględniona Oznakowanie drogi wodnej leży w gestii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.
48	Na zastosowanie dobrej jakości materiałów wibroizolacyjnych (jezdnia, torowisko)	Opinia uwzględniona
49	Oczyszczenie przestrzeni przed wjazdem na Mosty: cofnięcie ogrodzeń, reklam i słupów trakcyjnych po stronie północnej, by wyeksponować wjazd.	Wyjaśnienie Opinia poza zakresem konsultowanej inwestycji.
50	Za Mostami znajduje się wielka płyta, współczesne bloki i domy 'klocki" z okresu PRL. W stronę miasta: szpital psychiatryczny, kryminal i port. Otoczenie nie wymaga pieczołowitości w trakcie remontu. Mosty Osobowickie nie pełnią żadnej funkcji widokowej, ich znaczenie dla pieszych jest niewielkie. Nie warto marnować czasu i pieniędzy na przywracanie każdego detalu.	Wyjaśnienie Obiekt wpisany do rejestru zabytków, wobec czego prace muszą być wykonywane w oparciu o program konserwatorski uzgodniony przez Miejskiego Konserwatora Zabytków.
51	Trakcja tramwajowa szpeci widok Mostów. Należy też unikać czerwonego podłoża, czyli ścieżek rowerowych.	Opinia nieuwzględniona



Opinie dotyczące pytania nr 6

Dodatkowo proponuje się, wraz ze zmianami na Mostach Osobowickich, wprowadzenie na ul. Bałtyckiej nawrotki dla aut skręcających w lewo na moście (jadąc z centrum w kierunku Osobowic). Zapoznaj się z dwoma wariantami tych nawrotek i napisz, co o nich sądzisz.

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź
1	Nawrotka nie rozwiąże problemu, myślę że jeszcze go pogłębi; samochody które będą musiały zawrócić, będą tworzyć korek, ponieważ w stronę centrum zawsze jest dużo aut.	Opinia uwzględniona Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
2	Osobny pas do nawrotki i to dość długi, bo chętnych do tego manewru nie zabraknie. Nawet kosztem trawnika.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
3	Zbyt bliska odległość od Mostów może skutkować kolizjami drogowymi. Nawrotkę należy zorganizować za ul. Jugosławiańską.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
4	Zaraz za Mostami należy wykonać fizyczną blokadę uniemożliwiającą skręcenie w lewo. Na jezdni w kierunku centrum, po zwężeniu do jednego pasa, trzeba poprowadzić pas na lewą stronę, aby główny ciąg był przeznaczony do jazdy na wprost, a na pas do skrętu w prawo w ul. Osobowicką należałoby zmienić pas, ponadto zrobić odcinek pasa rozbiegowego dla aut zawracających, aby mogły się płynnie włączyć na pas do jazdy do centrum.	Opinia niezrozumiała
5	Moim zdaniem z perspektywy	Dziękujemy za opinię.



	<p>pasażera jest to doskonały powód, by MPK nie stało długo na Mostach, jak w chwili obecnej. Jestem jak najbardziej ZA!</p>	
6	<p>Jest dobrze tak, jak teraz. Jak jest dobrze, to po co to zmieniać i jakieś nawrotki budować. Autobusy nie będą mogły tam zakręcić na nawrotce.</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p> <p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
7	<p>To strata pieniędzy. Bezsensowne. Nie będzie rozładowywać korków, a je nasilać. Przejazd przez podwójne torowisko będzie kolizyjny i niebezpieczny. A do tego istnieje prawdopodobieństwo, że duża część kierowców będzie wjeżdżać w ul. Jugosłowiańską.</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p> <p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
8	<p>Pierwszy wariant, z nawrotką bliżej Mostów, jest wg mnie lepszy z punktu widzenia kierowcy, bo daje możliwość szybszej zmiany kierunku. Obydwa warianty nawrotek wpływają natomiast negatywnie na bezpieczeństwo (zmiany pasów na krótkim odcinku) i możliwość korkowania się, szczególnie ul. Bałtyckiej w stronę "od centrum".</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p> <p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
9	<p>Wariant B zapewnia większą płynność ruchu po realizacji wariantu IV. Ul. Jugosłowiańską na końcowym odcinku należy oznakować jako jednokierunkową, tylko dla wyjeżdżających z osiedla, aby zablokować tranzyt przez osiedle.</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p> <p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
10	<p>Wariant B jest bardziej optymalny i bezpieczniejszy. Ryzyko większego</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p>



	<p>ruchu na ul. Jugosłowiańskiej wydaje się znikome, jedynie mieszkańcy okolic ul. Jugosłowiańskiej i ul. Bezpiecznej będą zainteresowani korzystaniem z tego łącznika. Co sprowadzi się do przeniesienia ruchu z ul. Czeskiej na ul. Jugosłowiańską.</p>	<p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
11	<p>Dla wariantu II w mojej modyfikacji (dwa pasy z centrum w stronę ul. Osobowickiej i ul. Bałtyckiej) to jest ciekawy pomysł pod warunkiem, że środkowy pas przeznaczymy dla pojazdów komunikacji miejskiej do skrętu z Mostów w ul. Osobowicką, a pozostałe pojazdy będą miały nakaz jazdy prosto lub skrętu w prawo w ul. Na Polance (tu ruch jest niewielki). Nawrotka powinna być zlokalizowana na północ od wlotu ul. Jugosłowiańskiej.</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p> <p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
12	<p>Drugi wariant nawrotki jest lepszy – w pasie zieleni, nikomu nie zawadza, a jednocześnie nie za daleko od skrzyżowania z ul. Osobowicką.</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p> <p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
13	<p>Zdecydowanie wariant B, gdyż w przypadku dużego ruchu, po zawróceniu, kierowca może mieć problem, by zdążyć zająć właściwy pas przed skrzyżowaniem.</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p> <p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
14	<p>Wydaje mi się, że nawrotka B jest zbyt daleko od Mostów – w zasadzie można podjechać jeszcze kawałek i zawrócić na skrzyżowaniu z ul. Obornicką.</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p> <p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
15	<p>Preferuję wariant A, ponieważ jego realizacja nie odbędzie się kosztem</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p>



	terenów zielonych.	
16	Wybór wariantu B byłby zwycięstwem "betonozy" i "samochodozy", czyli likwidacji terenów zielonych przez zalewanie betonem/ asfaltem i spychanie innych funkcji miasta w cień zadań komunikacyjnej. Tereny zielone stanowią bardzo dużą wartość i zajmowanie ich pod nowe drogi powinno być ostatecznością- w tym wypadku zaś nie jest.	Dziękujemy za opinię.
17	Wariant z nawrotką bliżej Mostów lepiej się sprawdzi, pozwoli uchronić zieleni i uspokoi ruch (często samochody osiągają tam 80-100 km/h).	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
18	Wariant A: bardziej intuicyjny, bez ryzyka obciążenia ul. Jugosłowiańskiej, nie kosztem zieleni, tańszy - nie szkodzi, że kosztem pasa na wprost (to miasto, nie autostrada). Ryzyko zatorów można zmniejszyć przez odpowiednie ustawienie cykli świateł, by kierowcy w zasadzie od razu mogli skręcać w ul. Osobowicką.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
19	Wariat A pozwoli na szybsze zawracanie i jazdę w kierunku centrum miasta pojazdom wyjeżdżającym np. z ul. Na Polance.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
20	Wariant A powinien zostać odrzucony. Ucierpi na nim struktura ul. Bałtyckiej, która zostanie zwężona, w wyniku czego zwiększą się korki na niej.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
21	Propozycja nawrotki jest w moim	Dziękujemy za opinię.



	<p>mniemaniu skrajnie nieodpowiedzialna i bardzo chciałbym, żeby twórca tego zacnego pomysłu pojawił się na ul. Bałtyckiej w godzinach szczytu. Zobaczyłby wtedy, że nawrotka spowoduje totalny paraliż ruchu tramwajowego, bo nie wierzę, że kierowcy nie będą wjeżdżać na tory, próbując nawrócić, a to zablokuje ruch tramwajowy w tym miejscu i będzie to gorszą alternatywą dla obecnego lewoskrętu w ul. Osobowicką.</p>	<p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
22	<p>Lewoskręt może pozostać, o ile nie będzie odbywać się z torowiska na obiekcie i umożliwi się bezpieczne opuszczenie skrzyżowania (np. przez skróconą fazę zielonego z ul. Bałtyckiej na Mosty). Zamiast budowania nawrotek można dużo taniej umożliwić zawracanie na skrzyżowaniu ulic Obornickiej i Bałtyckiej (jak to było jeszcze jakieś 3-4 lata temu). Ludzie myślą że nie można tego zrobić, bo brak znaku możliwości zawracania na światłach, jednak w połowie skrętu pojawia się linia przerywana, co sugeruje że możemy wykonać ponowny skręt w lewo (co skutkuje zawróceniem w stronę Mostów).</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p> <p>Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.</p>
23	<p>Nie przeszkadza mi nawrotka, pokonanie autem kilometra nie jest samo w sobie problemem. Istotna jest płynność ruchu.</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p>
24	<p>Realną nawrotką jest jej naturalna geometria na skrzyżowaniu z ul.</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p>



	Obornicką. Wszelkie próby budowy przejazdów przez torowisko to celowe stwarzanie niebezpieczeństwa i blokady ruchu na wszystkich kierunkach ul. Bałtyckiej i jej torowisku.	Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
25	Dobrze by było powrócić do sytuacji sprzed budowy ul. Bałtyckiej i zrobić lewoskręt w ul. Jugosłowiańską i z tej ulicy w ul. Bałtycką, ale nie ma takiej propozycji, więc wybieram nawrotkę dalszą, z możliwością wjazdu na Różankę. Dlaczego nie można z ul. Na Polance jechać prosto? Nie trzeba by było budować nawrotki.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
26	Nawrotka na plus, ale przy zastosowaniu ronda, przebudowie skrzyżowań i sygnalizacji na bezkolizyjną – niestety ucierpi płynność ruchu na głównej trasie.	Wyjaśnienie Rondo nie jest dobrym rozwiązaniem w przypadku, gdy przecina torowisko tramwajowe.
27	Byleby nie utrudniały życia rowerzystom.	Opinia uwzględniona
28	Wybór wariantu powinien być poparty badaniami, na ile samochodów należy przewidzieć pas, który zastąpi lewoskręt, tak, by zmieściły się w całości za nawrotką.	Opinia uwzględniona W ramach analiz ruchu na kolejnym etapie projektowym.
29	Czy dobrze rozumiem, że obok ul. Jugosłowiańskiej jest planowana likwidacja lewego pasa ul. Bałtyckiej (od strony ul. Żmigrodzkiej)? Samochody będą tam musiały zjeżdżać z lewego pasa na prawy, aby ponownie wjechać na lewy. Z perspektywy dojazdu do cmentarza jest to niebezpieczne	Dziękujemy za opinię.



	rozwiązanie z uwagi na starsze osoby odwiedzające masowo bliskich. Nawrotka i włączanie się do ruchu, po czym zmiana pasa, to naprawdę nieodpowiedzialny pomysł.	
30	Lepszym rozwiązaniem, na miarę XXI w., byłby lewoskręt wykonany w tunelu tuż za Mostami.	Dziękujemy za opinię. Rozwiązanie poza zakresem planowanej inwestycji.
31	Byleby została zachowana odpowiednia widoczność.	Opinia uwzględniona
32	Nawrotka jest dobrym pomysłem, bo tramwaje są blokowane właśnie przez auta skręcające w lewo z obiektu w ul. Osobowicką. Przesunięcie pasa do skrętu dalej za Mosty może odblokować te tramwaje.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
33	Będzie to tylko i wyłącznie uciążliwe dla kierowców i niebezpieczne dla komunikacji miejskiej. Kierowca na takiej nawrotce nie zwraca uwagi na komunikację.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
34	Ruch z Mostów powinien być ukierunkowany na prawy pas ul. Bałtyckiej, zaś lewy – przeznaczony wyłącznie do nawracania, zarówno dla użytkowników jadących od strony ul. Na Polance, jak i kierowców jadących z centrum na ul. Osobowicką.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
35	Miejsca, gdzie wprowadzono takie rozwiązania w mieście, są kolizyjne. Kolizje wprowadzają więcej zamieszania niż lewoskręty na skrzyżowaniach.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
36	Na niebiesko zaznaczono	Dziękujemy za opinię.



	dodatkowe oznakowanie drogowe na ul. Bałtyckiej, które <i>de facto</i> zwęża drogę, gdzie stoją do skrętu na prawo oraz jadące na wprost na Mosty samochody na ul. Bałtyckiej - czy ktoś przestudiował, jakie komplikacje będą na tym odcinku w kierunku miasta? Drogi są po to, aby nimi jechać, a nie ustawiać przeszkody.	
37	Zwiększenie przepustowości na obiekcie poprzez nawrotki spowoduje jej zmniejszenie na okolicznych skrzyżowaniach.	Opinia niezrozumiała
38	Wariant przeniesienia lewoskrętu w ul. Jugosłowiańską spowoduje przeniesienie całego ruchu z ul. Osobowickiej na lokalne, małe uliczki osiedlowe.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.
39	Myślę, że budowa nawrotki na ul. Bałtyckiej to dobre rozwiązania, ale dopiero jak ul. Bałtycka ma 3 pasy.	Dziękujemy za opinię. Ostatecznie po konsultacjach zrezygnowano z realizacji nawrotki.

Opinie dotyczące pytania nr 7

Poniżej możesz wpisać dodatkowe opinie, które mogą mieć znaczenie w projektowaniu przebudowy Mostów Osobowickich.

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź
1	Sygnalizacja świetlna – światła na skrzyżowaniu są dla pieszych zbyt krótkie.	Opinia uwzględniona Zostanie wykonany projekt nowej organizacji ruchu i sygnalizacji.
2	Warto byłoby zrobić jeszcze jedno zejście nad Odrę od strony zachodniej Mostów.	Dziękujemy za opinię.
3	Nie powinno się zawężać ruchu	Dziękujemy za opinię.



	samochodów osobowych, ponieważ to zwiększy korki. Zwróćcie uwagę na pojazdy samochodowe i na to, jak można im ułatwić przejazd przez Mosty. Pojazdy samochodowe powinny mieć możliwość swobodnego przejazdu, ponieważ do tego obiekt został zaprojektowany.	
4	Idealnie byłoby, gdyby każdy z uczestników ruchu miał zapewnioną swoją część do poruszania na Mostach.	Opinia nieuwzględniona Nie ma takiej możliwości z uwagi na ograniczoną szerokość Mostów.
5	Uważam, że wrzucanie wszystkich typów szlaków komunikacyjnych na jeden obiekt nie jest najlepszym rozwiązaniem.	Opinia nieuwzględniona Mosty to ważne obiekty pozwalające na przekroczenie bariery rzeki, dlatego wszyscy użytkownicy powinni mieć możliwość korzystania z takich obiektów.
6	Uważam, że potrzebne jest zainstalowanie kamer monitoringu celem poprawy bezpieczeństwa i rejestracji różnych zdarzeń (np. kolizji drogowych, aktów wandalizmu, wybryków chuligańskich).	Dziękujemy za opinię. Monitoring jest wprowadzany tam gdzie pojawia się system ITS – a tu planuje się jego instalację w ramach nowej sygnalizacji.
7	Obecnie nie czuję się bezpiecznie! przechodząc i przejeżdżając przez Mosty z powodu pędzących samochodów. Powinno się egzekwować ograniczenie prędkości jazdy.	Wyjaśnienie Za to działanie odpowiada policja.
8	Bardzo liczę na to, że remont będzie trwał możliwie krótko.	Dziękujemy za opinię.



9	Proszę rozważyć umieszczenia chodnika na obecnych rurach i poszerzenie ulicy z tej strony.	Wyjaśnienie Opracowano wariant dobudowy kładki na wsporniku, ale nie zyskał on ostatecznie aprobaty Miejskiego Konserwatora Zabytków, ani też większości uczestników konsultacji społecznych.
10	We wszystkich wariantach kąta przejazdu rowerowego przez ul. Na Polance jest bardzo ostry dla rowerzystów jadących od Mostów Trzebnickich – zalecam odsunięcie przejazdu od środka skrzyżowania.	Opinia nieuwzględniona Przebieg i lokalizacja tras i przejazdów rowerowych wynika z możliwości terenowych i zasad organizacji ruchu na skrzyżowaniach, zgodnie z którymi przejazdy rowerowe sytuuje się od strony tarczy skrzyżowania – po to, aby zminimalizować odgięcia toru jazdy.
11	Kluczem jest uspokojenie ruchu, przejazd w trybie "amsterdamskim". Tranzyt przez obwodnicę śródmiejską.	Dziękujemy za opinię.
12	Proszę Państwa, proszę posługiwać się statystykami: ilu jest na Mostach pieszych, rowerzystów i ludzi w MPK i samochodach. Demokracja to wola większości.	Dziękujemy za opinię.
13	Stworzenie zbyt szerokich pasów dla ruchu, np. wariant IV, w których będzie 3,5 m, czyli tyle, ile na drogach ekspresowych, gdzie można jechać 120km/h, skutkować będzie tym, że kierowcy samochodów będą rozpędzać się. Wynikiem tego mogą być groźne wypadki. W wariantcie IV należy zwęzić jezdnię do 3,15 m lub 3 m, tak, aby po obu	Dziękujemy za opinię.



	stronach powstały chodniki o szer. przynajmniej 2 m i trasy rowerowe na 2,5 m.	
14	Przebudowa powinna być wykorzystana do tego, by, zgodnie z miejskimi dokumentami, alarmem klimatycznym, itd. przekonać jak najwięcej osób w mieście do rezygnacji z auta w codziennych podróżach.	Dziękujemy za opinię.
15	Proponowałbym rozpatrzenie bezkolizyjnego dwupoziomowego skrzyżowania z ulicami: Osobowicką i Na Polance.	Opinia nieuwzględniona To nie jest miejsce i ciąg ulic do stosowania rozwiązań dwupoziomowych, stoi to w sprzeczności z ideą zrównoważonego rozwoju transportu, którą w mieście stosujemy.
16	Może warto by było zrobić tak, żeby na jednym obiekcie np. na Mostach Trzebnickich, był jeden kierunek ruchu, a na Mostach Osobowickich drugi? Czy analizowano to?	Opinia nieuwzględniona Nie ma takiej możliwości.
17	Powinny zostać zaprojektowane miejskie meble, np. kwietniki.	Opinia nieuwzględniona Brak miejsca na obiekcie.
18	Oddzielenie ruchu pieszych i rowerzystów od pasa aut i tramwajów małą zieloną architekturą.	Opinia nieuwzględniona Brak miejsca na Mostach.
19	Byłoby dobrze, gdyby za barierką Mostów znajdowała się takie coś <i>à la</i> siatka na łapanie telefonów.	Dziękujemy za opinię.
20	Jest to też trasa dla rolkarzy – nawierzchnia powinna to uwzględnić.	Opinia uwzględniona



21	Duże znaczenie ma oznakowanie pionowe dla poszczególnych pasów i ich przebiegu oraz przypomnienie tego po 100/200 m oraz wyraźne oznakowanie poziome.	Opinia uwzględniona Zostanie wykonany projekt organizacji ruchu z oznakowaniem pionowym i poziomym.
22	Analiza ruchu na podstawie badań natężenia zlecona przez Zamawiającego, czyli Urząd Miasta, w miejscu analiz jednostki projektowej. Wraz z analizą ruchu kołowego za dwie dekady z przyjęciem, dodatkowych np. 40 tys. mieszkańców w okolicy Mostów, po obu stronach.	Wyjaśnienie Analiza ruchu będzie wykonana dla wybranego wariantu w celu opracowania programów sygnalizacji świetlnej.
23	Trzeba dobrze zaplanować alternatywną drogę na czas remontu Mostów. Którędy kierowcy będą mogli jeździć, żeby nie robiły się zbyt duże korki?	Opinia uwzględniona W ramach zadania opracowana zostanie koncepcja organizacji ruchu zastępczego.
24	Aby ich przebudowa nie zbiegła się z przebudową Mostów Trzebnickich.	Opinia uwzględniona Miasto koordynuje harmonogram inwestycji.
25	Przydałaby się również jezdnia wyciszająca.	Wyjaśnienie Ostateczna akceptacja rodzaju nawierzchni należy do Miejskiego Konserwatora Zabytków
26	Odpowiednie zaprojektowanie systemu odprowadzania wody, aby ta po większych opadach nie zbierała się w miejscach, gdzie odbywa się ruch pieszy/ rowerowy.	Opinia uwzględniona
27	Zwróćcie też uwagę, że Mosty są bardzo często wybierane przez samobójców. Likwidacja rur ułatwi skoki do wody. Przy akcji służb ciągle widzę, jak strażacy parkują na	Dziękujemy za opinię.



	<p>Mostach, po czym skaczą nad barierką, by ratować człowieka. Przenoszą też ponton nad barierką, co ich spowalnia. Trzeba by dobudować zejście (schodki) nad rzekę. Jest też to potrzebne ludziom z bloków (osiedla: Wybrzeże Reymonta, Sunhouse itd.), by mogli zejść i pójść na spacer w dół nad wodę. Ta barierka bardzo utrudnia życie.</p>	
28	<p>Mamy nadzieję, że remont Mostów Osobowickich nie zajmie tyle, co Mostów Pomorskich albo Wschodniej Obwodnicy Wrocławia i że jeszcze za naszego życia pójdziemy wygodnie, bezpiecznie i bez korków, tymi Mostami.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Miasto koordynuje harmonogram inwestycji.</p>
29	<p>Warianty są nieczytelne, proszę upraszczać rysunki techniczne zanim załączy się je do konsultacji społecznych.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>W opinii zespołu projektowego rysunki zostały w maksymalnym stopniu uproszczone i były czytelne. Zawsze służymy dodatkowymi wyjaśnieniami.</p>
30	<p>Proszę podać statystyki ruchu na Mostach – ilu pieszych, ilu rowerzystów, ile samochodów i środków transportu publicznego? Mam wrażenie, że projekty i przebudowy koncentrują się tylko na poprawie komfortu ruchu pieszych i rowerzystów, których na tym obiekcie jest wyjątkowo mało, bo nie jest to naturalny ciąg ruchu. Nikt chyba nie analizował ruchu kołowego i związanych z nim problemów.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Warianty opracowane są z uwzględnieniem danych o ruchu z Kompleksowego Badania Ruchu 2018. Dodatkowo pomiary ruchu będą robione na kolejnych etapach.</p>



31	Konieczne jest zbadanie poziomu hałasu.	Opinia uwzględniona Na etapie pozyskiwania decyzji środowiskowej wykonana zostanie analiza zasięgu oddziaływania inwestycji w zakresie oddziaływania akustycznego. Dodatkowo Gmina cyklicznie zleca wykonywanie badań hałasu w mieście w ramach tworzenia Mapy akustycznej Wrocławia dostępnej pod adresem http://gis.um.wroc.pl/imap/?gpmmap=gp11 .
32	Czy dla każdego wariantu była liczona przepustowość? Czy były prognozowane/modelowane ewentualne korki? Który wariant tworzył najmniejsze korki?	Wyjaśnienie Opracowane warianty opierały się na wytycznych i założeniach przekazanych przez Miasto oraz na generalnym pomiarze ruchu z 2018 r. Przepustowość będzie wyznaczana dla wybranej koncepcji na etapie projektu budowlanego i projektu wykonawczego dla zaprojektowania programów sygnalizacji.
33	Myślę, że powinno się zwrócić uwagę na infrastrukturę rowerową. Uważam, że wartym uwagi pomysłem jest wariant IV.	Dziękujemy za opinię.
34	Wariant I, tylko ścieżka razem z chodnikiem, by nie zatruwać życia kierowców.	Dziękujemy za opinię.
35	Wariant III + nawrotka bliżej ul. Obornickiej są przepustowe i oddzielają ruch rowerów/piesznych.	Dziękujemy za opinię.



36	Wariant III i IV wydają się najrozsądniejsze i też najbardziej dojrzałe.	Dziękujemy za opinię.
37	Wariant II wydaje się najlepszym kompromisem potrzeb różnych użytkowników dróg.	Dziękujemy za opinię.
38	W wariancie II zostaje wspólny pas dla samochodów i tramwajów w kierunku z centrum. Czy nie lepiej zrobić na odwrót, jeden pas wspólny do centrum? Pojazdy i tak opuszczają obiekt i będą miały osobne pasy	Opinia uwzględniona
39	Wariant V – zlikwidować chodnik z jednej strony, umożliwiając bezpieczne przejście przez jezdnię (pasy z sygnalizacją na żądanie) przed Mostami i za nimi – dzięki temu zyskuje się miejsce na poszerzenie pasów ruchu dla samochodów i wydzielenie pasów autobusowo-tramwajowych. Ciąg pieszo-rowerowy robimy po jednej stronie Mostów.	Opinia nieuwzględniona Analizowano dobudowę wspornika, co jednak nie spotkało się z aprobatą Miejskiego Konserwatora Zabytków.
40	Sugeruję pochylenie się nad wariantem V, czyli dobudową osobnej kładki dla pieszych oraz rowerzystów. Istniejąca przeprawa powinna zawierać jedynie pasy ruchu dla samochodów (po 2 w każdą stronę, jako przedłużenie ul. Bałtyckiej) oraz torowisko z buspasem, bez chodników. Piesi i rowerzyści powinni poruszać się jedynie po nowej przeprawie.	Opinia nieuwzględniona Analizowano dobudowę wspornika, co jednak nie spotkało się z entuzjazmem konserwatora zabytków. Całkowite przeniesienie ruchu pieszo-rowerowego zapewniłoby stosowne bezpieczeństwo użytkowników, ale znacznie wydłuży drogę pieszych. Mosty powinny służyć, również obustronnie, wszystkim użytkownikom.



41	Najlepsze byłoby połączenie wariantu I i IV, a więc zachowanie priorytetyzacji transportu zbiorowego przy jednoczesnym stworzeniu DDR-ów i schowaniu rur.	Opinia nieuwzględniona Możliwy jest albo wariant I albo wariant IV, nie ma warunków na połączenie wszystkich proponowanych rozwiązań.
42	Wykonanie wariantu II w formie odwróconej tj. z dwoma pasami ruchu z centrum oraz 1 pasem ruchu dla komunikacji zbiorowej i samochodów do centrum (z ruchem rowerowym poprowadzonym po zachodniej stronie Mostów)	Dziękujemy za opinię.
43	Wariant II wydaje się najbardziej odpowiedni, jeżeli połączymy go z parkingiem poza centrum i dogodną przesiadką na tramwaj.	Dziękujemy za opinię.
44	Żaden z proponowanych wariantów (I-IV) nie zapewnia rozdzielania wszystkich rodzajów ruchu. Z tego względu uważam, że żaden z nich nie powinien zostać zrealizowany w takiej postaci, jak przedstawiono, ponieważ wydawanie tak dużych środków na remont bez osiągnięcia celu jest niegospodarne.	Dziękujemy za opinię. Warianty są właśnie dlatego, że z racji ograniczonej przestrzeni Mostów nie można rozdzielić wszystkich użytkowników ruchu.
45	Etap 1: wariant I, zabranie chodnika 1-stronnie, aby pasy były w "normie". Etap 2: budowa nowego mostu rowerowego.	Dziękujemy za opinię.
46	Czy zaproszono do partycypacji remontu właściciela rur ciepłowniczych?	Opinia uwzględniona Biuro projektowe uzyskało informację od firmy FORTUM, że ich rury są w dobrym stanie i nie planują ich przebudowy, a wszelkie ewentualne prace związane z przebudową rur muszą być



	wykonane kosztem i staraniem Inwestora.
--	---

Opinie poza zakresem konsultacji

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź
1	Osobna kładka tylko dla pieszych	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od Mostów znajduje się w przekazanym w trakcie konsultacji stanowisku Miasta: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego
2	Niezależna kładka pieszo-rowerową w pewnej (do 200 m) odległości, gdzie można wbudować wszystkie rury zdjęte z Mostów Osobowickich/ możliwość spaceru po niezależnej kładce z dala od hałasu i spalin.	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od Mostów znajduje się w przekazanym w trakcie konsultacji stanowisku Miasta: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego
3	Przy dobrym projekcie można by zrobić kładkę rowerową ponad chodnikiem lub ponad jezdnią.	Dziękujemy za opinię. Rozwiązanie niemożliwe do spełnienia ze względu na zakres projektowy i wysokie koszty jego wykonania.
4	Dodatkowa kładka po stronie wschodniej wydaje się konieczna. Obecnie można ją tak zaprojektować, aby nie ingerowała zbyt w widok Mostów (np. szklane balustrady i zachowanie oryginalnej balustrady).	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od Mostów znajduje się w przekazanym w trakcie konsultacji stanowisku Miasta: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego



		cje-mostow-nie-kladki-dlaczego
5	Można zbudować kładki pieszo-rowerowe o ażurowej łukowej konstrukcji, pasującej do łuków Mostów. Rury ciepłownicze można puścić ewentualnie pod Odrą.	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od Mostów znajduje się w przekazanym w trakcie konsultacji stanowisku Miasta: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego
6	Wyrowadzenie ruchu pieszego i rowerowego poza zarys Mostów /kładka szklana/.	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od Mostów znajduje się w przekazanym w trakcie konsultacji stanowisku Miasta: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego
7	Obawiam się, że oba warianty nawrotki spowodują zwiększenie korków w tym rejonie i utrudnią ruch. Najsensowniejszym rozwiązaniem byłoby wybudowanie obok dodatkowej kładki pieszo-rowerowej. Myślę, że przy łącznych kosztach całej inwestycji warto zainwestować trochę więcej, aby uzyskać zdecydowanie lepszy efekt. Po prostu poszerzyć obiekt w kierunku z centrum w stronę Osobowic tak, aby dało się wygospodarować lewoskręt, który nie kolidowałby z komunikacją zbiorową.	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od Mostów znajduje się w stanowisku Miasta przekazanym w trakcie konsultacji: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego



8	Ładna kładka by się tam przydała obok Mostów, żeby nie iść obok jadących aut. Tylko błagam bez tego szpecącego białego koloru i niebieskiego podświetlenia.	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od Mostów znajduje się w stanowisku Miasta przekazanym w trakcie konsultacji: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego
9	Przeniesienie rur ciepłowniczych na np. kładkę pieszo-jezdną.	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od Mostów znajduje się w stanowisku Miasta przekazanym w trakcie konsultacji: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego
10	Jestem za wyeksponowaniem Mostów i za tym, by nie zasłaniać go żadną kładką pieszo-rowerową.	Dziękujemy za opinię.
11	Dodatkowa kładka budzi moje wątpliwości. Jeśli miałyby powstać, jest to temat na konkurs architektoniczny.	Dziękujemy za opinię.
12	Szanuję zabytki i rozumiem ich znaczenie, ale może w takim przypadku należy wyłączyć z ruchu i zostawić jako zabytek, a wybudować drugi most dla pojazdów mechanicznych i kładkę dla pieszych oraz rowerów. Żyjemy w mieście, gdzie zwiększa się liczba mieszkańców. Nie blokujemy się.	Dziękujemy za opinię. Nie planuje się budowy nowego mostu, a tylko remont obecnego, który tego wymaga ze względów technicznych.
14	Najlepszym rozwiązaniem, jest osobna kładka i spożytkowanie istniejącej przeprawy na komfortowy ruch komunikacji	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od



	zbiorowej oraz samochodów.	Mostów znajduje się w stanowisku Miasta przekazanych w trakcie konsultacji: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego
15	Konieczna jest budowa nowej kładki rowerowo-pieszkiej pomiędzy Mostami Osobowickimi a Mostami Żmigrodzkimi, które oddzieliłyby ruch oraz pozwoliły na odpowiednią szerokość pasów ruchu dla każdego z uczestników.	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od Mostów znajduje się w stanowisku Miasta przekazanych w trakcie konsultacji: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego
16	Uważam, że odpowiedzią miasta powinno być, wzorem Mostów Warszawskich, wybudowanie obok zabytkowej przeprawy drugiego mostu o lekkiej łukowej konstrukcji, który częściowo przenosiłby ruch ze starej przeprawy – np. pieszo-rowerowo-tramwajowy albo rowerowo-samochodowy.	Dziękujemy za opinię. Nie planuje się budowy nowego mostu, a remont obecnego, który tego wymaga ze względów technicznych.
17	Jedynym sensownym rozwiązaniem jest budowa kładki pieszo-rowerowej pomiędzy Mostami Osobowickimi a Mostami Trzebnickimi.	Dziękujemy za opinię. Wyjaśnienie w sprawie budowy niezależnej kładki w oddaleniu od Mostów znajduje się w stanowisku Miasta przekazanych w trakcie konsultacji: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego
18	Głośno jest o propozycji budowy kładki, jednak kładka w takiej postaci kosztowałaby kilkadziesiąt mln zł, w związku z czym jest to pomysł bardzo oddalony w czasie i obecnie nie ma szans na jego	Dziękujemy za opinię.



	<p>realizację. Jednostronna kładka wydłuża drogę i czas jazdy dla rowerzystów zmuszając do dodatkowych przekroczeń jezdni. Jest wiele lokalizacji we Wrocławiu, gdzie kładki pieszo-rowerowe są potrzebne dużo bardziej.</p>	
19	<p>Jestem przeciwny wydawaniu ogromnych publicznych (naszych wspólnych) pieniędzy na kładkę pieszo-rowerową obok Mostów. We Wrocławiu jest kilka miejsc, gdzie taka inwestycja miałaby większy sens.</p>	Dziękujemy za opinię.
20	<p>Wydaje się, że miasto przegrywa z kierowcami, a najlepszym dowodem jest samowolka parkujących, którzy porzucają swoje auta gdzie popadnie. Warto podpatrywać inne ośrodki miejskie, np. Opole, które wyraźnie zaznaczyło miejsca parkingowe znakami pionowymi i poziomymi (pasy, koperty, symbole na jezdni). Jeśli dołożymy do tego sprawne egzekwowanie prawa (gdzie jest Straż Miejska??!), będzie szansa na sukces. Powodzenia!</p>	Dziękujemy za opinię.
21	<p>Nie odbudowujemy Breslau.. Budujemy Wrocław.. Funkcjonalny... Praktyczny... Przyjazny dla Mieszkańców!!! Wrocław potrzebuje nowych przepraw, łączących część północną z południową... przykład najpilniejszy to most łączący Widawę-Rędzin-Maślice-ul. Kozia.</p>	Dziękujemy za opinię.
22	<p>Ludzie nie przesiądą się z aut na rowery tylko dlatego, że będzie</p>	Dziękujemy za opinię.



	osobna ścieżka i większe korki aut. Rozwiązaniem jest DARMOWA KOMUNIKACJA MIEJSKA – TO ZACHĘCI.	
23	Kolor kaflki powinien być powtórzony na kładce dla rowerzystów.	Dziękujemy za opinię.
24	Zlikwidowanie problemu psych kup.	Dziękujemy za opinię.
25	Niedopuszczalne jest stworzenie kładki odsuniętej od konstrukcji Mostów, która wydłuży drogę rowerzystom oraz zwiększy czas jazdy.	Dziękujemy za opinię.
26	Przed Mostami i za nimi powinny być ścieżki rowerowe poszerzone do dwukierunkowych.	Dziękujemy za opinię.
27	Parking P+R w okolicy ul. Kamieńskiego (przed Mostami), co pozwoli przesiąść się w MPK i dojechać do centrum, pozwoli to uniknąć tworzenia korków.	Dziękujemy za opinię.
28	Likwidacja buspasa od M. Osobowickich do ul. Kleczkowskiej – zwłaszcza dla kierunku od ul. Kleczkowskiej do m. Osobowickiego	Dziękujemy za opinię.
29	Jeden most dla ruchu pieszo-rowerowego, pojazdów uprzywilejowanych i komunikacji autobusowej, drugi do pozostałych pojazdów z pasami awaryjnymi.	Dziękujemy za opinię. Nie planuje się budowy nowego mostu, a tylko remont obecnego, który tego wymaga ze względów technicznych.
30	Wybór spośród wariantów, z których każdy jest zły, to nie jest wybór, tylko narzucona narracja. Sprzeciwiam się takiej formie	Dziękujemy za opinię. Konsultacje społeczne nie są głosowaniem, ich celem jest



	konsultacji społecznych, ponieważ nie mają one żadnych znamion demokratycznego procesu.	poznanie opinii mieszkank i mieszkańców nt. zaproponowanych wariantów. Efektem konsultacji jest wypracowanie wariantu IIA.
31	Remont jest konieczny, ale wydaje się być rozwiązaniem tymczasowym, o ile rozwój północnej strony miasta się nie zatrzyma lub diametralnie nie poprawi się komunikacja zbiorowa, na tyle, by większa przepustowość dla aut nie była potrzebna – w przeciwnym wypadku miasto nie uniknie budowy kładki i rozbudowy Mostów Trzebnickich.	Dziękujemy za opinię.
32	Dostawcie drugą przeprawę, ta, ze względu na charakter i przepisy, nie może zostać dostosowana do potrzeb.	Dziękujemy za opinię. Nie planuje się budowy nowego mostu, a tylko remont obecnego, który tego wymaga ze względów technicznych.
33	Możliwość elastycznego projektowania tras komunikacji zbiorowej bez konieczności kosztownej przebudowy infrastruktury (autobusy zamiast tramwajów)	Dziękujemy za opinię.
34	ITS to fikcja i proszę zdjąć go z propagandy sprawności, bo to ludzie, kierowcy i motorniczowie kierują pojazdami, a nie ITS. Proszę obejrzeć ITS na wjeździe na Mosty Trzebnickie. Nie dość, że światła latają jak na dyskotece, to zatrzymują tramwaje	Dziękujemy za opinię.
35	Remont Mostów przed remontem ul. Pomorskiej jest błędem.	Dziękujemy za opinię.



		Miasto koordynuje prace inwestycyjne.
36	Tramwaje są najcięższym uczestnikiem ruchu, który w najwyższym stopniu obciąża przeprawy mostowe, i może lepiej byłoby wybudować osobny, nowy most, zamiast prowadzić ruch po historycznym.	Dziękujemy za opinię. Nie planuje się budowy nowego mostu, a remont obecnego, który tego wymaga ze względów technicznych.
37	Ścieżka rowerowa pod Mostami	Dziękujemy za opinię. Zakres projektu nie obejmuje zagospodarowania terenów Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pod Mostami.
38	Przed wejściem od strony centrum przydałoby się rondo; krzyżują się tam: wjazd na posesje i wyjazdy z trzech ulic.	Dziękujemy za opinię. Zagadnienie jest poza zakresem opracowania
39	Przez rondo lub za rondem: idealne miejsce na przejście dla pieszych, bezpieczne	Dziękujemy za opinię. Zagadnienie jest poza zakresem opracowania.
40	Przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe przez ul. Trzebnicką i ul. Żmigrodzką zaprojektowane tak, żeby nie powodowały kolizji z intensywnym ruchem rowerowym.	Dziękujemy za opinię. Zagadnienie jest poza zakresem opracowania.
41	Powinna być nawrotka na ul. Kleczkowskiej.	Dziękujemy za opinię. Zagadnienie jest poza zakresem opracowania.
42	Tramwaje nie powinny jeździć szybko (ze względu na hałas).	Dziękujemy za opinię.



43	Automatyzacja pierwszeństwa przejazdu komunikacji na skrzyżowaniu ulic: Bałtyckiej i Obornickiej.	Dziękujemy za opinię. Opinia poza zakresem konsultacji.
44	Jeśli nadal są plany stworzenia przystanku tramwajowego wiedeńskiego przed Mostami Osobowickimi na wysokości wybrzeża Korzeniowskiego, to cały ruch samochodowo-tramwajowy wydłuży się czasowo.	Dziękujemy za opinię. Przebudowa skrzyżowania na ul. Reymonta z wybrzeżem Korzeniowskiego jest poza zakresem zadania.
45	Uspokojenie ruchu – egzekwowanie przestrzegania maksymalnej dozwolonej prędkości. (Samochody mogą poruszać się z dużą prędkością po moście Milenijnym, zatem tutaj mogą jechać powoli ok. 15-20 km/h, ustępując rowerzystom).	Dziękujemy za opinię. Egzekwowanie przestrzegania przepisów o ruchu drogowym nie leży w gestii projektanta ani zamawiającego.
46	Proponuję bezkonfliktowe skrzyżowania.	Dziękujemy za opinię. Zakres zadania nie obejmuje przebudowy skrzyżowań w tak znacznym zakresie.
47	Może warto rozważyć skręt tramwaju w lewo (jezdnia od strony Osobowic do centrum). W razie awarii jest to dodatkowo możliwość trasy tramwaju do centrum.	Dziękujemy za opinię. Element poza zakresem zadania. Zamawiający nie przewiduje tak znacznej ingerencji w skrzyżowanie.
48	Dodatkowy przystanek tramwajowy od strony ul. Bałtyckiej dla pojazdów jadących z Poświętnego	Dziękujemy za opinię. Element poza zakresem zadania
49	Dogodne przesiadki na tramwaj – parking, szybkie przejście na przystanek.	Dziękujemy za opinię. Element poza zakresem zadania.



		Nie przewiduje się tak znacznej ingerencji w skrzyżowanie.
50	Przejście/ przejazd pod Mostami dla rowerzystów, biegaczy, spacerowiczów, tak jak jest to zrobione pod Mostami Jagiellońskimi	Dziękujemy za opinię. Zakres zadania nie obejmuje budowy ścieżek i chodników pod Mostami.
51	Należy zadbać o wyciszenie torowiska (wzdłuż ul. Bałtyckiej) chociażby przez nasadzenie żywopłotu wzdłuż torowiska (naturalny ekran dźwiękochłonny).	Dziękujemy za opinię. Zakres zadania nie obejmuje przebudowy torowiska na ul. Bałtyckiej.
52	Zauważmy miastotwórczą siłę wałów i okolic pod Mostami, dobre zejścia, miejsca dla <i>foodtrucków</i> , kawiarni rowerowych etc.	Dziękujemy za opinię. Zakres zadania nie obejmuje zagospodarowania terenów RZGW. Miasto również widzi potencjał rzek.
53	Należy tworzyć zatoki przystankowe tam, gdzie pozwala na to szerokość jezdni i pobocza, nawet kosztem wydzielonej drogi rowerowej. Przykład: realizowana przebudowa ul. Rychtalskiej i nowy przystanek na pasie ruchu, gdzie można było stworzyć chwilowy wspólny odcinek dla ruchu pieszych i rowerów i wybudować zatokę przystankową.	Dziękujemy za opinię.
54	Przystanki dla bezpieczeństwa pasażerów powinny być wiedeńskie.	Dziękujemy za opinię. Przystanki wiedeńskie stosujemy tam, gdzie ma to uzasadnienie i nie ma możliwości wybudowania klasycznych przystanków wyspowych.
55	Przystanki dla wszystkich linii powinny być maksymalnie zintegrowane.	Dziękujemy za opinię. Co do zasady, zgadzamy się i



		realizujemy tam, gdzie to możliwe.
--	--	------------------------------------



PODSUMOWANIE

Konkluzje

Konsultacje miały na celu poznanie opinii mieszkańców i mieszkanek na temat zagospodarowania przestrzeni i organizacji ruchu na Mostach Osobowickich: (Północnym i Południowym) w oparciu o jeden z czterech wstępnych wariantów. Opinie można było wyrazić podczas e-spotkań, w punkcie konsultacyjnym, za pomocą wiadomości przesyłanych drogą elektroniczną i e-formularza.

Przekazane opinie były niejednorodne. Poruszano w nich wiele wątków, także wykraczających poza zakres konsultacji i zadania. Można wyróżnić następujące zagadnienia, które pojawiły się zarówno podczas bezpośrednich rozmów, jak i w przesłanych opiniach za pośrednictwem formularza:

- zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu; zapewnienie go poprzez odpowiednie rozwiązania planistyczne i architektoniczne;
- utrzymanie przepustowości Mostów na takim samym poziomie jak obecnie;
- konieczność zachowania lewoskrętu w ul. Osobowicką, tym samym odrzucenie koncepcji utworzenia nawrotki;
- konieczność wydzielenia osobnych pasów dla pojazdów komunikacji miejskiej;
- zwrócenie uwagi na lokalizację przystanków komunikacji miejskiej i potrzebę utworzenia nowych przystanków;
- utworzenie wspólnego pasa pieszo-rowerowego, odseparowanego od jezdni;
- konieczność schowania rur ciepłowniczych, podkreślenie zabytkowego charakteru Mostów;
- zasugerowanie pomiarów natężenia ruchu pieszo-rowerowego.



W trakcie konsultacji zgłoszono opinie dotyczące budowy niezależnej kładki pieszo-rowerowej, która miałaby powstać obok Mostów Osobowickich. Ponieważ temat kładki nie był przedmiotem konsultacji, odniesiono się do niego bezpośrednio w dyskusji na spotkaniach. Stanowisko jednostek miejskich zostało też przedstawione w artykule: www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego.

Wariant II A

Po zakończeniu konsultacji poproszono projektanta koncepcji, aby, w oparciu o przekazane opinie, przygotował jeszcze jeden wariant. Tak powstał wariant II A, łączący poprawę jakości użytkowania Mostów wszystkich ich użytkowników oraz uwzględniający postulaty zgłoszone w trakcie konsultacji.

- Ujęto w nim ukrycie w konstrukcji rur ciepłowniczych, co było ważną kwestią dla dużej liczby osób, które przekazały swoje opinie, i jest zbieżne z opinią Miejskiego Konserwatora Zabytków.
- Zmieniono układ pasów ruchu: wprowadzono (na wniosek uczestników konsultacji, w tym Rad Osiedli) dwa pasy ruchu w kierunku “z centrum”: normatywny dla samochodów i wydzielone torowisko z dopuszczeniem ruchu autobusowego.
- Zrezygnowano z nawrotki i zachowano obecnie działający lewoskręt z mostu w ul. Osobowicką.
- Stworzono wydzieloną, bezpieczną przestrzeń także dla pieszych i rowerzystów. Przeprowadzono analizę ruchu na Mostach przebudowanych według wariantu II A. Pokazuje ona, że przepustowość pozostanie na obecnym poziomie, jedynie na wlocie “do centrum” z ul. Bałtyckiej zmniejszy się ona o 2% w stosunku do obecnej. Efekt ten zostanie osiągnięty przy zastosowaniu systemu zarządzania ruchem (ITS), który nie jest obecnie tam w użyciu.



Wariant ten zarekomendowano do realizacji po zakończeniu konsultacji społecznych i uwzględnieniu zgłoszonych opinii oraz interesów wszystkich użytkowników Mostów.

Już po zakończeniu konsultacji społecznych, w poniedziałek, 25 października 2021 r., z inicjatywy Wrocławskich Inwestycji odbyło się spotkanie z przedstawicielami Rad Osiedli oraz jednostek miejskich, podczas którego omówiono przebieg konsultacji, wnioski wypływające ze zgłoszonych opinii, oraz zaprezentowano wariant II A.

Partnerzy lokalni

Partnerem lokalnym konsultacji było **Wrocławskie Forum Osiedlowe**, które odpowiadało za kontakt z Radami Osiedli i logistyczne wsparcie procesu konsultacyjnego.



Informacja o realizatorach

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie w realizacji: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Inicjator konsultacji: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.

Wsparcie merytoryczne: Biuro Zrównoważonej Mobilności oraz Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Realizatorzy/ki: Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich),
wsparcie: Anna Cwynar, Krzysztof Nowak

Opracowanie raportu: Iwona Nowak, Maria Rudnicka (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie Procesów Konsultacji Społecznych na terenie Gminy Wrocław w latach 2020–2022” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich, współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Wrocław miasto spotkań



STOWARZYSZENIE
ŻÓŁTY PARASOL



WFO
WROCLAWSKIE
FORUM OSIEDLOWE





Wrocław | listopad 2021