



JAK URZĄDZIĆ RUCH NA MOSTACH OSOBOWICKICH?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

Załącznik nr 1 – Notatka ze e-spotkania z radnymi osiedlowymi (12 kwietnia 2021 r., godz. 17:30 – 19:30)

Opis

Notatka stanowi podsumowanie spotkania przedstawicieli Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz projektantów z firmy PBW Inżynieria Sp. z o.o. z reprezentantami samorządów osiedlowych. Tematem spotkania była planowana przebudowa Mostów Osobowickich. Do uczestniczenia w nim zostali zaproszeni przedstawiciele rad tych osiedli, które znajdują się bezpośrednio przy planowanej inwestycji, oraz tych, które wcześniej wyraziły swoją opinię na ten temat.

Spotkanie odbyło się w poniedziałek, 12 kwietnia 2021 r., w godz. 17:30 – 19:30. Zostało przeprowadzone na platformie do webinarów Zoom, zapewniającej jednoczesną transmisję wizji i dźwięku.

Za moderację spotkania odpowiadali: Krzysztof Nowak oraz Anna Cwynar z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich.

Ze strony Urzędu Miejskiego Wrocławia w spotkaniu wzięli udział:

- Elżbieta Urbanek - dyrektorka Departamentu Infrastruktury i Transportu
- Elwira Nowak - dyrektorka Wydziału Inżynierii Miejskiej



- Krzysztof Ziental - kierownik Działu ds. Partycypacji w Wydziale Partycypacji Społecznej
- Magdalena Wankowska - Miejski Konserwator Zabytków
- Piotr Bujnowski - Wrocławskie Inwestycje
- Justyna Włodarczyk - koordynatorka zadania - PBW Inżynieria Sp. z o.o.
- Kamil Biajgo - projektant branży drogowej - PBW Inżynieria Sp. z o.o.

W spotkaniu wzięły udział następujące osoby reprezentujące samorządy osiedlowe:

- Mateusz Żak (RO Widawa)
- Adam Rucki (RO Lipa Piotrowska)
- Elżbieta Cegiela (RO Lipa Piotrowska)
- Grzegorz Maślanka (RO Karłowice-Różanka)
- Katarzyna Figaszewska (RO Karłowice-Różanka)
- Remigiusz Szczytko (RO Kleczków)
- Joanna Nawrot (RO Osobowice-Rędzin)
- Joanna Stańczyk (RO Polanowice-Poświętne-Ligota)
- Magdalena Gajewska (RO Sołtysowice)
- Marian Kobeszko (RO Sołtysowice)
- Magdalena Rozwadowska (RO Ołbin)
- Sawas Sawidis (RO Nadodrze)
- Jerzy Sznerch (RO Nadodrze)

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 oraz 2 wariantów nawrotki i wariantu "Wyzwanie"
 - b. Skutki wyboru każdego z wariantów
4. Dyskusja
 5. Podsumowanie

Opinie i pytania zgłoszone przez uczestników w trakcie dyskusji:

Joanna Stańczyk (RO Polanowice-Poświętne-Ligota)

1. Rady Osiedli z północy Wrocławia w ubiegłym roku podjęły uchwały w sprawie konieczności podjęcia działań na rzecz zmiany wytycznych dot. remontu Mostów Osobowickich. Uchwała ta została podjęta przez osiedla: Polanowice-Poświętne-Ligota, Karłowice-Różanka, Lipa Piotrowska, Osobowice-Rędzin, Sołtysowice. Mimo uchwał RO te wytyczne dot. remontu Mostów nie zostały zmienione.
2. Nie uwzględniono postulatu Rad Osiedli z północy Wrocławia dot. zachowania lewoskrętu w ul. Osobowicką. Nawrotki spowodują unieruchomienie wyjazdu w kierunku Mostów Osobowickich do centrum.
3. Światła do skrętu w lewo w ul. Osobowicką są źle ustawione, wymaga to korekty.
4. Jako Rady Osiedli z północy Wrocławia rekomendowaliśmy w swoich pismach zachowanie remontu Mostów jeden do jednego.
5. Przychylamy się tylko i wyłącznie do budowy samodzielnej kładki pieszo-rowerowej, która nie będzie dołączona do mostu.
6. Czy mamy dane, ile tysięcy aut codziennie rano przejeżdża przez Mosty Osobowickie?



7. Czy mamy dane dot. natężenia ruchu pieszo-rowerowego na Mostach? Obserwujemy, że są one dość małe - do tej pory główną przeszkodą była nierówna nawierzchnia.
8. Pytanie do Pani Konserwator: czy Biuro Konserwatora Zabytków dopuszcza w ogóle możliwość podwieszania kładki do istniejącej konstrukcji Mostu, czy też może przychyła się do wniosku Rad Osiedli o samodzielną kładkę?

Odp. Elwira Nowak

Lewoskręt w Osobowicką jest możliwy w każdej z prezentowanych koncepcji nawet w przypadku zaprojektowania nawrotki.

Tak, posiadamy dane na temat natężenia ruchu.

Odp. Magdalena Wankowska i Krzysztof Ziental

Z perspektywy konserwatorskiej i ochrony zabytkowego mostu najlepszym rozwiązaniem jest doprowadzenie mostu do pierwotnej formy. Ani podwieszana konstrukcja, ani zasłaniająca kładka nie są dobrymi rozwiązaniami.

Adam Rucki (Lipa Piotrowska):

1. Jestem autorem petycji dot. budowy oddzielnej kładki. Uważam, że to konieczne z następujących względów:
 - Przepustowość Mostów jest nieadekwatna do dzisiejszych potrzeb.
 - Na obecnych Mostach nie jesteśmy w stanie zapewnić komfortu ani pieszym, ani rowerzystom ze względu na hałas spowodowany ruchem kołowym na Mostach Osobowickich, drgania, prędkość pojazdów, spaliny.



2. (Prezentacja projektu oddzielnej kładki pieszo-rowerowej przez Adama Ruckiego):
 - Kładka jako taras widokowy na obecne Mosty Osobowickie z odtworzonymi detalami.
 - Konstrukcja oddzielnej kładki umożliwiłaby schowanie rur ciepłowniczych.
 - Tunel dla rowerzystów biegnący pod ul. Na Polance, żeby rowerzyści nie musieli czekać na światłach.
 - Nie warto decydować się na półśrodki, warto wykonać kładkę, choćbyśmy mieli na nią czekać.
 - Nowa kładka mogłaby sama być wartościowa turystycznie.
3. Proponowane warianty nawrotek nie są dobrym rozwiązaniem, ponieważ ten pas już jest stale zakorkowany. Zamiast tego warto zrobić lewoskręt w ciągu ul. Bałtyckiej w kierunku Osobowic obsługiwany tunelem.

Odp. Elwira Nowak

Wybudowanie kładki nie jest realne w obecnej perspektywie budżetowej i w ramach planowanego remontu mostu. Miasto szacuje koszt takiej kładki na 50 mln zł. Koszty oszacowane zostały na podstawie długości kładki, poziomu skomplikowania technologicznego i podobnych rozwiązań w kraju. Miasto nie ma takich środków i jest bardzo mało prawdopodobne, żeby miało w najbliższych latach.

Magdalena Rozwadowska (RO Ołbin):

1. Obecnie Mosty są bardzo niewygodne dla pieszych i rowerzystów.
 - Pieszy powinien być potraktowany priorytetowo.
Wyprowadzanie ruchu pieszych poza ten most byłoby ze szkodą dla pieszych, ponieważ mieliby dłuższą odległość do pokonania.



- W następnej kolejności priorytetem powinni być objęci rowerzyści oraz użytkownicy komunikacji zbiorowej.
 - Dopiero w ostatniej kolejności ważny jest ruch samochodowy.
 - Warto zatem, żeby ruch rowerzystów został poprowadzony oddzielną kładką, natomiast piesi na pewno nie powinni nadrabiać drogi.
2. Lewoskręt powinien zostać zachowany.
-

Jerzy Sznerch (RO Nadodrze):

1. Nie warto decydować się na półśrodki.
 2. Oddzielna kładka pieszo-rowerowa:
 - Jaki jest jej orientacyjny koszt?
 - Nie będzie dużo dłuższa od istniejących Mostów Osobowickich, więc użytkownicy (piesi i rowerzyści) będą z niej korzystać.
 - Kładka umożliwiłaby podziwianie zabytku, jakim są Mosty (przejeżdżanie nim nie umożliwia zwiedzania).
 3. Nawrotki są złym rozwiązaniem, zwiększą jeszcze istniejące już korki.
 4. Rury ciepłownicze powinny być schowane - dobrym pomysłem jest ukrycie ich pod oddzielną kładką.
 5. Budżet inwestycji powinien zostać rozpisany na etapy, docelowo powinna być uwzględniona osobna kładka.
-

Grzegorz Maślanka (RO Karłowice-Różanka):

Stanowisko mieszkańców, którzy zgłaszali się do RO, oraz tych, którzy dyskutowali na Facebooku:

1. Nawrotka ma przebiegać przez torowisko: w tym miejscu tramwaje bardzo rozpędzają się, dlatego obawiamy się, że może być niebezpieczna.
-



2. Ruch samochodowy: warto pamiętać, że są to również autobusy komunikacji miejskiej oraz samochody uprzywilejowane. Jeżeli za bardzo zwęzi się jezdnię, będzie to również szkodliwe dla tych pojazdów.
3. Tramwaj: jeżeli tramwaj zepsuje się na Mostach, ruch w tej części miasta będzie sparaliżowany.
4. Rower: ruch rowerowy jest *de facto* ruchem sezonowym. W zimie ścieżki dla rowerów nie będą używane.
5. Rury ciepłownicze: czy jest możliwość puszczenia rur pod Odrą?
6. Formularz konsultacyjny: mieszkańcy zgłaszają niezadowolenie z otwartego charakteru pytań.

Odp. Krzysztof Nowak

W formularzu celowo zawarto otwarte pytania. Nie jest jego celem wybranie jednego wariantu, a zebranie merytorycznych uwag, które pozwolą na przygotowanie ostatecznej koncepcji, a w konsekwencji projektu.

Odp. Piotr Bujnowski

W teorii można puścić rury ciepłownicze pod Odrą, w praktyce, ze względu na koszty, jest to niewykonalne.

Odp. Krzysztof Ziental

Nie jest prawdą, że rower jest sezonowym środkiem transportu. Coraz więcej osób jeździ cały rok.

Joanna Nawrot (RO Osobowice-Rędzin):

1. Z czego wynika, że w niektórych wariantach planowane jest zastosowanie na torowisku płyt węgierskich, skoro są one uznawane



- za nietrwałe? Jaki sens miałyby przebudowywanie torowiska z wykorzystaniem nietrwałego materiału?
2. Popieram pomysł oddzielnej kładki, popieram argumenty przedmówców w tym zakresie.
 3. Likwidacja lewoskrętów poprzez wprowadzenie nawrotek nie jest dobrym pomysłem. Dlaczego nie można tak ustawić świateł, żeby przy każdym z proponowanych wariantów pozostawić lewoskręt? Każda z rad w ubiegłym roku wniosowała o zachowanie lewoskrętu.
 4. Wariant II jest najbardziej niefortunny, zakłada bowiem poprowadzenie 2 pasów do centrum i wspólnego pasa dla samochodów i komunikacji zbiorowej z centrum. Nie powinniśmy wprowadzać wiele aut do centrum, powinniśmy raczej wyprowadzać z miasta ruch. Jeżeli już bralibyśmy pod uwagę, że jeden z pasów miałby służyć zarówno komunikacji zbiorowej, jak i indywidualnym samochodom, powinien być to pas w kierunku do centrum.

Odp. Magdalena Wankowska

Płyty węgierskie są najlepszym rozwiązaniem z perspektywy konserwatorskiej, ale ta kwestia będzie rozważona po wyborze ostatecznej koncepcji. Zostaną wzięte pod uwagę: trwałość, koszty i konieczność ochrony Mostów jako zabytku.

Elżbieta Cegiela (RO Lipa Piotrowska):

1. Poparcie dla pomysłu remontów Mostów wraz z oddzielną kładką rowerową bądź pieszo-rowerową.
2. Gdyby Miasto zadeklarowało w dalszej perspektywie budowę takiej oddzielnej kładki, to wtedy najsensowniejszym wariantem jest wariant pierwotny (wariant I). Przy czym zakłada się w nim chodniki, które mają wymiary większe niż normatywne, zaś pasy ruchu



komunikacji zbiorowej i samochodów mają nienormatywną szerokość. Czy gdyby powstała oddzielna kładka pieszo-rowerowa, można by zawęzić chodniki na istniejących Mostach do 2 m i poszerzyć dzięki temu do normatywnych wymiarów pasy ruchu dla komunikacji zbiorowej i dla samochodów?

3. Wariant z kładką doczepioną do istniejących mostów nie jest dobrym pomysłem.

Mateusz Żak (RO Widawa):

1. Powinniśmy myśleć o tej inwestycji jako o inwestycji na najbliższe 20-30 lat. Nie warto więc stosować półśrodków. Zamiast tego Mosty powinny być porządnie wyremontowane, tak, aby służyły zarówno samochodom indywidualnym, jak i pojazdom uprzywilejowanym (by te drugie miały możliwość swobodnego przejazdu na drugą stronę).
2. Należy pomyśleć o dostosowaniu do obecnych realiów istniejących Mostów oraz o budowie osobnej kładki, pod którą znajdą się rury.
3. Ważne, aby uwypuklić walor historyczny Mostów np. wieżyczki widoczne na dawnych zdjęciach. Dzięki temu północ Wrocławia stanie się ciekawym miejscem na szlaku turystycznym Wrocławia (obecnie ten rejon miasta jest traktowany jako sypialnia Wrocławia).

Pytania i opinie złożone przez czat:

Remigiusz Szczytko (RO Kleczków): Dzień dobry, czy są jakieś dane dotyczące natężenia ruchu pieszych/rowerzystów na Mostach?

Joanna Stańczyk (RO Polanowice-Poświętne-Ligota): Jakie są szerokości dla ciągów pieszo-rowerowych? Chodzi mi o dane w przepisach.

Marian Kobeszko (RO Sołtysowice): W przytoczonych badaniach ruchu pojazdów nie widzę żadnych danych dotyczących natężenia ruchu rowerowego w szczycie i poza nim oraz ruchu pieszych. Dlatego jestem



zaskoczony przygotowaniem różnych wariantów przebudowy mostów bez takich kluczowych badań.

Elżbieta Cegiela (RO Lipa Piotrowska): Przy wariancie I z docelową osobną (niezależną) kładką pieszo-rowerową, np. za 5 lat, pewnie można by zwęzić chodniki do 2 m i wtedy szerokość jezdni mogłaby być większa, co pozwoliłoby na poszerzenie pasów dla samochodów lub pasa tramwajowo-autobusowego. Czy Państwo sprawdzali, czy wówczas uzyskano by normatywną szerokość pasów/pasa dla samochodów lub pasa dla komunikacji zbiorowej?

Marian Kobeszko (RO Sołtysowice): Odnośnie przeniesienia skrętu w lewo w ul. Osobowicką: czy ktoś zastanawiał się nad tymi propozycjami? One zaburzają ruch pojazdów w obu kierunkach i będą powodować bardzo duże utrudnienia i korki. Czy ktoś badał te warianty pod kątem powodowania zanieczyszczeń powietrza?

Elżbieta Cegiela (RO Lipa Piotrowska): Oczywiście potwierdzam opinię Joanny Stańczyk. (stanowisko RO Lipa Piotrowska). To rozwiązanie droższe, ale można by to etapować (kładka później) i uzyskać rozwiązanie funkcjonalne dla wszystkich grup użytkowników?

Elżbieta Cegiela (RO Lipa Piotrowska): Kładki buduje się też na starówkach np. w Gdańsku.

Joanna Nawrot (RO Osobowice-Rędzin): Dlaczego bierze się pod uwagę użycie płyt węgierskich, skoro jak powiedziała pani Włodarczyk, są one nietrwałe?

Marian Kobeszko (RO Sołtysowice): Przepraszam, ale wycena kładki *vide* koszty remontu Mostów są jak dla mnie, fachowca w tej dziedzinie, jakieś absurdalne. Skąd są takie wyceny i kto je przygotowuje?

Elżbieta Cegiela (RO Lipa Piotrowska): Czy Miasto rozpatrywało pozyskanie funduszy unijnych na budowę niezależnej kładki rowerowej/pieszo-rowerowej?



Joanna Nawrot (RO Osobowice-Rędzin): Nawrotki nie zmniejszą zatorów na Mostach, a przeniosą je o kilkadziesiąt/kilkaset metrów dalej, więc jaki jest sens likwidowania lewoskrętu?

Joanna Nawrot (RO Osobowice-Rędzin): Czy brano pod uwagę możliwość dwóch etapów przebudowy Mostów? 1. etap: remont nawierzchni Mostów (w 1. wariacie) i 2. etap budowa kładki (niekoniecznie w bezpośrednim sąsiedztwie Mostów).

Elżbieta Cegięła (RO Lipa Piotrowska): Czy wybudowanie niezależnej kładki pieszo-rowerowej (lub nawet tylko rowerowej, w sensie możliwości dopuszczenia ruchu pieszych) i pozostawienie na Mostach chodników (o szer. 2 m) dla pieszych, którzy chcieliby pokonać drogę najkrótszą trasą (nierekreacyjnie), stanowiłoby jakikolwiek problem dla pieszych?

Magdalena Rozwadowska (RO Ołbin): Skąd wynika koszt kładki - 50 mln zł?

Adam Rucki (RO Lipa Piotrowska): Zupełnie zgodzę się z panią Elżbietą Cegięłą – zamiast tworzyć rozwiązania „do wszystkiego”, a więc też ostatecznie dla wszystkich mało komfortowe, powinniśmy zorganizować wygodny ruch pieszych i rowerzystów na osobnej kładce, a na Mostach nie silić się na zachowanie szerokich chodników, które upośledzają ruch kołowy. Pieszy i rowerzysta zawsze będzie czuł się mało komfortowo na moście, ponieważ obok jeżdżą generujące drgania i hałas pojazdy.

Magdalena Gajewska (RO Sołtysowice): RO Sołtysowice, zgodnie z przedmówcami, jest za tym, by rozwiązania projektowe były długofalowe; dodatkowa kładka stanowi ciekawe rozwiązanie - w dłuższej perspektywie potrzebne, biorąc pod uwagę ciągłą rozbudowę osiedli. Potwierdzam też: RO Sołtysowice w styczniu 2020 roku podjęła uchwałę nt. zmiany wytycznych dotyczących remontu przedmiotowego mostu.



Joanna Nawrot (RO Osobowice-Rędzin): Nikt z nas nie wnosił o zwiększenie przepustowości dla samochodów osobowych; opcjonalnie chcemy utrzymania obecnej sytuacji.

Załącznik nr 2 – Notatka ze e-spotkania z mieszkańcami, 15 kwietnia 2021 r., godz. 17:30–19:30

UWAGA! Zapis nagrania spotkania w całości jest dostępny tutaj:
<https://www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-jak-urzadzic-ruch-na-mostach-osobowickich-e-spotkanie>.

Opis

Uczestnicy spotkania:

- Monika Kozłowska-Święconek - dyrektorka Biura Zrównoważonej Mobilności UMW
- Elżbieta Urbanek - dyrektorka Departamentu Infrastruktury i Transportu UMW
- Elwira Nowak - dyrektorka Wydziału Inżynierii Miejskie UMWj
- Krzysztof Ziental - kierownik Działu ds. Partycypacji w Wydziale Partycypacji Społecznej UMW
- Magdalena Wankowska - Miejski Konserwator Zabytków
- Piotr Bujnowski - Wrocławskie Inwestycje
- Justyna Włodarczyk - koordynatorka zadania - PBW Inżynieria Sp. z o.o.
- Kamil Biajgo - projektant branży drogowej - PBW Inżynieria Sp. z o.o.

Moderator: Krzysztof Nowak (FEPS)

Spotkanie rozpoczęło się od przekazania jego uczestnikom agendy oraz informacji dot. całego procesu (Co konsultujemy? W jaki sposób? Jaki jest harmonogram konsultacji? Jak można zgłaszać uwagi?). Następnie zostały



przedstawione dwie prezentacje nt. Mostów Osobowickich oraz wariantów ich remontu.

W zasadniczej części spotkania mieszkanki i mieszkańcy mieli możliwość zadania pytań oraz zgłoszenia swoich sugestii. Do najważniejszych należą:

- Czy były prowadzone badania dot. przepustowości, natężenia ruchu i tworzących się korków dla każdego wariantu?

Odp.: Nie, projektanci mieli jedynie do dyspozycji kompleksowe badania ruchu z 2016 r., które były prowadzone przez Miasto. Szczegółowe wyliczenia zostaną przeprowadzone po wyborze wariantu.

- Zgodnie z politykami miejskimi, przy remoncie mostów należy stawiać przede wszystkim na komunikację zbiorową,

Odp.: Należy pamiętać, że o przepustowości decydują przede wszystkim cykle świetlne (inteligentny system sterowania ruchem), a nie układ drogowy/podział przestrzeni dla różnych środków transportu. Właśnie dzięki cyklom świetlnym można uzyskać priorytet dla komunikacji zbiorowej.

- Jak skutecznie schować rury ciepłownicze?

Odp.: W różnych wariantach różnie jest to rozwiązane. Trzeba pamiętać, że właścicielem rur jest FORTUM, więc w tej kwestii ważne jest również ich stanowisko. Koszty przełożenia rur są bardzo wysokie, póki co FORTUM nie chce w nich partycypować.

- Czy będą przejścia dla pieszych?

Odp.: W prezentowanych wariantach nie ma przejść dla pieszych.

- Dlaczego nie można poszerzyć mostu?

Odp.: Ponieważ jest on zabytkiem, ew. dobudowanie kładki musiałoby się wiązać ze zgodą konserwatora. Nierealne jest natomiast poszerzenie jezdni.

- Czy było rozważane dodanie relacji skrętnej dla tramwaju z ul. Osobowickiej w ul. Bałtycką?



Odp.: Tak, rozważano to, ale, ponieważ wymagałoby to przebudowy całego układu drogowego w tym miejscu, nie wskazano go do realizacji.

- Czy planowana jest sygnalizacja przy ul. Conrada i przebudowa skrzyżowania z ul. Korzeniowskiego?

Odp.: Tak, powstaną: sygnalizacja i przystanki tramwajowe, będzie to realizowane z inwestorem, który buduje w tym miejscu mieszkania, ale nie przy okazji przebudowy Mostów.

- Brak przystanków przy mostach od strony ul. Osobowickiej/ul. Na Polance dla linii jadących prosto np. 15,

- Czy nawierzchnie dróg rowerowych będą zgodne ze standardami?

Odp.: Tak, wszystkie drogi zostaną zaprojektowane w zgodzie z obowiązującymi standardami i przepisami.

- Czy warianty z nawrotki wymuszają zwężenie ul. Bałtyckiej do jednego pasa?

Odp.: Wariant A tak, wariant B - nie, bo nawrotka byłaby wykonana kosztem pasa zieleni.

- Należy zrobić przerwę w barierce na początku cypla, tak, aby umożliwić służbom dostęp na brzeg Odry. W tym miejscu dochodzi do wielu prób samobójczych i często służby nie mają możliwości swobodnej pracy i muszą przeskakiwać przez barierki.

Załącznik nr 3 – Notatka z punktu konsultacyjnego,

17.04.2021 r., 10.00–13.00

Opis

Prowadzący spotkanie:

- Krzysztof Ziental - kierownik Działu ds. Partycypacji w Wydziale Partycypacji Społecznej UMW
- Piotr Bujnowski - Wrocławskie Inwestycje



- Krzysztof Nowak - Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Punkt konsultacyjny został ulokowany na wale między Mostami Osobowickimi przy ul. Pasterskiej. Na punkcie konsultacyjnym swoje opinie pozostawiły 22 osoby. Ze względu na ograniczenia związane z pandemią w punkcie konsultacyjnym można było podzielić się opinią w sposób minimalizujący kontakt z innymi. Uczestnicy i uczestniczki mogli wrzucić do przeznaczonej do tego skrzynki kartki, na których zapisywano opinie.

Zgłoszone postulaty dot. przedmiotu konsultacji to:

- “Nie” dla zawrotki, niezależnie od jej wariantu.
- “Tak” dla pozostawienia skrętu w lewo w ul. Obornicką.
- Wspólny ciąg pieszo-rowerowy w obie strony, odseparowany od jezdni.
- Na Mostach Osobowickich jest niewielki ruch pieszy i rowerowy, w przeciwieństwie do Mostów Trzebnickich - wynika to z innej struktury zabudowy, dostępności usług i innych kwestii; Mosty Osobowickie łączą “nic z niczym”, bez problemu minie się na nich rowerzysta na rowerze cargo z rodzicem z wózkiem.
- Nie należy ograniczać ruchu samochodowego na Mostach.
- Warto wydzielić osobne pasy ruchu dla komunikacji miejskiej.
- Należy ukryć rury ciepłownicze.
- Organizacja ruchu powinna zostać tak jak jest, należy jednak wyremontować nawierzchnię i sam most (może z wieżyczkami strażniczymi - fajnie korespondowałby z Mostami Pomorskimi), schować rury, zadbać o bezpieczeństwo i komfort pieszych i rowerzystów w obie strony.
- Przystanki powinny być dostosowane do potrzeb mieszkańców niezależnie od ich wieku i sprawności.



Załącznik nr 4 – Notatka z 2. e-spotkania z radnymi osiedlowymi (28 kwietnia 2021 r., godz. 17:30–19:30)

Opis

Notatka stanowi podsumowanie spotkania przedstawicieli Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o., Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz projektantów z reprezentantami samorządów osiedlowych. Tematem spotkania była planowana przebudowa Mostów Osobowickich. Do uczestniczenia w spotkaniu zostali zaproszeni przedstawiciele rad tych osiedli, które znajdują się bezpośrednio przy planowanej inwestycji, oraz tych, które wcześniej wyrażały swoją opinię na ten temat.

Spotkanie odbyło się w środę, 28 kwietnia 2021 r., w godz. 17:30–19:30. Zostało przeprowadzone na platformie do webinarów Zoom zapewniającej jednoczesną transmisję wizji i dźwięku.

Za moderację spotkania odpowiadali: Tadeusz Mincer oraz Anna Cwynar z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich.

Ze strony Urzędu Miejskiego Wrocławia w spotkaniu wzięli udział:

- Krzysztof Ziental – kierownik Działu ds. Partycypacji Wydziału Partycypacji Społecznej
- Piotr Bujnowski – koordynator zadania z ramienia spółki miejskiej Wrocławskie Inwestycje
- Justyna Włodarczyk – koordynatorka zadania – PBW Inżynieria Sp. z o.o.
- Kamil Biajgo – projektant branży drogowej – PBW Inżynieria Sp. z o.o.
- Wojciech Giszczak – projektant – PBW Inżynieria Sp. z o.o.



Uczestnicy spotkania ze strony samorządów osiedlowych:

- Elżbieta Cegiela (RO Lipa Piotrowska)
- Grzegorz Maślanka (RO Karłowice–Różanka)
- Joanna Nawrot (RO Osobowice–Rędzin)
- Joanna Stańczyk (RO Polanowice–Poświętne–Ligota)
- Magdalena Rozwadowska (RO Ołbin)

Spotkanie odbyło się w następującym porządku:

1. Wprowadzenie organizacyjne
2. Wprowadzenie merytoryczne do tematu
 - a. Przypomnienie, co jest przedmiotem przetargu i jakie są ograniczenia z tego wynikające
 - b. Wyjaśnienie, jak kwestia lewoskrętu/nawrotki wpływa na wybór wariantu (w kontekście przepustowości)
3. Wyjaśnienie kwestii kładki
 - a. Kładka nie jest przedmiotem konsultacji
 - b. Kładka nie jest na razie w planach i budżecie, chociaż może być w przyszłości
 - c. Należy wybrać takie rozwiązanie w zakresie przebudowy mostów, które jest niezależne od tego, czy kładka powstanie czy nie
4. Symulacja 1. Kładka nie powstaje - oceniamy, który wariant jest najlepszy
5. Symulacja 2. W przyszłości powstaje osobna kładka:
 - a. Kto będzie z niej korzystał?
 - b. Jak w takim razie zorganizować ruch na istniejących mostach
6. Podsumowanie

Opinie i pytania zgłoszone przez obecnych na spotkaniu przedstawicieli Rad Osiedli:

1. Lewoskręt/nawrotka



Uczestnicy spotkania zwracają uwagę na konieczność pozostawienia lewoskrętu w ul. Osobowicką. Są oni przeciwni nawrotce, gdyż:

- obawiają się o bezpieczeństwo (tramwaje bardzo się rozpędzają, i nie należy ich dodatkowo spowalniać, gdyż komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet);
- uważają, że przekroczenie torów tramwajowych przez samochody spowoduje spowolnienie komunikacji zbiorowej;
- sądzą, że będzie dochodzić do zatorów na drodze, gdyż wiele samochodów "utknie" na światłach na ul. Bałtyckiej, skręcając w prawo w ul. Osobowicką.

2. Wybór wariantu, gdyby kładka miała nie powstać

Uczestnicy spotkania mają świadomość tego, że wymiary poszczególnych części Mostów Osobowickich są obecnie niezgodne z normami. Wiedzą również, że w przypadku pozostawienia aktualnego układu na Mostach niemożliwe będzie ukrycie rur ciepłowniczych.

Radni sugerują pozostawienie istniejącego obecnie układu na Mostach, gdyż obawiają się pogorszenia sytuacji różnych uczestników ruchu.

Ze względu na brak możliwości poszerzenia Mostów proponują zaplanowanie wspólnych ciągów pieszo-rowerowych po obu stronach przeprawy, w miejscu obecnych chodników. Jako że obecne wymiary tych ostatnich są niewystarczające do utworzenia ciągów pieszo-rowerowych, sugeruje się uzyskanie zgody na odstępstwo od normatywnych wymiarów ciągów pieszo-rowerowych i zawężenie ich do 2 m po obu stronach.

3. Oddzielna kładka

Osoby uczestniczące w spotkaniu sugerują, by powstała jak najbliżej obecnych Mostów Osobowickich od strony Mostów Trzebnickich.

Najlepszym rozwiązaniem byłoby powstanie kładki, z której mogliby korzystać zarówno piesi, jak i rowerzyści.



Kładka byłaby dla pieszych trasą widokową, umożliwiającą podziwianie Mostów Osobowickich. W przypadku rowerzystów pełniłaby zaś główną funkcję transportową.

Pod kładką należałoby schować rury ciepłownicze.

4. Układ na Mostach Osobowickich po wykonaniu kładki

Na Mostach pozostaje obecnie istniejący układ.

Piesi mają możliwość przemieszczania się zarówno po Mostach (utrzymanie obecnych chodników), jak i po oddzielnej kładce pieszo-rowerowej.

Rowerzyści mają możliwość przemieszczania się po oddzielnej kładce pieszo-rowerowej, jak i, ewentualnie, po istniejących Mostach – na zasadach ruchu ogólnego.

Z Mostów usunięte zostają rury ciepłownicze, które będą ukryte pod kładką.

Załącznik nr 5 – nadesłane maile

MAIL NR 1

(zanonimizowane)

Wrocław

Prezydent Miasta Wrocławia

Pan Jacek Sutryk

dotyczy:

propozycja budowy niezależnego mostu pieszo-rowerowego w bliskim sąsiedztwie remontowanego i modernizowanego mostu Osobowickiego we Wrocławiu.

W sprawie remontu mostu Osobowickiego oraz właściwie całego zakresu inwestycji z tym związanych pisałem od momentu zaistnienia informacji w mediach, kiedy okazało się, że w ramach remontu mostu Osobowickiego powstał zamiar jego przebudowy w taki sposób, aby doprowadzić do



zakorkowania się nie tylko tej przeprawy, ale i całego rejonu miasta. Zaraz podsunąłem władzom miasta Wrocławia inne rozwiązanie, które godziło wszystkie powstałe po drodze propozycje.

Tym pomysłem była inwestycja budowy **niezależnego mostu pieszo-rowerowego** z pozostawieniem obecnej przeprawy - mostu Osobowickiego - w jej parametrach drogowych. Wskazałem korzyści budowy niezależnego mostu pieszo-rowerowego. Niestety władze miasta oprócz zbywania moich propozycji, bez próby ich przeanalizowania nie były i nie są w stanie przedstawić dobrej swojej propozycji. Propozycje przedstawione przez miasto doprowadzą tylko do skłócenia wszystkich uczestników korzystających z tej przeprawy mostowej oraz doprowadzą do dalszego trwania rur szpecących most. Dlaczego? Bo jadący samochodami będą mieli problem z komunikacją tramwajową i autobusową a korzystający z komunikacji zbiorowej [która ma się rozwijać] będą mieli problem z przejazdami samochodów w tym samochodów o tonażu ponad 3,5T. Jeśli urząd Wrocławia będzie starał się przeforsować swoje warianty II i III i IV. Warianty II, III, IV dodatkowo doprowadzą do konfliktów z mieszkańcami ulic: Pomorskiej, Reymonta i innych ulic na Kleczkowie i Na Polance, bo samochody i tramwaje z całą pewnością utworzą takie korki, że zablokowanie ulicy Drobnera w jednym kierunku a Obornickiej w drugim będzie na porządku dziennym.

Pomysły zapodane w wariancie II, III, IV zaprzeczają planowanemu i zapowieranemu rozwojowi komunikacji jaki władza Wrocławia miała wdrażać sukcesywnie poprzez odseparowywania komunikacji prywatnej od publicznej [tworzenie wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej]. Z jednej strony łąduje się pieniądze publiczne (Krzywoustego, Grabiszyńska) w tworzenie wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej tzw. bus-pasów, a z drugiej strony pakuje się pieniądze publiczne w likwidację wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej tzw. bus-pasów (Jedności Narodowej i teraz most Osobowicki). Jest to kompletnie niezrozumiała



polityka urzędu Wrocławia, uderzająca tym razem w mieszkańców północnych osiedli [bo na południu, wschodzie i zachodzie są planowane niezależne trasy rowerowe, bus pasy i pozostawienie ulic w takim niezawężonym stanie jakim są, a nawet budowa nowych tras komunikacyjnych (Leśnica, Popowicka, Aleja Wielkiej Wyspy – trasa rowerowa w kierunku Bielan bez zawężania jezdni i z mostem niezależnym, Buforowa, na Swojczyce i inne)].

Dlaczego trasy komunikacyjne na północy Wrocławia mają być zawężane? Most Trzebnicki przygotowany do remontu, ale z zachowaniem takiego układu kołowo-szynowego jaki jest + ,i, to dziwne – z wyszerzeniem mostu pod trasę rowerową [i bardzo dobrze, choć także trzeba rury ciepłownicze schować]. Ze względu na bliskość mostów Trzebnickiego i Osobowickiego, to po miejskim wariacie: II, III, IV, część obsługi komunikacyjnej spadnie na most Trzebnicki, co już się nieraz zdarzało i ani samochodem, ani tramwajem, ani autobusem – bo paraliż był czasowo dosyć długi.

Moim zdaniem władze Wrocławia wprowadzają rodzaj szantażu. Niestety, ale odbiór opisów wariantów miasta Wrocławia upoważnia mnie do takiej oceny. Bo z jednej strony tak jak w wariacie miejskim nr I podano zachowanie istniejącego układu drogowo-szynowego z jednoczesną informacją o pozostawieniu rur ciepłowniczych i jak rozumiem innych też, oraz kabli tak aby dalej szpeciły most. (Podobnie jak w przypadku remontu ul. Pomorskiej – jak konserwator nie odpuści kostki, to remontu nie będzie (z prasy).

Jako dziwne rozwiązanie choć znane mi bo powtarzane, podano wariant nr 5. Jest to trochę taki ukłon w żadną ze stron. I od razu do odrzucenia, bo dziwnie, że akurat tu podano szereg minusów w tym dłuższy i droższy proces wykonawczy !!! Jest to oczywiście pomysł nie szanujący zabytków i co tu dużo mówić trochę na zasadzie mrugania okiem do wrocławian, że konserwator zabytków jest niedobry. No i samo miasto mówi – nie, bo z tego opisu jasno wynika, że nie jest to dbałość o przeprawę mostową,



renowację zabytku i oddanie mieszkańcom dobrego mostu, ale, że jest to przetarg na realizację remontu mostu po najniższej cenie?

Będąc na rozmowie w urzędzie w sprawie forsowanego przeze mnie wariantu **budowy niezależnego mostu pieszo-rowerowego** ponowiłem zalety takiego rozwiązania, jak np.

- odseparowanie komunikacji rowerowej od komunikacji kołowo-szynowej tworząc bezpieczne rozwiązanie komunikacyjne – przytoczyłem przy tym liczne rozwiązania działających autonomicznych tras rowerowych jak np. w Kopenhadze, Nowym Sączu, Rzeszowie, Warszawie, Krakowie a także w Astanie [chyba najpiękniejszy most pieszo-rowerowy];
- pozostawienie parametrów komunikacyjnych obecnego mostu Osobowickiego na tym samym poziomie [bo się sprawdza];
- możliwość pełnego odrestaurowania mostu Osobowickiego z przywróceniem wszelkich detali i elementów zdobniczych;
- zdemontowanie rur ciepłowniczych, innych rur i kabli poprzez schowanie ich w konstrukcji nowego mostu pieszo-rowerowego;
- podniesienie prestiżu Wrocławia – obecnie szereg miast buduje, projektuje lub zrealizowało mosty pieszo-rowerowe lub rowerowe, jak np.: przygotowanie największego mostu pieszo-rowerowego w Warszawie, działające mosty pieszo-rowerowy pod mostem Łazienkowskim [bez zawężania jezdni] w Warszawie, wantowy most pieszo-rowerowy w Mikołajkach z dojazdami i windami, obrotowy most pieszo-rowerowy w Ustce, w Gdańsku także ruchomy, most pieszo-rowerowy [kładka] Kładka Ojca Bernatka w Krakowie przez Wisłę, kładka pieszo-rowerowa nad Maltą w Poznaniu, most dla rowerów (170 m h-10m) De Nesciobrug w Amsterdamie, podwieszana kładka w Eidhoven, ciekawa wstążkowa podwójna kładka pieszo-rowerowa w Purmerend w Holandii o długości 100 m, Williansburg Bridge w Nowym Jorku, most pieszo-rowerowy w



Solvesborg w Szwecji, most pieszo-rowerowy Gateshead Millennium, Newcastle i Gateshead w Wielkiej Brytanii, pieszo-rowerowy „Wąż” długości 235 m w Kopenhadze, TQ2 pieszo-rowerowy w Bristolu, most rowerowy Velo Dunajec, w Opolu, Oświęcimiu, **TRZY** mosty rowerowe w Rzeszowie, most rowerowy w Zabrzeży przez Dunajec, rowerowy most nad Czarnym Dunajcem, most pieszo-rowerowy w Astanie [wg mnie jeden z najładniejszych na świecie], 130 m kładka rowerowa nad Popradem łącząca Stary i Nowy Sącz – podano koszt budowy z dojazdami – 4,7 mln z tego dotacja unijna 3,5 mln [można? , można jak się chce i potrafi]. To tylko parę informacji o mostach rowerowych i pieszo-rowerowych. I ponieważ są to inwestycje ekologiczne miasta starające się o dofinansowanie z unii, takie dofinansowania otrzymały w znacznym procencie;

- Inne zalety opisałem w piśmie wysłanym 24.05.2020 r na adres e-mailowy BZM i do wiadomości Prezydenta Wrocławia.

Bo oprócz spraw czysto komunikacyjnych pozostają inne problemy.

Jednym z nich jest przygotowanie demontażu rur ciepłowniczych, albo ich pozostawienie. Moja propozycja budowy mostu pieszo-rowerowego rozwiązuje ten problem. Rury ciepłownicze, wodne, kanalizacyjne oraz kable można wbudować w konstrukcję mostu pieszo-rowerowego w sposób niewidoczny. Oprócz uwolnienia, odchudzenia mostu Osobowickiego nastąpi jego odciążenie, oraz zapewnienie bezawaryjności. Jest to związane też z estetyką mostu i jego walorami architektonicznymi, które miały wpływ na wpisanie go do rejestru obiektów zabytkowych, których we Wrocławiu jest i mało i są dewastowane poprzez nieuprawnione inwestycje na nich. Na spotkaniu w urzędzie zadałem pytania także odnośnie partycypacji firm w tym firmy będącej właścicielem rur ciepłowniczych. Raczej nie było próby kontaktu i ustaleń wspólnego inwestowania i że rury ciepłownicze mają swojego właściciela. Podpowiedziałem, aby kontaktować się z właścicielem centralnym. Druga



sprawa to budowany most pieszo-rowerowy mógłby także przenieść rury ciepłownicze zdemontowane z mostu trzebnickiego. To i tak są koszty, ale do poniesienia zarówno gdy rury zostaną wbudowane w most Osobowicki, jak i nowy most pieszo-rowerowy.

Kolejnym problemem jest skrzyżowanie mostu Osobowickiego z ul. Osobowicką/Na Polance/Bałtycką.

Na czas obecny skrzyżowanie to funkcjonuje. Co prawda, lewoskręt w ulicę Osobowicką jest nieco uciążliwy, ale jest to kwestia wyregulowania oprogramowania zarządzającego sygnalizacją świetlną na tym skrzyżowaniu. Pomysł, aby z mostu Osobowickiego zlikwidować lewoskręt w ulicę Osobowicką jest fatalny zakładając, że wdrożone zostaną propozycje przedstawione przez miasto w wariantach. Obecnie ulica Bałtycka ma po dwa pasy ruchu i torowisko tramwajowe. Sprawność przejazdów tramwajów zależy od przeszkód wytworzonych na ich drodze oraz świateł. Przeszkodą w tym temacie jest propozycja, aby po ok. 100-200 m od mostu przeciąć nową drogą torowisko celem wytworzenia nawrotki na Bałtycką i dalej na Osobowicką. Pomysł ten doprowadzi do kolizji jazdy ulicą Bałtycką, skrzyżowania z torowiskiem tramwajowym i zjazdem na ul. Bałtycką na jej prawy pas do jazdy w ul. Osobowicką. Ten przejazd będzie mocno kolizyjny. Moim zdaniem obecnie funkcjonujące rozwiązanie należy w geometrii układu drogowego zostawić wprowadzając regulację sygnalizacji świetlnej. Innym rozwiązaniem może być nieznaczna korekta na istniejącym skrzyżowaniu ul. Bałtyckiej z ulicą Obornicką, które w zasadzie działa na mniejszą skalę, ale działa.

Inną sprawą jest zbywanie lub niesłuchanie mieszkańców Wrocławia, tak jak mnie. To dotyczy braku nawet wzięcia pod uwagę mojej propozycji budowy mostu pieszo-rowerowego jako autonomicznej przeprawy przez Odrę bez zaburzania układu drogowego na przeznaczonym do remontu moście Osobowickim. Takie lekceważenie uwidacznia potem problemy miasta takie jak zatrzymanie budowy na Jagodno, gdzie wykazywałem



wariant poprowadzenia kolei górą po nasypie, aby wykluczyć kolizję (kilka pism e-mail kierowane do urzędu miasta Wrocławia jeszcze w 2019 r wraz z korespondencją zwrotną).

Podsumowując

Jeszcze raz ponawiam prośbę o wzięcie pod uwagę przedstawianej od ponad roku mojej propozycji dotyczącej rozwiązania problemu i jednak może i z dłuższym czasowo i może kosztowniejszej wersji remontu i renowacji mostu Osobowickiego o układzie drogowo-szynowym jak obecnie i budowie w nieznaczonej odległości autonomicznego mostu pieszo-rowerowego z wbudowaną, przeniesioną z mostu Osobowickiego, infrastrukturą techniczną.

W załączeniu przesyłam korespondencję oraz moje pisma kierowane do urzędu miasta Wrocławia. W załączniku nr 7a załączone są graficzne propozycje lokalizacji proponowanego mostu pieszo-rowerowego. Oczywiście odległość od mostu Osobowickiego to ważna decyzja – ale moim zdaniem od 30 do 200 m.

Otrzymują m.in.:

Do wiadomości:

WIM – wim@um.wroc.pl

BZM – bzm@um.wroc.pl

Wrocław Rozmawia: konsultacje@um.wroc.pl

Gazeta Wrocławska – redakcja@gazeta.wroc.pl

Gazeta Wyborcza - listy@wroclaw.agora.pl

Wydział Partycypacji Społecznej - e-mail: wss@um.wroc.pl

RO Lipa Piotrowska – elzbieta.cegiela@osiedla.wroclaw.pl



MAIL NR 2

(zanonimizowane)

Wrocław

dotyczy: tzw. e-konsultacji z 15.04.2021 w temacie mostu Osobowickiego

W tak zwanych e-konsultacjach padały pytania o ewentualny koszt budowy niezależnej przeprawy pieszo-rowerowej, gdyby poważnie władze Wrocławia do tematu podeszły. Okazało się z wypowiedzi, że dużo, ale jaki zakres kwotowy, niestety prowadzący e-konsultacje w Pani Dyrektor nie byli w stanie ani odpowiedzieć, ani uwiarygodnić, że (jak mówili) ten wariant związany z inwestycją remontu [przebudowy] mostu Osobowickiego był brany pod uwagę. Nietrudno jest sprawdzić przynajmniej część niektórych inwestycji w różnych częściach Polski zarówno długości przepraw pieszo-rowerowych jak i kosztów z tym związanych, a co najważniejsze bardzo sprawne samorzady bardzo się chwalą wysokością dotacji z Unii Europejskiej, bo to świadczy o ich zaradności, skuteczności jak i przedsiębiorczości bo zdejmują część kosztów z własnych budżetów. Ale nie Wrocław, nie mam odpowiedzi na sugerowane zaangażowanie w pozyskiwanie dotacji Unii Europejskiej w takie programy zrównoważonej mobilności, eko-inwestycji jaką są czy to budowa trasy rowerowej czy lepiej całego bogatego szlaku rowerowego wraz z pokonywaniem takich przeszkód jak rzeka Odra poprzez budowę mostu pieszo-rowerowego. Wcześniej podawałem przykłady wybudowanych mostów, poniżej kilka zebranych przykładów zrealizowanych lub będących w realizacji mostów pieszo-rowerowych. Dodam, że nie uwzględniłem planowanego mostu pieszo-rowerowego przez Wisłę, bo koszt jest ogromny i został poprzedzony konkursem, a nie przetargiem.

1. (blisko Wrocławia) most pieszo-rowerowy im. Joachima Halupczoka nad kanałem Ulgi przy wyspie Bolko w Opolu – most o długości 260 m i ponad 7



m szerokości wraz z prowadzącymi do niego drogami rowerowymi. Z podanych informacji wynika, że koszt to około 24 mln zł. Inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej. Informacje o obiekcie można uzyskać ze stron internetowych, których niektóre adresy załączam:

<https://opole.wyborcza.pl/opole/7,35086,25622207,ruszył-montaz-przesel-mostu-pieszorowerowego-na-wyspie-bolko.html>

<https://www.rynekinfrastruktury.pl/mobile/opole-podpory-na-moscie-przez-kanal-ulgi-70505.html>

2. most pieszo-rowerowy w Krakowie o długości 406 m nad najbardziej ruchliwymi ulicami Krakowa oraz torami kolejowymi – koszt to ok. 21 mln zł, a sfinansowano inwestycję z pomocą regionalnego programu operacyjnego.

<https://smoglab.pl/krakow-zbudowal-prawie-polkilometrowa-kladke-rowerowa/>

3. oprócz tego w Krakowie w ramach budowy mostu kolejowego przez Wisłę inwestycja obejmuje wybudowanie ciągu pieszo-rowerowego. Kładka ta będzie miała 234 m długości i 5 m szerokości (2 m na chodnik pieszy i 3 m na drogę rowerową).

<http://mobilnykrakow.pl/audyt/most-nad-rzeka-wisla-oraz-ul-podgorska-i-z-ablcie-wraz-z-ciagiem-pieszorowerowym/>

4. W Krakowie w 2009 wybudowano przez Wisłę za 3 833 000 zł kładkę pieszo-rowerową o długości 25 m i szerokości 4,2 m

https://pl.wikipedia.org/wiki/K%C5%82adka_pieszorowerowa_przy_Stopniu_Wodnym_Ko%C5%9Bciuszek

5. W Krakowie także przygotowana jest budowa kładki pieszo-rowerowej o długości 400 m o szerokości 4 m, pomiędzy Żabińcem a al. 29 Listopada.

https://www.krakow.pl/aktualnosci/245161,1912,komunikat,jak_bedzie_wygladac_kladka_na_zabincu_.html



6. W Krakowie – kładka pieszo-rowerowa długości ok. 145 m im. Ojca Bernatka przez Wisłę. Podano koszt 38 mln zł w tym 15 mln zł ze środków unijnych

<https://www.krakow.pl/11195,inst,4880,0,instcbi.html>

7. I na tym Kraków nie kończy – przygotowania do inwestycji budowy kładki pieszo-rowerowej długości ok. 200 m i szerokości ok. 7m;

<https://krakow.naszemiasto.pl/krakow-kladka-zwierzyniec-debniki-co-zrobi-ono-w-2020-roku/ar/c1-8046341>

8. Kładka pieszo-rowerowa nad Ołowianką w Gdańsku. Jest to most podnoszony o długości 70,5 m i szerokości zmienne od 6,76 do 10,56 m. Podany koszt inwestycji to ok. 10 mln zł

<https://www.gdansk.pl/wiadomosci/kladka-na-olowianke-zwodzone-przeslo-podniesione-mozna-przeplywac,a,79085>

<http://www.drmg.gdansk.pl/index.php/d-zrealizowane/181-budowa-zwodzonej-kladki-pieszwej-przez-rzeke-motlawe-na-wyspe-olowianke>

9. Poznań – oczywiście konkurs na budowę kładki pieszo-rowerowej przez Wartę

<https://www.poznan.pl/mim/rowery/news/kladka-pieszko-rowerowa-nad-warta-zakonczono-przyjmowanie-prac-konkursowych,143383.html>

10. Poznań – oczywiście konkurs na kładkę pieszo-rowerową nad Wartą pomiędzy Wildą i Ratajami – o szerokości 7 m

<https://www.bryla.pl/poznan-tak-bedzie-wygladala-kladka-pieszko-rowerowa-nad-warta-polaczy-wilde-i-rataje>

<https://poznan.wyborcza.pl/poznan/7,36001,21374267,kolejna-kladka-przez-warte-ma-polaczyc-os-piastowskie-na-ratajach.html> z kosztem ok. 21 mln zł i połowę ma dołożyć Unia Europejska.

11. Poznań – Suchy Las – rozbudowa dróg rowerowych wraz z budową kładki przez Wartę (ok. 18 mln zł)

file:///C:/Users/adamw/AppData/Local/Temp/XXV_289_20.pdf

inne kładki w Poznaniu:

<http://staremiasto.poznan.pl/blog/budujemy-mosty/>



ciekawa kładka pieszo-rowerowa na Malcie w Poznaniu (co prawda wśród korony drzew o długości ok. 260 m i koszcie ok 4,2 mln zł.

<https://poznan.wyborcza.pl/poznan/7,36001,25885937,sciezka-w-koronach-drzew-nad-malta-zostala-po-cichu-otwarta.html>

12. Bydgoszcz – budowa kładki pieszo-rowerowej **wraz z estakadą ciepłowniczą** przez Brdę długości ok. 60 i szerokości ponad 8 m – podano koszt ok. 7 mln zł

https://inzynieria.com/mosty/kladki_dla_piesznych/wiadomosci/56867,montaż-100-tonowej-konstrukcji-kladki-przez-brde

13. Można wymieniać kładki pieszo-rowerowe np.:

w Gdyni -

https://inzynieria.com/mosty/kladki_dla_piesznych/wiadomosci/60964,trasa-kaszubska-budowa-kladki-w-gdyni

14. 3 kładki pieszo-rowerowe w Rzeszowie – sumaryczny koszt to ok. 11 mln zł -

https://inzynieria.com/mosty/kladki_dla_piesznych/wiadomosci/60631,budowa-trzech-kladek-rowerowych-w-rzeszowie-zdjecia

15. Przemyśl – 138 m kładka pieszo-rowerowa koszt ok. 4,9 mln zł + inne w tym mieście

<https://przemysl.pl/42323/symboliczne-otwarcie-kladki-pieszno-rowerowej.html>

<https://nowiny24.pl/w-przemyslu-ruszyla-budowa-kladki-rowerowej/ar/c3-5821955>

16. Kładka pieszo-rowerowa w Zagórzcu Śląskim nad Jeziorem Bystrzyckim o długości 126,5 m – koszt inwestycji – 7,2 mln zł

https://architektura.muratorplus.pl/realizacje/kladka-w-zagorzcu-slaskim-projektu-pracowni-isba-i-mosty-wroclaw_10097.html

17. Warszawa:

<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-z-umowa-na-projekt-nowej-kladki-przez-wisle-57877.html>



https://architektura.muratorplus.pl/projekty/nowy-pieszorowerowy-most-przez-wisle-w-warszawie-znamy-wyniki-konkursu_7894.html

oprócz tego most pieszo-rowerowy przy i pod mostem Łazienkowskim (ok. 400 m)

18. sporo innych miejscowości ogłosiło konkursy na budowę kładek pieszo-rowerowych jak np. w Augustowie:

https://architektura.muratorplus.pl/projekty/kladka-pieszorowerowa-w-augustowie_6963.html

https://architektura.muratorplus.pl/projekty/kladka-nad-warta-w-poznaniu-zwycieski-projekt-architektonicznej-pracowni-autorskiej-jerzego-gurawski_8873.html

19. Giżycku – długości ok 175 m -

<https://intop.pl/realizacje/kladka-nad-kanalem-gizyckim-w-gizycku,171.html>

20. w Ełku – przez Jezioro Ełckie -kładka pieszo-rowerowa o długości 220 m z punktami widokowymi – koszt 11,5 mln zł z czego dofinansowanie ze środków unijnych to 9,6 mln zł.

<https://www.elk.pl/aktualnosci-wpis/3226/rozbudowa-promenady-kladka-rowerowa-przez-jezioro>

21. w Śremie – budowa tras rowerowych i kładek pieszo-rowerowych za ponad 12 mln z czego ok. mln zł dopłaci Unia Europejska

<http://www.srem.pl/Aktualnosci-i-Wydarzenia/Umowy-na-budowe-k%C5%82adki-i-sciezek-rowerowych-podpis>

22. w Pcimiu 120 długości kładka pieszo-rowerowa przez Rabę – koszt ok. 3,5 mln zł

<https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/4758/kladka-pieszorowerowa-w-pcimiu>

23. W Sulejowie kładka pieszo-rowerowa nad Pilicą z dofinansowaniem unijnym w wysokości 2,5 mln zł.

<https://www.sulejow.pl/asp/budowa-kladki-pieszorowerowej-nad-pilica,121,artykul,1,98>

24. W Nowym Sączu dwie kładki pieszo-rowerowe 130 m i 79 m



<https://miastons.pl/nowy-sacz/nowy-sacz-takiej-kladki-rowerowej-nie-bylo-jeszcze-w-polsce/>

25. W Mikołajkach – 200 m kładka pieszo-rowerowa za 6 mln zł z dofinansowaniem unijnym

26. Oraz wiele innych ciekawych mostów/kładek pieszo-rowerowych w Polsce. O żadnej z nich, ani o żadnym moście nie znalazłem informacji, że są budowane czy przebudowywane kosztem innych użytkowników przepraw przez rzeki, drogi itd. a zwłaszcza kosztem komunikacji publicznej, a w szczególności kosztem komunikacji tramwajowej [bo tramwaj nie ma możliwości zjechania, ominięcia przeszkody]. Nie wiadomo dlaczego Wrocław chce błysnąć akurat tym niedobrym rozwiązaniem, które z całą pewnością pogrąży każdy rodzaj transportu kołowego.

Obecnie przez Odrę są od strony północnej przeprawy mostowe:

- w układzie – pieszo-rowerowym z osobnymi pojedynczymi pasami ruchu i wydzielonymi pasami [bus-pasami] dla komunikacji tramwajowej i autobusowej – czyli most Osobowicki. Zajętość tego mostu jest bardzo duża (przed pandemią, ale i obecnie). Jednak tramwaje w kierunku centrum mogą poruszać się płynnie.
- W układzie – pieszo-rowerowym ze wspólnymi pasami jezdnyimi i torowiskiem tramwajowym – czyli most trzebnicki. Przebudowa tego mostu z poszerzeniem zewnętrznym pod ruch rowerowy jest dobrym rozwiązaniem, bo most ten o konstrukcji stalowej umożliwia poszerzenie, choć istniała też możliwość zbudowania dodatkowej konstrukcji lub też niezależnej. Most tego typu nie stwarza ograniczeń. Pozostańmy na takim etapie jak zaproponowało miasto, choć jeśli plany dla mostu Osobowickiego będą wg najgorszych scenariuszy przedstawionych przez miasto, należy godnie z zasadą – nic w przyrodzie nie ginie – spodziewać się większego obciążenia na tej przeprawie – moście trzebnickim. Hamulcami okazują się lewoskręty w ulicę Broniewskiego, które są zamykane światłami



podczas przejazdu tramwajów, co doprowadza obecnie oczekiwania na przejazd już od ulicy Zakładowej – i stoi i tramwaj i autobus i uczestnik innego środka lokomocji. Wynika z tego i to ważne element dla decyzji mostu Osobowickiego, że rzucenie wszystkich pojazdów na jeden pas jest nierozsądne a szkodliwe dla uczestników czyli dla nas, mieszkańców Wrocławia.

- Most Warszawski – na szczęście jest szeroką przeprawą, ale obsługiwany ruch inny niż Różanka, Polanowice, Lipa Piotrowska i cała pozostała północ Wrocławia;
- most Milenijny – co prawda jest przeprawą swobodną, jednak skupiającą na sobie duże obciążania dla użytkowników zwłaszcza w godzinach porannych i popołudniowych w kierunku do centrum – zakorkowanie nieraz sięga całego mostu i to obecnie z czasie pandemii – zatem uznanie tego mostu za alternatywą przejścia ruchu z mostu Osobowickiego jest złudne. Oprócz tego nie ma na nim torowiska tramwajowego, jest tylko parę linii autobusowych. Gdyby analitycy sprawdzili obciążenie na tym moście jak i na ul.

Klecińskiej otrzymają obraz przejezdności autobusów np. linii 143/ Podaje te przykłady mostów pieszo-rowerowych w innych miastach oraz przykład funkcjonowania mostów na północy Wrocławia. Różnica pomiędzy wszystkimi przykładami w stosunku do Wrocławia jest taka, że widać w innych miastach dbanie o użytkowników różnego rodzaju transportu, bo już samo budowanie mostów pieszo-rowerowych jest jednoznacznym sygnałem o przychylenie się dla pieszego jak i rowerzysty i pozostawienie obciążanych innych przepraw bez eliminacji innych użytkowników.

Kiedyś byłem dumny, że Wrocław ma szerokie ulice, jest wszechstronnie przejezdny. Obecnie jest inaczej – kolejne ulice są zawężane i to samo ma się dziać w kierunku mostów. Nie jest to dobre rozwiązanie. Zrównoważony transport nie polega na wycinaniu możliwości przejazdów dla jednych grup



kosztem innych, ale na mądrej polityce transportowej. Były hasła aby przesiadać się na komunikację zbiorową – jednak same hasła nic nie dadzą, jeśli w ślad za nimi nie pójdzie budowa nowych tras tramwajowych, remonty i utrzymanie w należytym porządku tras tramwajowych istniejących, odpowiednie logiczne oprogramowania dla komunikacji tramwajowej ale też autobusowej, budowa prawdziwych bus – pasów, a nie szczytkowych przypadkowych. Jak zachęcić pasażerów do korzystania z komunikacji tramwajowej – jest to obecnie niemożliwe – jedyna linia tramwajowa w części nadająca się do ewentualnego sprawnego przejazdu to ul. Legnicka, ale ma także wady jak np. konieczność zwalniania pomiędzy Zachodnią a Niedźwiedzią, podjeżdżanie i zatrzymywanie się przed skrzyżowaniami, aby potem te skrzyżowanie przejechać i stanąć na przystanku. Już wielokrotnie zwracałem uwagę, że ITS jest w zasadzie do niczego. Inne przypadki wadliwych tras – w zasadzie to wszystkie pozostałe, może za wyjątkiem Ślężnej i Popowickiej. Np. na odcinku od Rychtalskiej po Świdnicką to szybciej można pieszo. Zapowiadane miejsca węzłów przesiadkowych nie istnieją. A jest potencjał terenowy – np. w okolicy pętli przy Żmigrodzkiej – na razie brakuje tam czegokolwiek, podobnie jak w wielu miejscach gdzie istnieją pętle tramwajowe. Nie działają styki tramwajowo-autobusowe, o kolejowych nie wspomnę – bo co z tego, że wybudowano przystanek kolejowy nad ulicą Długą, skoro nie scalono go z budowanymi przystankami tramwajowymi i autobusowymi rozstrzelonymi po całej okolicy – a można było parędziesiąt metrów przybliżyć przystanek kolejowy nad ulicę Długą i zejścia wyprowadzić bezpośrednio na przystanki. Jak już wspomniałem nie ma parkingów – zaparkuj i jedź, lub są to przypadkowe małe parkingi na parę aut i to w miejscach, które raczej odstrasza. Toteż, najpierw trzeba zadbać o komunikację zbiorową, a potem po analizie przepustowości, obciążeń dróg i ulic próbować modyfikować niektóre rozwiązania drogowe, ale jak wspomniałem,



Wrocław jest jedynym mi znanym miastem, gdzie wszystkie złe rozwiązania są wprowadzane.

Jeszcze raz apeluję o wprowadzenie do inwestycji modernizacji mostu Osobowickiego budowę nowej przeprawy pieszo-rowerowej z przeznaczeniem jej także na montaż przeniesionych z mostu Osobowickiego rur ciepłowniczych i innych oraz kabli.

Dodam, że konsultacje polegają na słuchaniu mieszkańców, a ja pisząc od stycznia 2020 r nie jestem słuchany, a moje podpowiedzi są wzgardzane, podobnie jak w przypadku moich pism od grudnia 2019 w sprawie tramwaju na Jagodno.

Do dyspozycji są moje prośby, informacje o istotnych sprawach przesyłane na adresy urzędu miasta Wrocławia.

Nie wiem co to jest Wrocław Rozmawia – coś mnie chyba ominęło – bo powinno być Wrocław przedstawia lub Wrocław Nakazuje
(zanonimizowane)

MAIL NR 3

dotyczy: także - e-konsultacji z 15.04.2021 - w temacie mostu Osobowickiego

Ogólnie

W nawiązaniu do propozycji miasta, to ocenić należy ją jako nieprzemyślaną i wbrew interesom wszystkich użytkowników. Każdy z prezentowanych przez miasto wariantów posiada dość istotne wady. Opiszę je w skrócie, albowiem większą część wad opisałem i wysłałem po tzw. e-konsultacjach, również opisałem zalety z budowy kładki pieszo-rowerowej.

W miejsko/urzędowym wariancie nr I pozostawiono co prawda istniejący obecnie układ pasów jezdno-piesznych lecz wariant ten już na wstępie wprowadza kilka nieprawdziwych informacji. Obecny ruch jezdny z wydzielonym torowiskiem spełnia wymogi bus-pasa i funkcjonuje. Faktycznie gdyby wprowadzić tramwaje typu Skoda, które są szersze niż



inne tramwaje we Wrocławiu, może być nienormatywna szerokość pasa jezdni (choć linia 74 (Skody) daje radę). Ale z drugiej strony kupując tramwaje należy uwzględniać wszystkie parametry do ich poruszania się po mieście. Obecnie poruszające się tramwaje (jak wynika z moich codziennych obserwacji) nie stanowią żadnego problemu w przejazdach. Zatem podawanie argumentu o nienormatywnych pasach nie mają uzasadnienia. Sprawa chodnika. Obecnie spełnia on oczekiwania użytkowników – jedyny obecnie problem to jego zniszczona i kompletnie źle położona nawierzchnia. Swego czasu była informacja o bezpieczeństwie wynikającym z niskich barier, ale jak widać na grafice nie jest to problemem. Rury ciepłownicze – są elementem, który powinien w ogóle zniknąć z tego mostu. Nie możemy pielęgnować głupich pomysłów poprzednich ekip rządzących, których nie obchodziło miasto, tylko budowali rury ciepłownicze i inne jak się dało, co w efekcie doprowadziło do takich a nie innych wizerunków obiektów zabytkowych Wrocławia oraz możliwości zabudów. Zatem tylko dodatkowy niezależny most pieszo-rowerowy zlikwiduje wszystkie problemy komunikacyjne oraz wizualne z przebudową rur ciepłowniczych na nowy most pieszo-rowerowy. I tak ten wariant jako zachowawczy w jakimś zakresie spełnia rolę zrównoważonej mobilności – wg hasła zmieścimy się.

W miejsko-urzędowym wariantcie nr II, jest zaprzeczenie propagandy budowy sprawnej systemu komunikacji zbiorowej. W Gazecie Wyborczej z 30 kwietnia-3maja 2021 w dodatku Wrocławskim na stronie 6 „Na co głoszą władarze” przytoczono wypowiedź Prezydenta Wrocławia, który stawia na komunikację zbiorową. Wariant II jest w sprzeczności z hasłem propagandowym Prezydenta Wrocławia, albowiem likwidując obecne niezależne pasy jezdni i tzw. bus-pasy na moście Osobowickim chce wprowadzić do jazdy po jednym pasie komunikację zbiorową i indywidualną. Na to być zgody nie może, bo albo dbamy o zrównoważony transport z priorytetem komunikacji zbiorowej, albo udajemy, że tak



robimy. Należy podkreślić, że osiedla północy Wrocławia stale się rozbudowują. Jak to było w innych częściach Wrocławia nie będę przypominał, ale wychodzi zawsze brak planowania. Oprócz tego sprzeczność polega też na tym, że obecnie buduje się szerokie wjazdy do Wrocławia ze wszystkich stron, wprowadza się komunikację tramwajową, natomiast z niewiadomych przyczyn te inwestycje nie dotyczą osiedli północnych, a mieszkańcy osiedli północnych też chcą sprawnie docierać do centrum miasta, a temu ma służyć także komunikacja zbiorowa, która w zamyśle wariantu II ma nie funkcjonować w sposób sprawny. Oprócz tego, nie wiem czy to związane z cynizmem czy nieuwagą, ale dziwnym trafem zaproponowano schowanie rur ciepłowniczych pod chodnikiem. Dlaczego przy szerszym chodniku w wariacie I się nie mieszczą a w węższym chodniku się mieszczą?

W miejsko-urzędowym wariacie nr III, to typowy bigos komunikacyjny, niebezpieczny i w zasadzie nic nie wnoszący, oprócz znowu tzw drogowego eksperymentu, który zakończyć się może tylko kolejnym zniszczonym obiektem za pieniądze wrocławian, z i tak pozostawionymi rurami ciepłowniczymi, a więc dalej, zabytek Wrocławia będzie wieszakiem dla infrastruktury, a przejazd przez most koszmarem.

W miejsko-urzędowym wariacie nr IV, to znowu zaprzeczenie budowy priorytetowych komunikacji zbiorowej i niezgodność z hasłem propagandowym Prezydenta Wrocławia, który w Gazecie Wyborczej z 30 kwietnia-3maja 2021 w dodatku Wrocławskim na stronie 6 „Na co głosują włodarze” deklaruje, że stawia na komunikację zbiorową. Przed pandemią, ale i obecnie, korki spowodowane przejazdem przez most Osobowicki zaczynają się od pl. Staszica (prawie codziennie), a także czasem od ulicy Dubois i przekładają się na most trzebnicki jako alternatywę przejazdu co znowu z uspokozonego osiedla Kleczków i Nadodrze robi trasę tranzytową ul. Trzebnicka-ul. Reymonta, Pomorską - Trzebnicką.



Jeśli chodzi o nawrotki na Bałtyckiej, to opisywałem problem eksploatacyjny w pismach wysyłanych do urzędu. Widać wyraźnie, że twórcy tych pomysłów nie zadali sobie trudu na analizę ruchu samochodowego i komunikacji zbiorowej, oraz nie przeanalizowali takich nawrotek już działających. Różnica jednak jest znaczna – ruch pojazdów most Osobowicki – ul. Osobowicka jest znaczny i przecina ruch pojazdów ul. Bałtycka – most Osobowicki. Trudno sobie nie wyobrazić problemów z nawrotką. Wystarczy czasami sprawdzić np. zjazd z mostu trzebnickiego i blokowany przez tramwaje przejazd przez Broniewskiego, a zatem brak możliwości skrętu z ul. Żmigrodzkiej w Broniewskiego. Tramwaj może sobie mieć wzbudzone pierwszeństwo, ale gdy stoi za samochodami bez możliwości kontynuacji jazdy to będzie stał. Oprócz tego proponowany przez urząd miasta Wrocławia przejazd przecinający torowisko na wprost Jugosłowiańskiej stworzy niebezpieczeństwo kolizji, oraz, przy braku możliwości zjazdów z torowiska zatrzymywanie tramwajów (tak jak np. na Piłsudskiego, choć tam tylko nieliczne samochody wykonują takie manewry. Proponowałem aby nawet bez tych 4 wariantów, jak i mojego wariantu budowy kładki pieszo-rowerowej odpowiednio przebudować fragment skrzyżowania Bałtyckiej z Obornicką i dać parę sekund dłuższy czas na pokonanie skrzyżowania – będzie to bezpieczniejsze i samochody jadące w Osobowicką od razu zjadą na prawy pas ul. Bałtyckiej w kontynuacji do skrętu w ul. Osobowicką.

Inną sprawą jest próba jazdy samochodów po torowisku. Znając realia budowy torowisk, można spodziewać się, że w okresie zimowym, przy padającym śniegu torowisko zasypane i ubite przez przejeżdżające samochody może ulec wyłączeniu z ruchu tramwajowego.

Ze strony

<https://www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego>

O czym rozmawiamy?



– Przedmiotem [konsultacji przebudowy Mostów Osobowickich](#) mogą być tylko warianty efektywne i możliwe do zrealizowania przy obecnym budżecie Miasta. Celem jest wybór kompromisowego rozwiązania projektowego. Takiego, które będzie optymalne dla możliwie jak największej liczby uczestników ruchu. Kładka nie jest przedmiotem konsultacji, bo Miasto nie jest przygotowane finansowo, żeby ją wybudować. Ten wariant wiązałby się ze znacznie wyższym kosztem remontu Mostów. Zaprojektowana właśnie kładka nad Ślężą, na przedłużeniu ul. Trawowej, o długości ok. 30 m (nad nurtem rzeki o szer. 6 m) została wyceniona na blisko 5 mln zł. – tłumaczy Monika Kozłowska-Święconeć, dyrektor Biura Zrównoważonej Mobilności w Urzędzie Miejskim Wrocławia.

Z tej wypowiedzi jasno wynika, że przedstawiciele urzędu idą po najmniejszej linii oporu.

Ani nie dokonano analizy kosztowej inwestycji, która wg mnie powinna:

- a. - zostać zmodernizowana z pozostawieniem obecnych parametrów mostu,
- b. - zostać wybudowana kładka pieszo-rowerowa;
- c. - zawierać rzeczywistą analizę wykorzystania obecnego mostu Osobowickiego wraz z analizą przejezdności komunikacji zbiorowej wraz z czasami przejazdu oraz przejezdności rowerowej i przejść;
- d. - zawierać perspektywiczną analizę dostępności i wykorzystania obecnego mostu Osobowickiego w kontekście każdego wariantu z rozszerzeniem na okoliczne ulice i osiedla oraz analizę skutków jeśli ruch na moście zostałyby zmieniony;
- e. - mieć możliwość dofinansowania ze środków unijnych – znaczna część mostów pieszo-rowerowych w Polsce jest dofinansowywana jako wynikająca z kierunku rozwoju trendów komunikacyjnych;
- f. - zawierać koszty od wszystkich beneficjentów tego opracowania w tym Fortum, gazownię, MPWiK, Tauron, inne – wbudowanie tej infrastruktury w



kładkę pieszo-rowerową umożliwi ciągle jej dogęszczanie rurami, czy też kablami oraz proste, dostępne serwisowanie.

Wspomniany przez Panią Dyrektora koszt budowy kładki pieszo-rowerowej w oparciu o przykład mostu przez Ślężę ośmiesza tylko urząd miasta Wrocławia, bo nie ma to żadnego odniesienia, i polega na działaniu matematycznym mającym za zadanie określenie kosztów z jedną niewiadomą. Przykład ten nie jest ani reprezentatywny i nie uwzględnia innych rozwiązań jak wbudowanie infrastruktury przeniesionej z mostu Osobowickiego, która i tak będzie kosztować). Oprócz tego już wcześniej wysłałem pismo do urzędu miasta Wrocławia z informacjami o innych kładkach pieszo-rowerowych budowanych na terenie całej Polski (Opole, Kraków, Gdańsk, Mikołajki, Warszawa, Bydgoszcz, Ustka ... i wiele innych) z podaniem również kwot realizacyjnych. Nie bierze się także pod uwagę odstąpienia mostu Osobowickiego z rur, które go oplatają.

Do dziś nie wiemy czy urząd miasta przygotowywał dokumenty na dotacje unijne. Przygotowując tylko przetarg – to raczej nie. Gdyby to było staranie o kładkę pieszo-jezdną na pewno dotacja mogłaby być udzielona.

Do dziś nie wiemy, czy właściciele infrastruktury partycypują w kosztach inwestycji.

Do dziś nie znamy dokumentów analizy związanej ze sposobem użytkowania mostu z wykazem godzin, pór dnia oraz roku, oraz analizy powstawania zatorów – choć to nie jest trudne i możliwe wykonanie symultaniczne.

W jednym z wariantów podano możliwość schowania rur ciepłowniczych pod konstrukcję chodnika. Przestrzeń pomiędzy płytą mostu, a spodem płyt chodnikowych to około niecałe 40 cm. Do tego otuliny, oraz dystanse. Pierwotnie most posiadał specjalne kamienne płyty chodnikowe, zastąpione czymś obecnie. Wysokość barierki pierwotnie także była wyższa, niż obecnie. Zatem przy wariacie podanym z wbudowaniem rur pod płytę chodnika, należy przewidzieć jego podniesienie, a zatem obniżenie



bezpieczeństwa użytkowania. Stąd też wnioskowałem o budowę kładki pieszo-rowerowe aby te rury odpowiednio schować w jej konstrukcji. Co prawda na wariancie jest podział z dwóch dużych rur na 6 o mniejszej średnicy, niemniej przy przesyłce ciepła nie można zbyt zawężyć przekroju, bo nastąpi spadek ich efektywności – rury te nie są chowane w ziemi. Oprócz tego rury należy kompensować, ocieplić oraz zachować dystans od przegród budowlanych.

Do dziś nie podano analizy obciążenia mostu komunikacją zbiorową z wyprzedzeniem wieloletnim, a przy budowie systemów komunikacji zbiorowej należy liczyć się ze zwiększeniem i kursów i dodatkowych linii komunikacyjnych, co znowu sprowadza się do budowy a nie do likwidacji bus-pasa.

Do dziś nie podano analizy wpływu obsługi komunikacyjnej budowy budynków mieszkalnych przy Reymonta, przebudowy ZUS, oraz budowy czy też rozbudowy zakładów od ul. Reymonta, co stanowi znaczne obciążenie i dziś.

Ogólnie proceduralnie.

Nie do zaakceptowania jest postępowanie urzędników, którzy przygotowując ważną inwestycję nie konsultują jej z mieszkańcami Wrocławia, nie ogłaszają konkursu na rewitalizację mostu Osobowickiego z wytworzeniem dodatkowych możliwości komunikacyjnych i infrastrukturalnych. Po prostu zrobić i odfajkować. A potem. Potem będzie inna ekipa.

Jeszcze raz przypomnę – tramwaj na Jagodno i moją ponad 1,5 roczną interwencją i wskazania, aby kolej puścić po torach, nawet rozbudowanych, kolei towarowej nad ulicami Buforową do za Zwycięską z beneficjentem PKP.

Patrząc na strony FEPS aż żal czytać informacji o tym, że się nie da.

Wrocław wytworzył dziwne struktury nicniedaradowców.

(zanonimizowane)



Na stronie FEPS postanowiono zapewnić Wrocławian, że nie da rady budowa kładki pieszo-rowerowej, wg, mnie akurat jest odwrotnie. Pokazano także, że kładka przysłoni most Osobowicki, - jest zupełnie odwrotnie – kładka pieszo-rowerowa umożliwi wyeksponowanie i oglądanie mostu Osobowickiego na całej szerokości z odległości ok. do 200 m. Kładka pieszo-rowerowa wprowadzi także element rekreacyjny, widokowy i bezpieczeństwa.

Czy to, że kładka pieszo-rowerowa kosztuje dyskwalifikuje ją z mapy Wrocławia? Czy na tak ważnej inwestycji Wrocław ma oszczędzać, aby na dziesiątki lat wprowadzić dyskomfort komunikacyjny. Na tym zależy władzom Wrocławia? To po co np. obwodnica Leśnicy? - nie lepiej przebudować ulicę Kosmonautów poprzez dolanie do niej po 1 m asfaltu i utworzenie 4 pasmowej ulicy Kosmonautów (po 2 pasy w każdą stronę) – będzie taniej.

Po co poszerzać ulicę Koszarową? Jeżdżą tam tylko autobusy i samochody, ale nie ma tramwajów.

Po co wytyczać bus-pasy na Krzywoustego, skoro na moście Osobowickim mają być zlikwidowane?

Czy naprawdę miastu chodzi o to, że chce podtrzymać źle zaplanowaną i pilnie ukrywaną w 2019 r inwestycję i ani myśli o innym rozwiązaniu?

Miasto podobno walczy o prawa dla rowerzystów. Po wielokroć zgłaszałem źle oznakowaną trasę rowerową wzdłuż Obornickiej, przyznano mi rację (WIM) i obiecano naprawę – to nawet nie stać miasta na oznakowanie tej źle oznakowanej trasy rowerowej od paru lat (a było już kilka wypadków i kolizji) – to pytanie do rowerzystów – i tak niektórzy jeżdżą po ulicy Obornickiej – bo bezpieczniej i szybciej.



Załącznik nr 6 – opinie nadesłane przez e-formularz

Zachowano pisownię oryginalną.

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)?

1	Oddzielenie pieszych od pojazdów jest najważniejsze.
2	Przejście na drugą stronę mostów
3	Szerokość chodnika
4	Oddzielenie od innych użytkowników
5	Jak najszerszy chodnik i droga dla rowerów po obu stronach mostu. Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni jak najbliżej brzegów kanałów i krańców mostów.
6	Zachowanie równowagi, czyt. pas dla pieszego po jednej stronie drogi, pas dla aut 1, pas dla tramwajów/busów/elektryków/taxi 1, pas dla tramwajów/busów/elektryków/taxi 2, pas dla aut 2, pas dla rowerów pod drugiej stronie drogi. Jedyne rozsądny pomysł nie wymagający żadnych konsultacji. Koniec.
7	Chodnik po jednej stronie wspólny dla rowerów i pieszych
8	Możliwość podziwiania mostu, przejścia bezpiecznego z dziećmi
9	Osobna ścieżka rowerowa, szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę, wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych (także od strony Reymonta).
10	zostawić układ który jest teraz, naprawić nawierzchnię
11	Możliwość przejścia na druga stronę jezdni.
12	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu , chodnik powinien być wąski
13	Chodnik dla pieszych po obu stronach mostu. Przejście dla pieszych od strony Kleczkowa w obrębie 50m od mostu.
14	Oddzielenie ruchu pieszych i rowerzystów
15	Z perspektywy pieszego istotna jest wymiana nawierzchni chodników.
16	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni.
17	Swoboda ruchu na odpowiedniej szerokości chodniku, odseparowanie od ruchu rowerów i pojazdów, możliwość przejścia przez ulicę na końcach mostu i w ciągu ulicy Pasterskiej (chyba, że wykonane będzie przejście pod mostem)
18	Oddzielenie od innych uczestników ruchu, aut i rowerów - osobna droga rowerowa, a nie ciąg pieszo rowerowy.
19	szerokość chodnika
20	Najważniejsze są równy chodnik o szerokości 2 metrów wraz z jednokierunkową ścieżką rowerową po obu stronach



21	Jestem osobą starszą i uważam, że dwie najważniejsze sprawy, które trzeba podjąć to równa nawierzchnia dla pieszych oraz powinno się zabezpieczyć nas najbardziej wrażliwe osoby przed tymi wariatami bandziorami i mordercami na rowerach. Rowery nie powinny mieć miejsca na chodnikach ani na tym moście
22	oddzielenie ruchu np osobna kładka dla pieszych
23	Równa nawierzchnia i oddzielenie od innych użytkowników
24	<p>Na początek zaznaczę, że mieszkam tuż obok mostów, korzystam z nich niemal codziennie:</p> <p>Z perspektywy pieszego obecnie komunikacja po moście jest niebezpieczna – chodnik jest w skandalicznym stanie, obok pędzą samochody po dziurawej jezdni, ochlapując pieszych podczas deszczu. Ruch pieszo-rowerowy wg mnie powinien być oddzielony od jezdni, np. barierkami, a najlepiej wydzielony trakt pieszy i rowerowy jak np. na jednej stronie Mostów Warszawskich.auta poruszają się po moście dość szybko (jeśli nie ma korków), więc idąc chodnikiem z wózkiem lub z psem jest dość niebezpiecznie, szczególnie jeśli jeszcze po chodniku poruszają się rowerzyści - jest problem, aby się wyminąć. Sprawia to uczucie niebezpieczeństwa.</p> <p>Biorąc to wszystko pod uwagę najlepszym rozwiązaniem z proponowanych byłaby oddzielna kładka pieszo-rowerowa. Jest to podejrzewam rozwiązanie najbardziej kosztowne, natomiast myślę, że warto je potraktować jako docelowe, a na ten moment wybrać najbardziej optymalne.</p> <p>Brakuje również przejścia dla pieszych ze światłami po stronie mostów od ul. Reymonta, ale jeśli po tamtej stronie pojawią się przystanki tramwajowe to jak rozumiem będą również przejścia z sygnalizatorami.</p>
25	<p>1. Bezpieczeństwo - oddzielenie od jezdni, odpowiednia szerokość, zapewnienie odpowiedniej wysokości barierek (teraz są nienormatywne).</p> <p>2. Komfort - odpowiednia szerokość, nawierzchnia bez dziur i uskoków.</p> <p>Odseparowanie od ruchu samochodowego i ograniczenie go (spowolnienie ruchu w miarę możliwości), żeby zmniejszyć hałas.</p>
26	Osobny pas.
27	Oddzielenie chodnika od innych uczestników. Nieistotna szerokość.
28	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu osobną kładką, idąc tym samym mostem nie da się nie wdychać tony spalin jak auta stoją na moście z włączonymi silnikami! Szerszy chodnik nic nie zmieni, i tak będziemy wdychać spaliny razem z rowerzystami.
29	zapewnienie równej nawierzchni chodnika. Wysoki krawężnik oddzielający ruch pieszy i kołowy. Sugestia - można wybudować niezależną od mostu Osobowickiego kładkę pieszo-jezdną.
30	Szerokosc chodnika
31	Oddzielenie chodnika od ścieżki rowerowej
32	Możliwość poruszania się po obydwu stronach mostu.
33	Szerokość chodnika
34	1,5-1,8m chodnika po obu stronach mostu. Lepiej wydzielić po obu stronach mostu ścieżki rowerowe bo i tak rowerzyści będą się poruszali po obu stronach
35	<p>Chodniki na moście są zbyt wąskie i niebezpiecznie jest mijać się na nich z innym pieszym ze względu na szybko i blisko przejeżdżające samochody. Brakuje ścieżek rowerowych w obie strony i rowerzyści zmuszeni są korzystać z chodnika.</p> <p>Nawierzchnia na moście jest w fatalnym stanie, studzienki przeraźliwie hałasują gdy najeżdżają na nie auta.</p>



36	Oddzielenie od innych użytkowników i możliwość przejścia.
37	Przejście na drugą stronę na początku i końcu mostu. Pas pieszych i rowerowy mogą przebiegać obok siebie jak np. na moście Warszawskim. Jeśli ilość miejsca będzie niewystarczająca, można je połączyć w jedno tworząc ciąg pieszo-rowerowy jak ma to miejsce np. na ulicy Wyszyńskiego od Nowowiejskiej, do Sienkiewicza. Oba warianty działają bardzo sprawnie, nie są utrudnieniem ani dla pieszych, ani dla rowerzystów, a zarazem jest to chyba najbezpieczniejsze rozwiązanie.
38	Myślę, że najważniejsze jest oddzielenie od innych użytkowników ruchu oraz możliwość przejścia przez jezdnię zarówno na początku mostu, czy też bezpośrednio przed nim, jak i zaraz za mostem lub na jego końcu. Najlepiej, żeby odbywało się to przy pomocy jednych świateł, by nie trzeba było przechodzić przez kilka jezdni tylko by przejście było bezpośrednio na wysokości mostu, a nie przykładowo dopiero za ulicami bocznymi za mostem.
39	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
40	Szerokość chodnika nie jest zła, ale rowerzyści nie powinni jechać po nim a po jezdni bo stwarzają duże zagrożenie bardzo często pędząc między pieszymi.
41	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
42	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
43	Szerokość chodnika, obecnie trochę strach jak się mijam z rowerzystami oraz blisko jedzie ciężarówka. Obecnie można też ogłuchnąć od aut przejeżdżających po studzienkach.
44	Oddzielenie od jezdni
45	Zabezpieczenie chodników przed bandziorami pędzącymi na rowerach. Szerokość chodników jest dobra, ale pozostawia wiele do życzenia. Kładka obok mostów nadałaby okolicy nowoczesny charakter i umożliwiła poszerzenie jezdni żeby bezpiecznie mogły przejechać służby.
46	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
47	Szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę ulicy
48	Bezpieczeństwo, możliwość przejścia na drugą stronę jezdni.
49	Bezpieczeństwo i separacja od samochodów oraz uspokojenie ruchu samochodowego. Rowerzyści powinni mieć osobną wydzieloną trasę.
50	Szerokość chodnika oraz pas dla rowerów (wydzielony na chodniku) po obu stronach mostu
51	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
52	najistotniejsze jest przedostanie się na drugą stronę Odry, może się to odbywać tylko po jednej stronie mostu a najlepiej po kładce
53	oddzielenie od innych użytkowników, ale też możliwość spaceru po niezależnej kładce z dala od hałasu i spalin
54	Chodnik powinien być na tyle szeroki, żeby dwie osoby mogły się mijać bez poczucia, że zaraz wypadnie się na jezdnię.
55	Wygodny chodnik o równej nawierzchni na którym swobodnie mogą się minąć dwie osoby z dziećmi w wózkach. Należałoby w sposób czytelny oddzielić ruch rowerzystów i pieszych. Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni powinna być zapewniona w ciągu jednego cyklu świateł.
56	Szerokość chodnika



57	Szerokość chodnika.
58	Oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego dla bezpieczeństwa, możliwość przejścia przez jezdnię na końcach mostów
59	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
60	Mozliwość przejścia na drugą stronę jezdni
61	Najważniejsza jest niezależna kładka pieszo-rowerowa w niedalekiej odległości od mostu Osobowickiego.
62	bezpieczeństwo pieszego względem jadących pojazdów, nie kolidowanie ze ścieżką rowerową
63	Możliwość przejścia na 2 stronę, oddzielenie od ruchu rowerowego
64	Możliwość przejścia na drugą stronę, oddzielenie od innych użytkowników, wygodna , równa nawierzchnia
65	W przypadku ciągu pieszo-rowerowego należałoby poszerzyć chodnik tak, by rowerzyści mogli swobodnie wymijać pieszych.
66	Szerokość chodnika
67	wydzielone trasy rowerowe w standardzie holenderskim.
68	szerokość chodnika
69	Szeroki chodnik, oddzielenie od innych uczestników ruchu.
70	Oddzielenie od innych użytkowników,
71	Oddzielenie od innych uczestników ruchu
72	szerokość chodnika, płynna nawierzchnia chodnikowa !!! dla osób poruszających się na różnego typu pojazdach o napędzie manualnym (inwalidzi, wózki z dziećmi, deskorolki, rolki)
73	Oddzielenie od innych uczestników. Ścieżka rowerowa ok, łączona z ruchem pieszych.
74	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
75	Uważam, że oddzielenie od innych użytkowników ruchu jest istotne.
76	Szeroki chodnik i spowolnienie ruchu samochodów na moście.
77	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
78	oddzielna przestrzeń
79	Poszerzenie chodnika i oddzielenie od ruchu rowerowego
80	Poprawienie chodnika
81	Oddzielenie chodnika od drogi dla rowerów, chodnik po obu stronach jezdni.
82	Chodnik dla pieszych może być po jednej stronie a po drugiej - pas dla rowerów.
83	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
84	Szerokość chodnika, w drugiej kolejności oddzielenie
85	Zachowanie chodników po obu stronach jezdni, remont zapadniętych części oraz szerokość chodnika.
86	Szerokość chodnika
87	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, szerokość chodnika
88	Szerokość chodnika, która poprawi poczucie bezpieczeństwa na moście, i oddzielenie od innych użytkowników (głównie samochodów i komunikacji zbiorowej, niekoniecznie od rowerzystów).
89	Bezpieczeństwo i wygodą w komunikacji



90	Może być chodnik po jednej stronie, byleby tylko zapewnić odpowiednią przepustowość pojazdom.
91	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
92	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdnie i oddzielenie od innych użytkowników (zwłaszcza rowerzystów)
93	Przede wszystkim ważną rzeczą jest szerokość chodnika i oddzielenie od innych użytkowników ruchu, co najłatwiej dałoby się rozwiązać poprzez budowę osobnej kładki.
94	Pozostawienie dotychczasowej organizacji
95	Możliwość przejścia na drugą stronę na końcach mostu, Pas wydzielony, może być wspólny z rowerem
96	Prosta możliwość przejścia na drugą stronę rzeki. Ruch pieszy nie jest na tym moście wzmożony, dlatego nie ma potrzeby szerokiego chodnika.
97	Możliwość przejścia na drugą stronę po obu stronach mostu
98	Zachowanie osobnego lewoskrętu w stronę Osobowic, budowa osobnej kładki pieszo-rowerowej.
99	Odpowiednia szerokość chodnika, by nie było "ciasno".
100	W zupełności wystarczyłby chodnik po jednej stronie. Ciąg pieszo-rowerowy też nie jest problemem przy odpowiedniej szerokości.
101	Wybór spośród wariantów, z których każdy jest zły to nie jest wybór, tylko narzucona narracja. Sprzeciwiam się takiej formie konsultacji społecznych, ponieważ nie mają one żadnych znamion demokratycznego procesu.
102	wyremontowane, równe chodniki
103	Odzielenie od innych użytkowników, możliwość przejścia.
104	do tej pory korzystanie z mostów jest przez wszystkich użytkowników równomierne. Moją propozycją była budowa zupełnie niezależnej kładki, ale urzędnicy kompletnie nie rozwiązanie ignorują. Porównują cynicznie długość kładki przez Ślężę do jej kosztów. Nie zbadali kosztów budowy takich przepraw w Polsce. Nie podjęto zamierzeń inwestycyjnych w dofinansowaniu unijnym, i prawdopodobnie nie rozmawiano o partycypacji kosztowej z Fortum. W analizach innych miast niezależne przeprawy pieszo-jezdne - bo ten fakt urzędy pomijają - dofinansowanie unijne jest na dobrym poziomie - zapraszam do lektur. Urzędnicy przyczepili się tylko do kładki pieszo-rowerowej przyczepionej do mostu, a to jest dyskwalifikacja. Ja od ponad roku promuje niezależną kładkę pieszo-rowerową w pewnej (do 200 m) odległości od mostu gdzie można wbudować wszystkie rury zdjęte z mostu Osobowickiego.
105	Możliwość przejścia
106	Oddzielenie ich od innych użytkowników drogi.
107	Asfaltowy, równy chodnik.
108	Równy chodzik, obecny na moście wystarczyłoby zrewitalizować.
109	Równy chodnik, osłona przed ochlapaniem przez samochody
110	Przejście na drugą stronę jezdni.
111	Jakość chodnika! W obecnym stanie technicznym można zwichnąć nogę.
112	Oddzielenie od innych użytkowników



113	Kiedy mieszkałem w okolicy poza jakością nawierzchni największym problemem na tym moście był hałas. Zakładając, że nawierzchnia będzie naprawiona, a z hałasem wielkiego pola do manewru nie ma to stawiałbym na szerokość chodnika- im szerszy tym łatwiej trochę "uciec" od głośnych uczestników ruchu i zwiększyć poczucie bezpieczeństwa.
114	stan chodnika (teraz jest beznadziejny) możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
115	Osobna kładka
116	bezpieczeństwo
117	Możliwość przejścia na drugą stronę
118	oddzielenie od innych uczestników ruchu
119	Oddzielenie od rowerzystów,
120	możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
121	Remont nawierzchni ciągów pieszych, zapewnienie możliwości ruchu pieszego z obu stron mostu. Jednostronna kładka pogorszy dostępność pieszą zmuszając do dodatkowych przekroczeń jezdni i oczekiwania na światłach.
122	Gładka nawierzchnia
123	Trzeba oddzielić pieszych od tych bandytów chodnikowych na rowerach. Miejsce roweru jest na ulicy. Najlepiej to by było zbudować kładkę obok mostu.
124	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu.
125	oddzielenie chodnika od ścieżki rowerowej
126	Więcej przestrzeni dla samochodów. Przemieszczenie się tam o godz. 8 i 16 grozi wieloma minutami straconymi w korkach.
127	bezpieczeństwo, ochrona przed rowerzystami i samochodami
128	Oddzielenie od innych uczestników ruchu, zwłaszcza dla rodzin z małymi dziećmi.
129	Bezkolizyjny i priorytetowy przejazd rowerów.
130	Oddzielenie od ruchu samochodowego
131	Możliwość przejścia
132	Szerokość chodnika
133	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, szerokość nie jest istotna
134	Oddzielenia kładka dla pieszych/ i/ lub rowerów po zewnętrznej stronie mostu
135	Zwykły chodnik wystarczy.
136	Swobodne przemieszczanie się po moście z jednej strony na drugą, no i by rowery nie jeździły po chodniku gdzie spacerują piesi.
137	Oddzielenie od innych uczestników ruchu
138	oddzielenie użytkowników
139	przejście na drugą stronę i oddzielenie od innych uczestników ruchu. Kontynuacja ścieżki pieszo-rowerowej pod mostem, tej biegnącej od mostu Trzebnickiego
140	Oddzielenie
141	Możliwość spokojnego przejścia na drugą stronę jezdni.
142	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu, możliwość przejścia na drugą stronę jezdni oraz możliwość bezpiecznego zatrzymania się i pooglądania widoków z mostu.
143	Wydzielona ścieżka rowerowa



144	Oddzielenie od ruchu rowerowego/hulajnog, tak aby nie czuć się zawalidrogą i jednocześnie nie narażać się na rozpędzony pojazd.
145	Oddzielenie w widoczny sposób ścieżki rowerowej i chodnika pozwala uniknąć sytuacji, gdzie pieszy w nieświadomy sposób wchodzi przed rower.
146	Chodnik nie musi być bardzo szeroki, ale musi być osobna droga dla pieszych i rowerzystów.
147	Zabezpieczenie pieszych przed bandytami chodnikowymi na rowerach jest najważniejsze.
148	Szerokość chodnika umożliwia swobodny, dwukierunkowy ruch pieszych (po obu stronach mostów). Przejścia dla pieszych na początku i końcu mostów.
149	Szeroki i równy chodnik, wyniesiony ponad jezdnię, w miarę możliwości oddzielony od samochodów drogą dla rowerów
150	równe chodniki, zimą posypane solą na czas
151	szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
152	Wyprowadzenie ruchu pieszego i rowerowego poza zarys mostu /kładka szklana/.
153	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu, szeroki bez krawężnikowy chodnik
154	Bezpieczny przejazd dla rowerzystów, również z dziećmi
155	Odseparowanie ruchu rowerowego, ponieważ na mostach jest niebezpiecznie. Dodatkowo warto rozważyć możliwość przejścia przez pieszych na drugą stronę ulicy na wysokości ul. Pasterskiej. Jest to popularny ciąg uczęszczany przez spacerowiczów czy biegaczy, a nie ma przejścia dla pieszych w najbliższej okolicy. Przechodzenie przez ulicę "na dziko" prokuruje niebezpieczne sytuacje.
156	szeroki bezpieczny chodnik wydzielony od rowerów, zmniejszona predkosc pojazdow - brak możliwości wyprzedzania sie samochodow, mozliwosc przejścia na druga strone na obu końcach mostów
157	Oddzielenie od innych użytkowników i możliwość przejścia na drugą stronę.
158	kawałek chodnika i nic więcej
159	Równy chodnik
160	Wariant 2
161	Szerokość chodnika, bezpieczeństwo pieszych
162	Najważniejsza jest poprawa stanu nawierzchni chodnika na moście.
163	Szerokość chodnika i oddzielenie od innych użytkowników ruchu, zwłaszcza poruszających się z dużo większą prędkością samochodów.
164	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, np. pod mostem.
165	Oddzielenie od rowerzystów, równa nawierzchnia
166	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
167	Szerokość chodnika
168	Oddzielenie od samochodów, ale nie od rowerów
169	Oddzielenie pieszych od ruchu samochodowego.
170	Przejście na drugą stronę jezdni.
171	możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
172	Oddzielenie od samochodów ale nie od rowerów manipulanci drobni.



173	obecny układ komunikacyjny jest w porządku dla pieszego, trzeba tylko dbać aby nie było pękniętych płytek ani kałuż
174	Prosta droga, bez dziur, odpowiedniej szerokości aby rowerzyści mieli gdzie jeździć
175	Odpowiednia szerokość chodników i nieumożliwienie kierowcom rozwinięcia wysokiej prędkości (1pas)
176	a jak częste są wypadki z pieszymi na moście? To po co zmieniać na siłę coś co dobrze funkcjonuje?
177	To by rowery nie przejeżdżały na chodniku
178	możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, oddzielenie od innych użytkowników ruchu itp
179	Priorytet dla komunikacji zbiorowej, pas dla rowerzystów i pieszych, bezpiecznie poruszanie się oraz zachowanie historycznego kształtu mostu(schowanie rur).
180	Szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę jezdni w drugiej kolejności
181	Bezpieczeństwo i komfort przechodzenia przez mosty (równy szeroki - przynajmniej 2m - chodnik i osobna trasa rowerowa) - w tym uspokojenie ruchu samochodowego np. poprzez węższe pasy ruchu. Możliwość przejścia przez jezdnię przed i za mostami oraz w ciągu ul. Pasterskiej.
182	Aby chodnik był wykonany z antypoślizgowych materiałów, a jego szerokość była wystarczająca
183	szerokość chodnika
184	Równy chodnik
185	Bezpieczeństwo, szerokość chodnika i niedługi czas oczekiwania na przejście na drugą stronę
186	Najlepszym rozwiązaniem by było postawienie osobnej kładki dla pieszych, rowerzystów i rur ciepłowniczych. Pozdrawiam (<i>zanonimizowane</i>)
187	Fizyczne uniemożliwienie kierowcom aut przekraczania prędkości, uspokojenie ruchu aut, wymiana nawierzchni chodnika o minimalnej szerokości 2m, stworzenie trasy rowerowej oddzielonej od ruchu pieszych (trasa powinna powstać od razu, w ramach remontu przebudowy mostu). Wyznaczenie przejścia (sygnalizacji świetlnej bez ciepłych guzików!) na wysokości ulicy Conrada-Korzeniowskiego, pozostawienie przejścia dotychczasowego na skrzyżowaniu z Osbowicką i Na Polance.
188	oddzielenie od innych,
189	Powinna to być przede oddzielna kładka zarówno dla pieszych i rowerów, na moście zostawić pas dla tramwajów i samochodów oddzielnie
190	Ruch pieszych i rowerzystów na moście jest marginalny, więc kluczowe jest, aby nie blokować ruchu pojazdów i nie ograniczać liczby pasów dla samochodów.
191	Możliwość przedostania się jest niezmiernie istotna zarówno dla ruchu pieszego i rowerowego
192	pieszych na tych mostach w zwykłe dni nie jest wielu ważna jest w miarę krótka droga do przejścia przy zmianie strony jezdni
193	Bezpieczna przeprawa na drugą stronę bez ryzyka potrącenia przez samochód czy rower (tak ciągi pieszo rowerowe są niebezpieczne bo znacząca większość rowerzystów lekceważy innych uczestników ruchu). Możliwość bezpiecznego przejścia na drugą stronę również jest bardzo ostatnią kwestią.



194	Szerokość
195	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu.
196	bezpieczne przejście
197	Wygodny chodnik oraz brak dzielenia go z uczestnikami ruchu rowerowego.
198	szerokość chodnika nie będzie tak ważna, jeśli będzie oddzielenie pieszych od samochodów i rowerów; w tej chwili auta i autobusy często pędzą oblewając pieszych wodą z kałuż na jezdni; rowerem nie da się jechać ani chodnikiem ani drogą
199	Gładka nawierzchnia chodnika (obecnie płyty poukładane poprzecznie, posklejane krzywym lepikiem). Chodnik mógłby być współdzielony z rowerzystami tak, jak ma moście Trzebnickim.
200	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni (kładka pieszo-rowerowa z przejściem pod mostem mogłaby być tutaj rozwiązaniem zamiast dodatkowych świateł)
201	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
202	Dobry stan techniczny chodników.
203	Oddzielenie od innych użytkowników
204	przy takim natężeniu ruchu pieszego - ewentualnie oddzielenie od innych użytkowników ruchu
205	Brak stojących w korku aut, od których spalin można się zatruć. Możliwość przejścia na drugą stronę. Równy chodnik, najlepiej asfaltowy.
206	oddzielenie
207	Połączenie strefy pieszej i rowerowej. Strona zachodnia mostu jest mniej używana niż wschodnia, więc infrastruktura tam moim zdaniem powinna być bardziej rozwinięta, chodnik szerszy ze wspólną częścią drogi rowerowej
208	wariant 4
209	Przede wszystkim poprawa jakości nawierzchni chodników na moście. Obecna szerokość chodników byłaby wystarczająca o ile miasto stworzy kładkę rowerową lub pieszo-rowerową obok mostu.
210	Bezpieczeństwo
211	Przede wszystkim jakość chodników. Obecnie strefa piesza na moście jest dziurawa. Oddzielenie od ruchu samochodowego w postaci DDRu to fajna opcja. Na pewno musi powstać dodatkowe przejście dla pieszych na początku mostów, na skrzyżowaniu Wybrzeża Conrada-Korzeniowskiego z ulicą Reymonta, choćby ze względu na planowaną w tym miejscu inwestycję mieszkaniową, która przedłuży bulwar nadrzeczny. Największą atrakcją z perspektywy pieszego byłoby przywrócenie wieżyczek widokowych z oryginalnego projektu - wtedy most byłby na pewno atrakcją samą w sobie, a nie tylko miejscem tranzytu.
212	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu.
213	wyrównanie nawierzchni chodnika, oddzielenie od aut/tramwajów np. barierkami
214	Równe chodniki, ścieżka dla rowerów, obecne płyty są tragiczne dla przejazdu rowerem, a trzeba z nich korzystać, aby nie spowalniać ruchu samochodowego na moście
215	Zachowanie przepustowości + zachowanie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów, Wariant II z proponowanych rozwiązań



216	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
217	Z perspektywy pieszych ważną kwestią jest równa nawierzchnia. Skutkuje brakiem kałuż w czasie i po opadach deszczu. Istotne jest dobre oświetlenie.
218	Cisza i bezpieczeństwo
219	Chodnik bez dziur i nierówności, na których można sobie skrócić kostkę. Bezpieczna odległość / bariera oddzielająca od użytkowników ruchu na jezdni.
220	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
221	Według mnie należy wymienić nawierzchnię chodnika, uspokoić ruch oraz uniemożliwić kierowcom przekraczanie prędkości (niejednokrotnie bałam się, że jakiś samochód "wyleci" z jezdni na chodnik i we mnie wjedzie). Ważne jest też oddzielenie rowerzystów od pieszych poprzez stworzenie osobnej drogi dla rowerów. Myślę, że bardzo ułatwiłoby pieszym utworzenie przejścia dla pieszych na wysokości ul. Pasterskiej lub Conrada-Korzeniowskiego - najlepiej bez świateł, ale tak, żeby było ono bezpieczne (uspokojenie ruchu!)
222	Stworzenie ciągów pieszych po obu stronach mostu. Wyremontowanie ich nawierzchni. Niedopuszczalne jest stworzenie ciągu tylko po jednej stronie mostu np. w postaci kładki.
223	Oddzielenie od innych użytkowników jezdni, możliwość swobodnego przejścia na drugą stronę jezdni.
224	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
225	Wyrównanie nawierzchni chodników
226	- bezpieczeństwo przed samochodami - separacja drogi z rowerzystami - szerokość chodnika (ale nie całkowicie kosztem rowerzystów) - sensowne przejścia na drugą stronę w strategicznych miejscach (przy okazji wyciszające ruch samochodowy i zapewniające większe bezpieczeństwo)
227	Możliwość przejścia na drugą stronę ulicy pomiędzy mostami
228	Osobna kładka pieszo-rowerowa.
229	Chodniki na dobudowanych przęsłach. Przejście na drugą stronę
230	poprawienie jakości nawierzchni
231	Dobra nawierzchnia i oddzielenie od rowerzystów
232	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu.
233	Oddzielenie od innych uczestników ruchu
234	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu oraz szerokość chodnika. Najbezpieczniejsze rozwiązanie to stworzenie kładki pieszo-rowerowej obok mostu (https://www.facebook.com/photo?fbid=1151072578701289&set=pcb.1151092988699248), a sam most pozostawić tramwajom i samochodom.



235	1. Szerokość chodnika! Dlaczego we Wrocławiu przy inwestycjach typu przebudowa / budowa nowych dróg powstają tak wąskie chodniki?? To nie zachęca do korzystania z komunikacji miejskiej zamiast samochodów - do przystanków trzeba jakoś dojść. 2. Oddzielenie od ciągu dla rowerów. Wąskie chodniki oddzielone od dróg rowerowych jedynie namalowaną linią lub krawężnikiem na wysokość płyty chodnikowej są niebezpieczne. Brak bariery architektonicznej umożliwia wjazd rozpedzonych rowerów wprost na pieszych poruszających się po chodniku. Ruch rowerowy stale wzrasta, również dzięki polityce zachęcającej do rezygnacji z korzystania z samochodów.
236	W zasadzie najważniejsze jest to by chodnik był równy i tylko to się liczy. Szerokość i inne rzeczy nie grają roli.
237	Szerokosc chodnika i oddzielenie od innych uzytkownikow ruchu. Obecnie przejście z 2 małych dzieci na nierównym i wąskim chodniku to duże wyzwanie, by nie wpasc na jezdnie.
238	Równa nawierzchnia. Wyższe barierki. Światła przy pasach na ulicy Reymonta 10. Oddzielenie od pasa dla aut.
239	Szerokość chodnika
240	Bezpieczeństwo: chodnik osobno, ścieżka rowerowa osobno. Wygoda: chodnik po obu stronach mostu.
241	By był chodnik, serio.
242	Odseparowanie od innych uczestników ruchu.
243	Równa nawierzchnia i barierki uniemożliwiające spadnięcie z przeprawy.
244	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu.
245	Gładka powierzchnia ścieżki rowerowej
246	Równa nawierzchnia plus bezpieczna odległość oddzielająca od aut
247	szerokość chodnika
248	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, pojadą samochodem, co zwiększy korki i pętla się zamknie. Poruszanie się rowerów razem z samochodami po wąskich pasach (wariant 1) kompletnie nie działa i odstrasza rowerzystów (mosty Sikorskiego), więc musi się znaleźć miejsce na przynajmniej jeden pas rowerowy.
249	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
250	Szerokość chodnika. Nie powinno się przechodzić na moście na drugą stronę.
251	Moim zdaniem przede wszystkim chodnik powinien być oddzielony od jezdni buforem w postaci ścieżki rowerowej. Najlepiej po obu stronach. Ten most to fajne miejsce spacerowe. Nie będzie tak przyjazne jeśli tuż obok pieszych będą pędzić auta.
252	Szeroki chodnik na tyle, aby w 2 osoby dało się iść i nie stykać z innymi, w czasie pandemii szczególnie ważne, aby dało się zachować odległości i być oddzielonym od ruchu samochodowego np. pasem rowerowym lub częścią chodnika przeznaczoną dla rowerzystów. Ogólnie, żeby się nie przepychać z innymi pieszymi.
253	Bezpieczne chodniki. Bez ruchu rowerów.



254	Przy przebudowie Mostów Osobowickich podstawą powinny być chodniki o szerokości 2 metrów oraz możliwość przejścia przez jezdnie na obu końcach mostów. Mosty znajdują się w bliskim sąsiedztwie terenów zielonych (wały nadodrzańskie), więc przejścia są wręcz wskazane. Ciągłość ścieżek wzdłuż wałów powinna być skordynowana z mostami.
255	Szerokość chodnika, oddzielenie od innych użytkowników ruchu - szczególnie samochodów. Szerokość chodnika również na przyczółkach mostu, gdzie dzisiaj większość przestrzeni jest przeznaczona dla samochodów.
256	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
257	Zachowanie chodników po obu stronach drogi
258	Oddzielenie innych uczestników ruchu
259	Z perspektywy pieszego powinien być w miarę szeroki chodnik, lub chodnik z wydzieloną ścieżką. Jezdnia powinna być możliwie wąska, nawet kosztem trambuspasa - obecnie na moście jest tzw. pustynia, gdzie nieprzyjemnie się chodzi wśród szybkiego, hałasującego ruchu, a chodnik jest za wąski. Na moście Trzebnickim jest komfort oddzielenia przęsłami mostu, poza tym tam ze względu na wąskość jezdni i obecność tramwajów ruch jest o wiele spokojniejszy. Dodatkowo, bardzo brakuje przejścia oraz przystanków komunikacji miejskiej po południowej stronie mostu. Takie generatory ruchu powinny „ożywić” i uspokoić okolicę.
260	oddzielenie chodnika od jezdni samochodowej (np drogą rowerową)
261	Szerokość chodnika tak, aby mogli zmieścić się piesi i rowerzyści
262	Możliwość przejścia z wózkiem i dzieckiem, bycie bezpiecznie odgrodzonym od samochodów, a nie tak jak teraz.
263	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
264	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu.
265	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu, łatwość przejścia na drugą stronę poruszając się wałami wzdłuż rzeki.
266	Bezpieczeństwo, oddzielenie od innych uczestników ruchu
267	Oddzielenie od innych uczestników ruchu
268	Równa nawierzchnia i oddzielenie od innych użytkowników
269	bezpieczeństwo, wygoda dla osób niepełnosprawnych, wspieranie wszystkich pieszych uczestników ruchu
270	Szerokość chodnika, oddzielenie od innych użytkowników ruchu.
271	Oddzielenie strefy pieszego od ruchu pojazdów
272	Możliwość przejścia na drugą stronę powinno być bez świateł pod mostem
273	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni. Oddzielenie od innych użytkowników.
274	Bezpieczny dystans pomiędzy tramwajem/samochodem zapewniający odpowiedni komfort podróży - a więc odpowiednia duża szerokość chodnika jest wskazana
275	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu.
276	Oddzielenie ruchu
277	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu



278	szerokość + możliwość przejścia
279	Przede wszystkim równa nawierzchnia bo obecna przypomina klawisze "zepsutego fortepianu" Istniejący system sygnalizacji świetlnej pozwala pieszym i rowerzystom bezpiecznie przejść na drugą stronę mostu. Przydały by się światła z przyciskiem na życzenie na obecnym przejściu za mostem na wysokości zakładu karnego.
280	Uporządkowanie ruchu na moście i w jego okolicy. Zapewnienie bezpieczeństwa przy przechodzeniu na drugą stronę (problematyczne przejście przez Reymonta na wysokości nowych bloków) oraz podczas poruszania się mostem (obecne chodniki są za wąskie dla pieszych i rowerzystów). Umożliwienie zejścia z mostu na teren zielony pod mostem (przerwa w barierkach + schodki)
281	Budowa kładki pieszo- rowerowej
282	Oddzielenie od innych oraz możliwość przejścia
283	szerokość chodnika, równa powierzchnia i brak "elementów poprzecznych" żeby można było iść z wózkiem, krawężnik oddzielający od ruchu samochodowego
284	Równy chodnik, oddzielony od ruchu samochodowego i rowerowego. Infrastruktura utrudniająca samochodom przekraczanie prędkości. Wygodne przejścia przez ulice, najlepiej w formie wyniesionej przy ulicy ulicy Conrada-Korzeniowskiego lub Pasterskiej.
285	Bezpieczeństwo
286	Poszerzenie mostów, tak aby zmieścili się piesi, rowerzyści, 2 pasy dla aut i buspas/tramwaj. Ewentualnie jeśli nie ma kasy na tak oczywistą inwestycję, to dobudować "tylko" kładki z boku mostów dla pieszych i rowerzystów, a całe mosty przeznaczyć na 2 pasy dla aut + buspas/tramwaj.
287	Najważniejsza będzie umiejętność rozważnego połączenia potrzeb różnych użytkowników. Obecnie ze względu na zły stan techniczny, most jest najbardziej trudny dla użytkownika dla rowerzystów i pieszych.
288	odnowienie chodników, brak psich kup
289	Oddalenie od innych użytkowników ruchu bo po co szeroki chodnik jak tak zatruwają powietrze auta i tramwaje że nie ma przyjemności ze spacerów w tym miejscu
290	Oddzielny pas dla pieszych i rowerów po każdej stronie mostu. Drogi dla rowerów jednokierunkowe
291	Żeby chodnik nie był dziurawy
292	Oddzielenie od ruchu
293	Przejście dla pieszych
294	Najważniejsze to wyodrębnienie osobnej ścieżki dla pieszych i rowerzystów
295	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni. Możliwość zejścia na wał rzeczny z obu stron mostu.
296	Przede wszystkim uniemożliwienie kierowcom aut przekraczania prędkości, uspokojenie ruchu aut, wymiana nawierzchni chodnika, stworzenie trasy rowerowej oddzielonej od ruchu pieszych (trasa powinna powstać od razu, w ramach remontu przebudowy mostu). Dodatkowo wyznaczenie przejścia (bez sygnalizacji świetlnej, ale z uspokojeniem ruchu) na wysokości ulicy Conrada-Korzeniowskiego lub Pasterskiej.
297	1. Chodnik po obu stronach jezdni 2. Utrzymanie co najmniej dotychczasowej szerokości chodnika
298	Szerokość chodnika



299	Zdecydowanie oddzielenie od innych uczestników ruchu, w tym momencie tego brakuje, tym bardziej, że jakość nawierzchni, bardzo duży hałas generowany przez pojazdy (luźne studzienki, słaba jakość torowiska), które zwykle poruszają się powyżej dopuszczalnego limitu prędkości powoduje ogromny dyskomfort. Modernizacja polegająca na dodaniu pasów rowerowych to dobry pomysł dodatkowo oddzielająca ruch pieszych od ruchu pojazdów.
300	Przejście z wału w stronę portu miejskiego, oddzielenie od ruchu samochodowego
301	A ilu tam pieszych obecnie chodzi ?
302	Możliwość przejścia
303	Osobna kładka pieszo-rowerowa. Równa nawierzchnia, bez dziur i wybojów.
304	Szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, oddzielenie od innych użytkowników ruchu. Przede wszystkim uniemożliwienie kierowcom aut przekraczania prędkości, uspokojenie ruchu aut, wymiana nawierzchni chodnika, stworzenie trasy rowerowej oddzielonej od ruchu pieszych (trasa powinna powstać od razu, w ramach remontu przebudowy mostu). Dodatkowo wyznaczenie przejścia (bez sygnalizacji świetlnej, ale z uspokojeniem ruchu) na wysokości ulicy Conrada-Korzeniowskiego lub Pasterskiej.
305	<p>Witam. Podoba mi się wariant 2 i 4. Szerokość chodnika jest dla mnie tam najważniejsza. Mieszkam dosłownie obok i kiedy przechodzę lub przejeżdżam rowerem przez most mam wrażenie że zaraz wpadnie na mnie auto jadące po tym dziurawym moście.</p> <p>Jak dla mnie jedna ścieżka rowerowa by wystarczyła ale jest to takie super miejsce gdzie się jedzie i chodzi na spacerach z obodwoch stron. Nie ma możliwości zrobienia ścieżki rowerowej i pieszej jako razem z jednej strony. A z drugiej jako osobno. Mam na myśli np ta strona lewo ścieżka dla pieszych i ścieżka dla rowerów. A po drugiej stronie ścieżka rowerowa i piesza osobno. (patrzmy strona MOST - KLECZKOWSKA)</p> <p>Niestety bardzo dużo osób spędza tam czas aktywnie i jeżeli przejdzie mostem z prawej strony jedyne przejście na drugą stronę to pod mostami albo kawałek dalej pasy bez świateł. Niestety jedzą tam wariaci i jest niebezpiecznie, czy jakieś światła tam by można było postawić ?</p> <p>Milego dnia wszystkim życzę. Pozdrawiam Wrocławianka Natalia :)</p>
306	Oddzielenie
307	Szerokość chodnika lub całkowite oddzielenie od innych użytkowników ruchu. Rowerzyści poruszają się po chodniku, ponieważ przejazd przez most ulicą jest bardzo niebezpieczny.
308	1. Wymiana nawierzchni chodnika i jezdni - jest tragiczna! 2. Stworzenie trasy rowerowej oddzielonej od ruchu pieszych (trasa powinna powstać od razu, w ramach remontu przebudowy mostu, a nie np. budowa kładki po remoncie, nie należy tego odwlekać) 3. Uniemożliwienie kierowcom aut przekraczania prędkości, uspokojenie ruchu aut
309	chodniki bez dziur
310	chcemy kładki pieszo-rowerowej
311	Równe i odnowione chodniki, nie ma potrzeby zmian położenia chodników, obecne chodniki po obydwu stronach mostu są wystarczające



312	Szerokość chodnika i oddzielenie od innych użytkowników ruchu. Bez tego nie da się zapewnić bezpieczeństwa
313	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu,
314	oddzielenie od innych użytkowników ruchu.
315	Oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego od mpk
316	Stworzenie kładki osobnej dla pieszych
317	Najważniejsze jest zdanie sobie sprawy z tego że tylko poprzez budowę kładki pieszo rowerowej można zwiększyć przepustowość mostu na którym znajdowałyby się tylko ruch samochodowo- tramwajowy.
318	poszerzenie mostu nie odbywające się kosztem ruchu kołowego
319	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
320	Przede wszystkim uniemożliwienie kierowcom aut przekraczania prędkości, uspokojenie ruchu aut, wymiana nawierzchni chodnika, stworzenie trasy rowerowej oddzielonej od ruchu pieszych (trasa powinna powstać od razu, w ramach remontu przebudowy mostu). Dodatkowo wyznaczenie przejścia (bez sygnalizacji świetlnej, ale z uspokojeniem ruchu) na wysokości ulicy Conrada-Korzeniowskiego lub Pasterskiej.
321	Chodnik w stanie obecnym jest w stanie uniemożliwiający bezpieczne przejście z wozkiem, dla osób o obniżonej sprawności ruchowej. Po chodniku poruszają się rowerzyści, co czyni go miejscem niebezpiecznym.
322	Szerokość chodnika oddzielenie chodnika od jezdni tak żeby dziecko nie wbiegło na ulicę
323	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
324	szerokość chodnika i możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
325	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
326	Oddzielenie odmiennych dzięki kładce pieszo - rowerowej
327	Szerokość chodnika
328	przy tak wąskim moście najważniejsze jest bezpieczeństwo najsłabszych użytkowników: pieszych i rowerzystów. Niestety na Mostach Osobowickich nie da się pogodzić wszystkich użytkowników - konieczna jest kładka pieszo rowerowa by dać możliwość bezpiecznego i komfortowego przejścia pieszym i przejazdu rowerzystom.
329	Sama możliwość przejścia jest ok, nie musi być szeroki chodnik
330	Szerokość chodnika i przejście na drugą stronę jezdni
331	Wydzielony chodnik dla pieszych z jednej strony mostu, być może jako dodatkowa konstrukcja
332	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
333	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu z zachowaniem osobnego pasa dla tramwajów i osobnego dla samochodów, tak żeby zachować przepływ na wylotówkę (Żmigrodzka). Jedynym sensownym rozwiązaniem, żeby to uzyskać wydaje się być tylko budowa dodatkowej kładki dla ruchu pieszo-rowerowego.
334	Najważniejsze jest bezpieczeństwo, w obecnej sytuacji rowerzyści mijają pieszych na chodniku często przy dużych prędkościach. Powinien być oddzielony ruch pieszy od rowerowego.



335	Widziałam że ktoś zrobił piękny i bardzo rozsądny oraz sensowny projekt kładki dla ruchu rowerowego i pieszych, tak więc proszę o kładkę :)
336	Równa nawierzchnia oraz szeroki chodnik umożliwiający komfortowo wyminięć się z pieszym lub rowerzystą oraz oddzielony od ruchu samochodowego
337	Z perspektywy pieszego najważniejsze jest oddzielenie od innych użytkowników ruchu oraz bezpieczne poruszanie się w na nowej kładce pieszo-rowerowej.
338	oddzielenie od innych użytkowników ruchu Potrzebujemy kładki pieszo-rowerowej przy Mostach Osobowickich!
339	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
340	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu i możliwość bezkolizyjnego przejścia na drugą stronę bez barier np. z wózkiem czy rowerem
341	możliwość przejścia
342	szerokość chodnika, oddzielenie od pasów ruchu, wyższe barierki od strony rzeki
343	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
344	Wydzielenie traszka różnych uczestników ruchu, osobno ścieżki rowerowe (preferowana po stronie z centrum) i trakty pieszych.
345	Ruch pieszy na mostach jest stosunkowo ograniczony, bez względu na porę dnia. Most nie stanowi ciągu spacerowego ani ciągu komunikacyjnego. dostępność środków komunikacji zbiorowej po obydwu stronach przeprawy jest taka sama, nie ma więc powodów do pieszego przechodzenia na drugą stronę. Nieposzerzanie ciągu piesze oddzielone od ruchu samochodowego powinny zaspokoić bieżące i przyszłe potrzeby.
346	Powinna być kładka dla pieszych
347	Płynny ruch samochodowy przez most Osobowicki, by idąc przez most jak najmniej wdychać spaliny samochodów, które w korku robią smog i przejście koło nich jest nieprzyjemne i niezdrowe.
348	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu, szeroki chodnik pozwalający na swobodne mijanie się z pieszymi idącymi w przeciwną stronę, wyraźnie odseparowana ścieżka rowerowa
349	Zapewnienie ścieżki dla rowerzystów obok chodnika dla pieszych , możliwość przejścia na drugą stronę ulicy na początku oraz na końcu mostu
350	Przede wszystkim zredukowany ruch samochodów i hałas nimi spowodowany.
351	Wydzielony chodnik, droga rowerowa niezależna od ruchu pieszych, samochodów i tramwajów, torowisko nie blokowane przez auta
352	równa posadzka chodnika, bo na bieżącej można się zabić. Nie jest to trasa spacerowa, więc most służy do przejazdu a pieszym jedynie do "przejścia" z punktu A do B.
353	Zbudowanie kładki pieszo-rowerowej.
354	Szerokość chodnika i możliwość przejścia
355	Oddzielenie od samochodów
356	Rozdzielenie ruchu pieszego i rowerowego od jezdni i torów
357	Równy chodnik, droga dla rowerów (najlepiej wydzielona), REALNE uspokojenie ruchu aut



358	najwazniejsze powinno byc bezpieczenstwo. Obecnie niestety bezpiecznie na tym moście nie jest. Najlepiej moim zdaniem gdyby oddzielic pieszych i wybudowac kładke pieszo rowerowa. taki projekt zostal juz Panstwu przedstawiony przez (zanonimizowane).
359	Remont chodników, stworzenie bezpiecznego ciągu pieszego po obu stronach mostu, uspokojenie ruchu samochodowego.
360	Szerszy chodnik z trasą rowerową. Obecnie przy przejeździe/przechodzeniu po tym zdewanstowanym chodniku mam uczucie "bycia w niebezpieczeństwie" przez pędzące samochody. Przez wejściem na most, z oby stron, powinny być przejścia dla pieszych. Przed wejściem od strony centrum przydałoby się rondo, krzyżuje się tam wyjazd na posesje, wyjazd z 3 ulic. przez/za rondem idealne miejsce na przejście dla pieszych, bezpieczne.
361	Możliwość przejścia na drugą stronę: nie ma jej od południowej strony mostu, brakuje przejścia dla pieszych. Chodnik może być wąski o ile będzie się dało wyminąć.
362	Jakość nawierzchni, możliwość przejścia w ciągu ul. Conrada Korzeniowskiego. Separacja ruchu nie wydaje się być konieczna, jeśli zadba się o przepisową prędkość pojazdów.
363	dobra nawierzchnia, niskie krawężniki przy przejściach
364	oddzielenie od innych użytkowników ruchu, wybudowanie oddzielnej kładki obok mostu dla ruchu pieszych
365	Oddzielenie od innych uczestników ruchu
366	Oddzielenie pieszego od ruchu rowerowego/hulajnogowego, i samochodowego/trawajowego. Oddzielenie ruchu rowerowego od pozostałych form ruchu. Wybudowanie kładki obok mostu Osobowickiego gdyż most jest za wąski dla wszystkich rodzajów ruchu.
367	Oddzielenie ruchu pieszych od rowerów np. przekształcenie zachodniego chodnika w drogę rowerową i wtedy światła przed mostem od strony Kleczkowa.
368	oddzielenie od samochodów, może być wspólny pas dla rowerów i pieszych
369	szerokość chodnika, asfalt czy inna równa powierzchnia (nie żadna kostka czy kafelki)
370	Bezpieczeństwo czyli oddzielenie od samochodów. Bezpieczne przejście na drugą stronę jezdni. Dobry byłby kompromis, gdzie wydzielony osobny pas dla rowerów (nie z jezdni, tylko osobny) byłby z jednej strony mostu a z drugiej tylko chodnik.
371	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
372	Oddzielenie chodnika od samochodów, teraz z dzieckiem z wózkiem nie jestem w stanie przejść na drugą stronę ponieważ jest to dla nas zbyt duże zagrożenie oraz dziecko i ja wdychamy spaliny z samochodów, które stoją w korku kilkadziesiąt centymetrów od nas. Przez to niejako jesteśmy uwiezieni po drugiej stronie
373	bezpieczeństwo przemieszczania się
374	jeden chodnik dla pieszych i rowerów wystarczy. Trzeba zapewnić płynny ruch samochodów zeby nie tworzyć korków
375	Chodnik i ścieżkę rowerową na odcinku mostu można stworzyć jako jedność. Ruch pieszy nie jest tam zbyt duży (poza okresem wszystkich świąt).
376	Przejście na drugą stronę mostu.



377	szerokość chodnika
378	Dodatkowa kładka poza mostem umożliwiająca spokojny ruch pieszo rowerowy plus samochodowo transportowy komunikacyjny
379	Spory odstęp od ruchu samochodowego. Najlepiej osobna kładka, która zwiększyłaby bezpieczeństwo i poczucie komfortu. Bykby to swego rodzaju deptak
380	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu - osobna kładka
381	możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, oddzielenie od innych użytkowników ruchu
382	Równa nawierzchnia, dotychczasowa szerokość jest odpowiednia, przejście na drugą stronę na początku i na końcu mostu. Najlepszym rozwiązaniem była by kładka pieszo rowerowa, przykładową koncepcje zaproponował (<i>zanonimizowane</i>).
383	Możliwość przejścia na drugą stronę, szerokość chodnika
384	Bezpieczeństwo i zachowanie ciągów komunikacyjnych.
385	Szerokość ,oddzielenie , najlepiej osobna kładka ponieważ aktualna szerokość mostu nie pozwala na pomieszczenie wszystkich i uczestników ruchu
386	Zdecydowanie oddzielenie od innych użytkowników ruchu
387	Z perspektywy pieszego najważniejsze jest bezpieczne przejście na drugą stronę rzeki. Moim zdaniem szerokość chodnika nie musi być zmieniana. Ważne jest, żeby powierzchnia chodnika była bez nierówności i dziur. Przydałoby się też przejście dla pieszych przy wybrzeżu Conrada-Korzeniowskiego bez sygnalizacji świetlnej, ale z zapalonym znakiem w momencie przejścia pieszego i gdy chce on przejść (moment przygotowania się do przejścia).
388	Dla pieszego najważniejsze powinno być oddzielenie od innych użytkowników ruchu (samochodów, rowerów) oraz możliwość bezpiecznego i sprawnego przejścia na drugą stronę jezdni po obu stronach mostu.
389	możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
390	Chcemy kładki pieszo-rowerowej z projektu (<i>zanonimizowane</i>).
391	Oddzielenie od innych, szerokość chodnika, przejście na drugą stronę ulicy
392	Kładka pieszo-rowerowa! :) Oddzieli pieszych od pojazdów, będzie bezpieczniejsza



393	<p>Kilka razy w tygodniu pokonuję most na rowerze lub pieszo i za każdym razem wymaga to nieustającej czujności z uwagi na natężenie ruchu w tym miejscu. Ten ciąg komunikacyjny wymaga całkowitego przeprojektowania, obecnie żaden z elementów tam nie działa. Z mojego punktu widzenia ważne są:</p> <ul style="list-style-type: none">- zapewnienie bezpiecznego i bezkolizyjnego ruchu dla rowerów (w obie strony po każdej ze stron mostu) - bez tego po prostu nie ma sensu brać się za przebudowę, bo rowery będą jeździć po chodniku. Dużo osób porusza się tam z dziećmi i nie skorzysta z pasa rowerowego na jezdni- potrzeba chodnika o szerokości przynajmniej dwukrotnie większej niż obecna, spacerują tam rodziny z dziećmi- przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe przez ulice Trzebnicką i Żmigrodzką zaprojektowane tak, żeby nie powodowały kolizji z intensywnym ruchem rowerowym- odzielenie ruchu samochodowego od pozostałych ciągów- połączenie pasa rowerowego na ul. Na Polance z mostami w taki sposób, aby po pierwsze rowerzyści mieli jak tam wjechać, a po drugie nie tworzyły się korki rowerów na jezdni - obecnie nie mieszczą się na chodniku- włączenie w układ komunikacyjny "ulicy" Pasterskiej- szeroki, bezkolizyjny zjazd do beach barów - w tych miejscach jest wyjątkowo niebezpiecznie- ustawienie koszy na śmieci na końcach mostów <p>Powyższe potrzeby wymagają wybudowania kładki pieszo - rowerowej, ponieważ nie ma możliwości zrealizowania ich na obecnym, zabytkowym moście.</p>
394	Równe chodniki po obu stronach.
395	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
396	zachowanie chodnika. Najlepiej po obu stronach jezdni, jednak równie dobrze można wykonać niezależną kładkę która może pełnić jednocześnie funkcję tarasu widokowego a np ruch rowerowy skierować na jedną stronę mostu (ścieżka w obu kierunkach) a po drugiej stronie mostu zachować tylko chodnik dla pieszych lub wcale nie robić chodnika.
397	Szerszy chodnik. może być tylko z jednej strony.
398	Uważam, że koncepcja przebudowy mostów powinna uwzględniać fakt, że mosty te są zabytkiem. A zatem żeby utrzymać walory mostów nie zawsze będzie możliwym spełnienie wszystkich norm jeśli chodzi o szerokość chodników, ścieżek rowerowych. Dlatego uważam, że na pasie, który w tej chwili stanowi chodnik, powinny być wydzielone pasy oddzielnie na rowery i dla pieszych, nawet jeśli będą one bardzo wąskie.
399	Uważam, że ruch pieszych i rowerów powinien zostać przeniesiony z mostu na osobną kładkę. Widziałam podobną propozycję Pana (<i>zanonimizowane</i>) (nazwisko mogłam przekreślić za co przepraszam). Takie rozwiązanie będzie z korzyścią dla pieszych i kierowców, którzy nie będą musieli zatrzymywać się i uważać na pieszych.
400	ścieżka może być wąska, ale przyda się barierka oddzielająca od jezdni
401	Wydzielenie stref dla każdego rodzaju użytkowników (osobne pasy na tramwaje, samochody, rowery i pieszych)
402	Równa nawierzchnia pod nogami
403	Wyraźny podział na drogę dla rowerów i drogę dla pieszych. Możliwość przejścia na drugą stronę mostu w ciągu ul. Pasterskiej i na drugą stronę ul Reymonta w ciągu ul. Conrada-Korzeniowskiego.



404	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu - szczególnie ważne w przypadku dzieci.
405	Oddzielenie chodnika, ścieżki rowerowej i jezdni
406	oddzielenie chodnika i ścieżki rowerowej od ruchu samochodowego, szerokość chodnika oraz ścieżki rowerowej aby jadąc/idąc w dwóch kierunkach użytkownicy nie przeszkadzali sobie.
407	Szerokość chodnika i możliwość przejścia na drugą stronę jezdni.
408	kładka pieszo/rowerowa zaproponowana przez p. (zanonimizowane)
409	przejście wystarczy w tych miejscach jak jest obecnie, piesi mogą być z rowerzystami - najlepszym rozwiązaniem byłaby osobna kładka dla pieszych i rowerzystów
410	Pieszy powinien mieć poczucie bezpieczeństwa na wydzielonym chodniku, bez dzielenia przestrzeni z rowerzystami, poruszającymi się dużo szybciej. Możliwość przekraczania jezdni przed i za mostem.
411	Z perspektywy pieszego ważna jest szerokość i jakość chodnika, na moście nie ma potrzeby robienia pasów, można przejść po jednej lub po drugiej stronie
412	Szerokość chodnika, jakość nawierzchni, możliwość przejścia na drugą stronę na wysokości ścieżek poprowadzonych na wałach.
413	Możliwość przejścia przez most po dowolnej jego stronie;
414	Odpowiednia odległość od pasów ruchu dla samochodu
415	Równość chodnika, szerokość chodnika, zwolnienie ruchu samochodowego (mniejsza szansa wtargnięcia samochodu na chodnik przy ograniczonej prędkości)
416	Ciąg pieszo rowerowy, najlepiej w postaci osobnej kładki. Aktualnie przejście przez most to duże wyzwanie dla osób z dziećmi, wózkami, niepełnosprawnych, rowerzystów omijających to wszystko i do tego ogromny hałas od przejeżdżających aut.
417	Wariant 4 i przejścia dla pieszych na południowej stronie mostu. Na północy przejścia dla pieszych z takimi cyklami żeby dało się przejść za jednym razem i nie czekać dłużej niż minutę. Obecny cykl świetny od na polance przez Bałtycką to jakiś bandytyzm świętej przepustowości
418	Oddzielenie od ruchu samochodowego/tramwajowego. Zdecydowanie szersza trasa, ciężko się jeździ rowerem
419	Osobna kładka pieszo rowerowa jest najlepszą odpowiedzią na potrzeby uczestników ruchu.
420	Przepustowość, bezpieczeństwo oraz bezpieczeństwo współistnienia.
421	szeroki chodnik, oddzielenie od ruchu aut i tramwajów
422	Przejście na drugą stronę na wysokości ul. Pasterskiej, równy chodnik i szeroki, umożliwiające zmieszczenie się pieszym i rowerzystom
423	Wszystko wymienione.
424	Tarasy widokowe
425	Oddzielenie od innych uczestników ruchu
426	oddzielenie od rowerzystów
427	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
428	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
429	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu , jadąc rowerem z małymi dziećmi jest naprawdę niebezpiecznie



430	Szeroka ścieżka, jak najbardziej oddalona od aut, najlepsza byłaby oddzielna kładka
431	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
432	Bezpieczeństwo dla pieszych i rowerzystów, oddzielenie od innych użytkowników ruchu
433	Dużo miejsca dla wszystkich użytkowników, dostosowanie do aktualnych potrzeb wszystkich użytkowników- nie zapominać o autach, nie każdy może jeździć rowerem!
434	Tylko i wyłącznie budowa nowej kładki. Zadowolili wszystkich użytkowników i będzie najbezpieczniejsza. Dobrze było by zrobić przejazd pod mostem dla pieszych i rowerzystów. Przy śluzie jest dość miejsca.
435	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
436	szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, oddzielenie od innych użytkowników ruchu
437	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
438	Możliwość przejścia/przejechania rowerem na drugą stronę rzeki.
439	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
440	Szerokość chodnika, oddzielenie od aut
441	Oddzielenie od innych uczestników ruchu
442	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, bezpieczeństwo, wydzielenie drogi rowerowej
443	Oddzielenie ruchu pieszo-rowerowego od pasa ruchu. Aktualnie most i tak jest wąskim gardłem północnej strony Wrocławia, a zwężenie go spowoduje powiększenie się i tak ogromnych już korków. Najlepszym rozwiązaniem będzie wydzielenie niezależnej przeprawy dla pieszych i rowerzystów i jednocześnie udrożnienie przejazdu dla pojazdów mechanicznych
444	Należy uwzględnić to, że w okolicy mieszka coraz więcej ludzi, w dodatku w okolicy jest cmentarz który ma względnie mały parking i w okół są tereny zielone. W związku z tym bardzo wiele ludzi przemierza most osobowicki pieszo lub na rowerze. Piesi często idą z psami albo jada na rolkach. Na moście osobowickim jest bardzo duży ruch pieszo - rowerowy i samochodowy. Ze względu na bezpieczeństwo każdego uczestnika ruchu przydałoby się oddzielne miejsce do poruszania się dla pieszych i rowerów. Takie rozwiązanie jest konieczne w 21 wieku..
445	Kładka pieszo-rowerowa, oddzielenie ruchu pojazdów silnikowych od rowerów i pieszych. Nie zmniejszając przy tym jezdni oraz pasów ruchu dla samochodów.
446	Szerokość chodnika, oddzielnie od innych użytkowników ruchu
447	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
448	Bezpieczne poruszanie się po chodniku bez rowerzystów mijających pieszych ślalomem
449	Zróbmy kładkę pieszo-rowerową
450	Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów
451	Przejście na drugą stronę mostu
452	prosimy o kładkę osobowicką, celem zapewnienia sprawnego przejścia między wałami, niezbędna jest przestrzeń zarówno dla pieszych jak i rowerzystów przy zachowaniu przepustowości w ruchu drogowym - linia tramwajowa i auta, osobna kładka z przeszkloną barierką podniesie atrakcyjność terenów rekreacyjnych jakimi stały się wały dla mieszkańców Wrocławia.
453	Nowa kładka pieszo rowerowa



454	Być może odseparowanie od jezdni, ale tak by nie zmniejszać mocno dostępnej szerokości.
455	Osobna kładka pieszo-rowerowa.
456	Zabezpieczenie przed ochlapaniem przez samochody, bo nie ma gdzie uciekać w obecnej chwili. Oddzielenie pieszych i rowerzystów od samochodów i tramwajów. Możliwość bezpiecznego przejścia na drugą stronę jezdni po południowej stronie mostów.
457	szerokość chodnika i jego oddzielenie
458	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
459	Można zbudować kładki pieszo rowerowe o ażurowej łukowej konstrukcji pasującej do łuków mostu. Rury ciepłownicze można puścić ewentualnie pod Odrą.
460	Wszystko. To powinna być przestrzeń przyjazna pieszym. Po coś są te dokumenty strategiczne, które o tym mówią.
461	Jakość nawierzchni, szerokość pozwalająca na swobodne minięcie przez dwie pary (czworo ludzi).
462	Uspokojenie ruchu aut, wymiana nawierzchni chodnika, stworzenie trasy rowerowej oddzielonej od ruchu pieszych (trasa powinna powstać od razu w ramach przebudowy mostu). Dodatkowo wyznaczenie przejścia (bez sygnalizacji świetlnej, ale z uspokojeniem ruchu) na wysokości ulicy Conrada-Korzeniowskiego lub Pasterskiej.
463	Przede wszystkim uniemożliwienie kierowcom aut przekraczania prędkości, uspokojenie ruchu aut, wymiana nawierzchni chodnika, stworzenie trasy rowerowej oddzielonej od ruchu pieszych (tras46a powinna powstać od razu, w ramach remontu przebudowy mostu). Dodatkowo wyznaczenie przejścia (bez sygnalizacji świetlnej, ale z uspokojeniem ruchu) na wysokości ulicy Conrada-Korzeniowskiego lub Pasterskiej.
464	Oddzielenie od rowerów
465	Szerokość jest wystarczająca, przejścia po obu stronach mostu też... Pieszych tu nie ma aż tak wielu...
466	Plaska powierzchnia (np. dla wózków), bezpieczna odległość od samochodów i tramwajów
467	Równy chodnik, kładka nad drogą, zejście nad Odrę.
468	Oddzielenie od innych użytkowników
469	Brak konieczności unikania rowerów - oddzielenie od innych użytkowników. Uważam, że niezbędne jest stworzenie dodatkowej kładki pieszej.
470	Pieszy jeśli będzie miał po prostu równy chodnik, będzie wystarczające. Najlepiej, żeby jednak ruch rowerowy był od chodnika odseparowany.
471	Najważniejsze powinno oddzielenie rowerzystów i pieszych od innych użytkowników ruchu. Rowerzyści zawsze powinni czuć się bezpiecznie wybierając ten rodzaj lokomocji w mieście.
472	możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
473	równa nawierzchnia chodnika bez dziur
474	Równa nawierzchnia chodnika.
475	Nie przykładam uwagi co do ruchu pieszego i rowerowego
476	oddzielenie od innych użytkowników ruchu



477	Bezpieczne przejście przez jezdnię
478	Wpuszczenie rowerów na ciąg pieszo-rowerowy - po obu stronach
479	Równa nawierzchnia i ograniczenie ruchu rowerowego
480	wszystkie propozycje
481	<p>Jako mieszkaniec Różanki odnoszę wrażenie, że piesi bardzo rzadko korzystają z mostu. Możliwe, że jest to spowodowane stanem technicznym mostu, wąskim chodnikiem i ogólnym poczuciem niebezpieczeństwa przy przechodzeniu przez niego.</p> <p>Mieszkańcy od strony centrum przekraczają most wyłącznie w celu dotarcia do terenów rekreacyjnych nad Odrą. Chcąc skorzystać z komunikacji miejskiej korzystają z przystanków na Kleczkowskiej, które są bliżej.</p> <p>Chodnik od strony ulicy Osobowickiej jest częściej używany, ponieważ pozwala przejść na ulicę Pasterską, która prowadzi do terenów rekreacyjnych.</p> <p>Uważam, że chodnik od strony ulicy Na Polance mógłby zostać zlikwidowany bez straty dla osób poruszających się pieszo. Kluczowe w takim przypadku byłoby zapewnienie wygodnego sposobu przejścia między ulicą Osobowicką a ulicą Na Polance.</p>
482	rozdzielenie pieszych od rowerzystów - dlatego rowerzyści powinni mieć jeden chodnik a piesi drugi
483	Nowa nawierzchnia.
484	Jakość nawierzchni, bezpieczeństwo.
485	Szerokość chodnika zapewniająca komfort poruszania pieszych obok samochodów, nawet jeśli miałby być jednostronny chodnik jedynie. Ponadto niewątpliwie prędkość samochodów wpłynie na ten komfort, więc lepiej nie dopuścić do pędzenia tędy 80km/h
486	Najważniejsze to równa nawierzchnia. Szerokość chodnika nie jest bardzo istotna jeśli będą trasy rowerowe po obydwu stronach mostu.
487	Niewspółdzielenie przestrzeni z rowerzystami.
488	Jak dla mnie, wystarczy równy chodnik, oddzielony od rowerzystów
489	Dobra nawierzchnia i barierki.
490	Oddzielenie od samochodów i rowerów, ale rowery nie na jezdni, bo i tak będą wtedy jeździć chodnikiem
491	Najważniejsze jest to, żeby chodnik był nowy, a także żeby był oddzielony od ruchu drogowego słupkami. Co do przejść być może dobrym pomysłem byłoby stworzenie przejścia na skrzyżowaniu ulic Pasterskiej i mostu Osobowickiego
492	Możliwość bezpiecznego przejścia na drugą stronę rzeki Odry
493	równa nawierzchnia i odpowiednia szerokość chodnika
494	Równa powierzchnia, szeroki chodnik i oddzielenie od jezdni dla samochodów, przejście na wys. ul Pasterskiej.
495	Możliwość swobodnego wyminięcia się, rowerzyści nie są najważniejsi.
496	Wszystkie trzy wymienione rzeczy są ważne z punktu widzenia pieszego.
497	Dobra jakość nawierzchni, wysoki krawężnik
498	Jakość chodnika



499	Równa nawierzchnia dla pieszych i rowerzystów, buspas na torach
500	Przejście dla pieszych na wysokości ul. Pasterskiej - przedłużenie ścieżki spacerowej po wałach. 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).
501	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
502	możliwość przejścia na drugą stronę, wydzielona ścieżka rowerowa, ciąg pieszo rowerowy jest bezsensowny
503	Przejścia przez jezdnię wzdłuż bulwarów na wprost, równy, komfortowy chodnik wolny od rowerzystów.
504	Szerokość chodnika - chodnik powinien być na tyle szeroki by mogły koło siebie iść dwie osoby dorosłe
505	Oddzielenie od innych uczestników ruchu
506	Oddzielna kładka pieszo/ jezdna (rower) dobudowana z jednej ze stron mostu, pod nią mogłyby przebiegać rury, dodatkowo w szerokości mostu w przeciwnym kierunku wydzielony pas pieszo-jezdny
507	Możliwość przejazdu przez most Osobowicki rowerem - na razie, by dojechać na południe, np. do placu JP2, trzeba jechać przez most Trzebnicki.
508	Szerokość jest wystarczająca jak obecnie, nie ma potrzeby poszerzania tego kosztem jezdni
509	Możliwość odejścia na drugą stronę jedni tak jak jest to i obecnie rozwiązane na jednym z końców mostu
510	Wyremontowanie istniejącego chodnika. Nie ma potrzeby jego poszerzania ani modyfikacji. Wystarczy zastąpić płyty asfaltem.
511	Oddzielenie od samochodów.
512	Osobna kładka będzie najlepszym rozwiązaniem
513	chodnik po obu stronach mostu, oddzielenie od ruchu samochodowego
514	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
515	Z perspektywy pieszego z pewnością szerokość chodnika i oddzielenie od ruchu samochodowego są bardzo istotnym elementem przebudowy. Oddzielenie mogłoby mieć formę fizycznej bariery-np. barierki. Dużą poprawą komfortu pieszego przemieszczania się po moście byłoby oddzielenie od rowerzystów. Ponadto, warto byłoby rozważyć możliwość powstania "przy okazji" modernizacji mostu przejścia pod mostem, wzdłuż rzeki, na kształt podobnego przejścia pod mostem Trzebnickim.
516	Szerokość chodnika
517	Szerokość chodnika, skuteczne! uspokojenie ruchu, najlepiej odseparowanie
518	Równy chodnik i brak kolizji z rowerem
519	Równa nawierzchnia
520	Z moich obserwacji ruchu pieszego na moście osobowickim - ruch jeźdźnikowy więc chodnik z jednej strony mostu może być węższy. Oddzielanie od innych użytkowników ruchu jest zbędny.
521	Oddzielenie od aut. Możliwość przejścia na drugą stronę (może być również pod mostem). Ruch pieszy na moście nie jest duży więc dopuszczam również połączenie chodnika z drogą dla rowerów.



522	Ruch pieszy jest na tym moście ograniczony. Brakuje oddzielenia od innych użytkowników ruchu. Szerokość chodnika jest zbyt duża w stosunku do generowanego ruchu.
523	szerokość chodnika jest ważna jeśli jest wystarczająca, można zmieścić również drogę rowerową
524	Stworzenie bezpiecznego przejazdu dla rowerzystów.
525	Oddzielenie. Najlepiej byłoby, gdyby chodnik i ścieżka rowerowa przebiegały po osobnej kładce (lub kładkach), a most był pozostawiony tylko dla transportu miejskiego i samochodów.
526	1. dodatkowe przejścia dla pieszych między mostami umożliwiające ruch po wałach 2. oddzielenie ruchu pieszego od rowerowego
527	Uspokojenie ruchu oraz bezpieczeństwo!!!
528	Wszystko jest Dobre, jeśli chodzi o szerokość i przejście; jedyne co bym zmieniła to nawierzchnię
529	oddzielenie ruchu pieszego od rowerowego - poszerzenie części pieszo-rowerowej tak aby zmieścili się swobodnie piesi i rowerzyści
530	Chodnik z 1 strony i ew. przejście dla pieszych na drugą stronę za mostem
531	obecne przejścia są ok. nawierzchnia jest kluczowa i niskie krawężniki przy przejściu (dla wózka)
532	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu oraz możliwość bezpiecznego przejścia na 2 stronę jezdni.
533	Odgródzenie od jezdni, jak również równa nawierzchnia
534	Jestem zarówno pieszym, rowerzystą (bez pandemii jeżdżę codziennie do pracy, w ciepłych sezonach) jak i w ramach potrzeby kierowcą oraz jeżdżę MPK ((bez pandemii jeżdżę codziennie do pracy, w zimnych sezonach)). Uważam, że opcja 1 (bez zmian) jest najlepszą opcją, ponieważ przepustowość ruchu na wylotowej ulicy z miasta jest bardzo istotna. Ilość pieszych oraz rowerzystów nie jest aż taka duża, żeby im podporządkowywać cały ruch na moście, a MPK ma osobny pas ruchu. Jeśli zostanie wymieniona nawierzchnia (ponieważ aktualnie dla wózków i rowerów jest w opłakanym stanie) to myślę, że Wariant 1 (bez zmian) będzie spełniał swoje założenie zarówno dla pieszych, rowerzystów oraz MPK (osobny pas) i samochodów. Można by się zastanowić czy nie bezpieczniej byłoby zrobić jednokierunkowe drogi pieszo-rowerowe na moście albo nawet od strony wieżowca, gdzie jest bardzo ładnie zorganizowana ścieżka rowerowa poprowadzić kontynuację dwukierunkowej wyłącznej drogi rowerowej, a po drugiej stronie mostu wyłącznie drogi dla pieszych. Zarówno od strony ulicy Osobowickiej jak i po drugiej stronie mostu znajdują się pasy dla pieszych, którym i można przejść na drugą stronę.
535	Ruchu pieszych w tym miejscu nie jest wzmożony. Najważniejsze jest bezpieczeństwo.
536	Oddzielenie ruchu pieszego od rowerowego. Bezpieczny chodnik - bez dziur i nierówności.
537	2 pasy ruchu w każdą stronę w ruchu kołowym. Na oddzielnej lekkiej konstrukcji ścieżka rowerowa/ piesz./ BRAK buspasów, chyba że jako 3 pas.
538	Nie uważam, by szerokość obecnego chodnika była zbyt wąska. To nie jest ciąg, którym przemieszczają się ogromne ilości ludzi. Natomiast zdecydowanie przydałoby się przejście przez jezdnię w miejscu pomiędzy mostem północnym i południowym.
539	bezpieczna bariera lub odległość pomiędzy pieszymi a samochodami



540	ZAPLANOWANIE TYLKO JEDNEGO WYDZIELONEGO CHODNIKA DLA PIESZYCH O SZEROKOŚCI UMOŻLIWIAJĄCEJ SWOBODNE MIJANIE SIĘ PIESZYCH IDĄCYCH W PRZECIWNYCH KIERUNKACH
541	Pełne oddzielenie ruchu pieszego od aut i tramwajów (osobna kładka, a nie wysoki krawężnik - dla bezpieczeństwa dzieci i młodzieży)
542	Szeroki chodnik oddzielony od drogi dla pojazdów
543	Szerokość chodnika pozwalająca na minięcie się dwóch wózków dziecięcych oraz odseparowanie od samochodów.
544	Wybudowanie niezależnej przeprawy pieszo rowerowej równoległej do istniejących mostów.
545	bezkolizyjność i zachowanie spójnego przejścia na drugą stronę
546	Szerokość chodnika nie jest bardzo ważna o ile rowerzyści będą mieć wydzieloną ścieżkę ⁵⁴¹ i nie będą się po nim poruszać. Ważne jest rozdzielenie ruchu pieszych i rowerzystów oraz zapewnienie przejść na drugą stronę jezdni.
547	Szerokość chodnika i barierka ochronna
548	Ruch pieszy odbywa się wystarczająco dobrze.
549	Oddzielenie chodnika od drogi rowerowej i ulicy
550	Chodnik po obu stronach i oddzielony od ścieżki rowerowej, nawet jeśli miałby być wąski
551	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni.
552	możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
553	Szerokość chodnika zapewniająca swobodne mijanie się i zachowanie komfortowej odległości od krawędzi jezdni
554	Możliwość spacerowania po obu stronach mostu na gładkiej powierzchni - tak, aby dało się na niej również poruszać na rolkach lub zwykłej hulajnodze.
555	Chyba odnowa płyt chodnikowych, teraz są połamane.
556	Możliwość przejścia na drugą stronę
557	Oddzielenie i zwiększenie bezpieczeństwa pieszych
558	Lepsza jakość nawierzchni. Czy ktoś liczył ilość osób przemierzających się przez most piechotą na godzinę/ na dzień? Z perspektywy ponad 30 lat obserwacji mogę powiedzieć, że niewiele osób przemierza most pieszo, także ruch rowerowy w dni powszednie jest niewielki. Obecnie ze względu na pandemię wzrósł. Może na jednym z chodników wydzielić szerszy pas dla rowerów (w obie strony). Przy Moście Osobowickim Południowym umożliwić rowerzystom jadącym np. Pasterską od Mostu Trzebnickiego przejazd pod mostem i wjazd/zjazd na ścieżkę rowerową biegnącą zachodnim chodnikiem.
559	Poprawa stanu nawierzchni
560	Bezpieczeństwo i oddzielenie od pędzących po chodnikach rowerzystów.
561	Oddzielenie od ruchu i szerokość chodnika; przejścia na drugą stronę jezdni powinny znajdować się na linii wałów (od północy w tym momencie OK, brakuje po stronie południowej? - rejon Pasterskiej/Conrada-Korzeniowskiego)
562	Po tych mostach mało kto chodzi.
563	szerokość chodnika
564	Bezpieczny chodnik nie dzielony z rowerzystami po jednej stronie mostu



565	możliwość swobodnego przejścia z jednej strony rzeki na drugą dwóch osób obok siebie w dowolnym kierunku po obu stronach mostu- tj. chodnik po obu stronach jezdni szerokości min 2,0 metry (optymalnie 2,5 m) -chodnik bez przewężeń i elementów blokujących tj słupi , słupy latarni itp
566	Szanowni Państwo, liczyłem na początku roku ile osób chodiz tym mostem i wyszło mi w ciągu 10 minut o godzinie 9 rano przeszło 12 osób i przejechało ponad 100 samochodów. O jakim chodniku więc mówimy, tym mostem prawie nikt nie chodzi...
567	szerokość chodnika i oddzielenie od innych użytkowników ruchu
568	Zadko poruszam się nimi pieszo, mimo że prawie codziennie przejeżdżam samochodem.
569	Pieszyc na moście jest mało, i bez problemu jeden chodnik może być wspólny z rowerowym
570	Równa nawierzchnia chodnika. Oddzielenie od rowerzystów, którzy obecnie z obawy o swoje bezpieczeństwo również często jeżdżą chodnikiem. Zwiększenie szerokości chodnika.
571	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
572	Pełne oddzielenie wszystkich uczestników i rodzaje ruchu: - pieszych - rowerzystów - samochody - transport publiczny. Jeśli pełne rozdzielenie nie jest możliwe ze względów konstrukcyjnych i konserwatorskich na obecnej przeprawie, Miasto powinno dążyć do zbudowania równolegle nowej (np. tylko kładki dla pieszych i rowerzystów).
573	Za dużo przywilejów dla rowerzystów,od listopada do kwietnia miejsce dla rowerów prawie nie użytkowane.
574	żeby nawierzchnia była równa a nie jak teraz dziurawa i krzywa
575	Równa nawierzchnia
576	Chodnik po obu stronach i pasy przy moście
577	Szerokość chodnika
578	Dla pieszego najważniejsze jest by nie szedł zbyt blisko samochodów - rowery aż tak nie przeszkadzają. Ważne jest by MPK miało nieskrępowany przejazd, ponieważ piesi częściej korzystają z komunikacji miejskiej.
579	Najważniejsza jest szerokość chodnika.
580	Oddzielenie użytkowników ruchu oraz zachowanie szerokości przejścia 2m. Uważam, że powinno też powstać przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerów po północnej stronie skrzyżowania ul. Reymonta z wyb. Korzeniowskiego, w celu nadania ciągłości ciągowi pieszo-rowerowemu wzdłuż tej drugiej ulicy i połączenia go z planowanym bulwarem po drugiej stronie ul. Reymonta.
581	Oddzielenie od innych uczestników.
582	Oddzielnie chodnika od drogi rowerowej, mozliwosc przejścia na wały
583	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
584	Chodnik, który w tym miejscu nie musi być szczególnie szeroki z uwagi na mały ruch pieszych.
585	Bezpieczeństwo



586	Ważne jest abym mógł z przejść na drugą stronę ulicy na wysokości łączącej z Osobowicami.
587	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu (kładka)
588	Przejście może pozostać takie jakie jest
589	Oddzielenie
590	równość chodnika
591	Szerokość chodnika i brak ścieżki rowerowej jest dobrym rozwiązaniem, Najważniejsze jest aby ruch pojazdów szybko się udrażniał i korki nie powodowałyby większej emisji spalin
592	1.przejście na drugą stronę ulicy. 2.szerokość chodnika nie jest ważna (może być wspólny chodnik z drogą dla rowerów). 3.niezwężniae jezdni dla samochodów, tak aby pieszy - w przypadku korka/wypadku samochodowego na moście lub niewykluczonej (co jest ostatnio częste w MPK Wrocław) awarii/wykołowania tramwaju, nie wdychał spalin ze stojących w tym korku samochodów/traktorów, itp.
593	Naprawiony chodnik, bez dziur i wystających płyt
594	Budowa kładki
595	chodnik 1,5m + 1m dla rowerzystów, po obu stronach mostu (ruch rowerowy jednokierunkowy, jak na moście uniwersyteckim)
597	Estetyczna równa nawierzchnia bez ubytków. Kosze na śmieci , ładne lampy oświetleniowe oraz podświetlenie pręseł Ledami w różnej kolorystyce. Zadaszenie oraz ławeczki w częściach nad przyczółkami mostu z możliwością odpoczynku - przeprawa jest dość długa około 300metrów.
598	Oddzielenie od innych uczestników ruchu
597	Szerokość chodnika i jego oddzielenie od pasa dla rowerów.
598	oddzielny ruch dla pieszych i rowerów, przejścia
599	Chodnik jest wystarczająco szeroki. Optymalne przeniesienie na dobudowaną kładkę - "Wyzwanie"
600	Wybudowanie dodatkowej kładki która umożliwi przejście nad kanałem bocznym na wał
601	Oddzielenie od rowerów
602	Budowa niezależnej od ruchu samochodowego i tramwajowego kładki pieszej (pieszo-rowerowej), która rozwiązałaby wszystkie niedogodności związane z bliskością aut i tramwajów (hałas, drgania, chodnik za wąski do komfortowego korzystania), oraz umożliwiła bezpośrednie połączenie z trasą spacerową na ul. Pasterskiej (na grobli między kanałami Odry) i podziwianie zabytkowych detali Mostów Osobowickich podczas spaceru wzdłuż mostu.
603	Z perspektywy pieszego ważne jest, aby chodniki były maksymalnie szerokie, a ruch rowerowy poprowadzony ścieżką rowerową.
604	Gdybyśmy żyli w cywilizowanym kraju, dla pieszych i rowerzystów wybudowano by, obok mostu, osobną kładkę. Władzy miasta przy odrobinie dobrej woli zdobyłyby na nią dofinansowanie z Unii.



605	Budowa niezależnej od ruchu samochodowego i tramwajowego kładki pieszej (pieszo-rowerowej), która rozwiązałaby wszystkie niedogodności związane z bliskością aut i tramwajów (hałas, drgania, chodnik za wąski do komfortowego korzystania), oraz umożliwiła bezpośrednie połączenie z trasą spacerową na ul. Pasterskiej (na grobli między kanałami Odry) i podziwianie zabytkowych detali Mostów Osobowickich podczas spaceru wzdłuż mostu.
606	Oddzielenie od samochodów, nie widzę problemu, żeby na długości mostu mijać się z rowerzystami. Ten most ma bardzo mały ruch pieszy. Jak go przechodzę parę razy w tygodniu i sporadycznie mijam się z innym pieszym, bardzo często przechodzę go samotnie, a mijają mnie głównie auta.
607	Bezpieczna odległość od innych uczestników ruchu i możliwość przejścia na drugą stronę
608	Oddzielenie od jezdni
609	Myślę, że niepotrzebny jest pas dla pieszych w kierunku do centrum. Za mostem 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. Pas dla rowerów wystarczy jeden wspólny dla dwóch kierunków. W tym ujęciu najbliżej mi do wersji drugiej ale zmodyfikowanej, gdzie jest szerszy pas wspólny dla rowerzystów i pieszych.
610	Lepsza, równiejsza nawierzchnia
611	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
612	nowy równy chodnik. obecna szerokość jest ok, problemem jest stan chodnika
613	szerokość chodnika
614	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
615	Najważniejszy dla mnie jest szeroki chodnik, z wydzielonym miejscem dla rowerów i możliwość przejścia na drugą stronę.
616	możliwość bezpiecznego przejścia
617	Możliwość przejścia przez most na drugą stronę Odry; możliwość przejścia na drugą stronę jezdni tam gdzie jest to potrzebne.
618	przejście
619	Oddzielenie od ścieżki rowerowej oraz możliwość przejścia na drugą stronę z obu stron mostów
620	Przejście na drugą stronę, najbliżej balustrady brzegowej mostu jak to możliwe
621	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
622	Równy chodnik. Bez dziur i odizolowanie od rowerzystów nie zwracający uwagi na innych
623	szerokość chodnika i oddzielenie od innych użytkowników ruchu, w szczególności samochodów i tramwajów
624	Konieczne jest oddzielenie pieszych od innych uczestników ruchu. Ważna jest także możliwość przejścia na drugą stronę jezdni.



625	Budowa niezależnej od ruchu samochodowego i tramwajowego kładki pieszej (pieszo-rowerowej), która rozwiązałaby wszystkie niedogodności związane z bliskością aut i tramwajów (hałas, drgania, chodnik za wąski do komfortowego korzystania), oraz umożliwiła bezpośrednie połączenie z trasą spacerową na ul. Pasterskiej (na grobli między kanałami Odry) i podziwianie zabytkowych detali Mostów Osobowickich podczas spaceru wzdłuż mostu.
626	Równa nawierzchnia chodnika.
627	szerokość chodnika pozwalająca na swobodne mijanie się pieszych
628	Pieszcy jest bardzo elastyczny, zawsze się zmieści i może poczekać. najważniejsza jest przepustowość aut i MPK, bo to ma największe znaczenie w odkorkowaniu miasta z tyłoma mostami.
629	szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
630	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu.
631	możliwość przejścia na drugą stronę oraz oddzielenie od innych użytkowników ruchu
632	oddzielenie od innych użytkowników ruchu (w szczególności rowerzystów).
633	możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, oddzielenie od innych użytkowników ruchu
634	Ruch pieszy na mostach tylko jednym chodnikiem, oddzielonym wyraźnie od rowerów
635	Nie obserwuję dużego ruchu pieszego na mostach Osobowickiej, więc podoba mi się opcja chodnika po jednej stronie (od ul. Na Polance) oraz ścieżki rowerowej po drugiej stronie.
636	Najważniejsza jest sprawna komunikacja miejska, a to zapewnia tylko wariant numer 1
637	Możliwość przejścia na drugą stronę, szerokość chodnika/ścieżki dla pieszych/rowerzystów jako wspólnych użytkowników jednego pasa ruchu.
638	Oddzielenie od innych użytkowników
639	szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę jezdni. Codziennie do pracy przejeżdżam mostem rowerem do pracy, ludzie tam nie chodzą bo jest niebezpiecznie, samochody jadą szybko, są wyrwy i kałuże na jezdni.
640	Możliwość przejścia przez ulicę na obu końcach mostu, oddzielenie chodnika od jezdni i ruchu rowerowego
641	Szerokość chodnika po obydwu stronach i oddzielenie od jezdni. Wąski chodnik zmniejsza poczucie bezpieczeństwa na moście (tak jak np na moście sikorskiego), nie mówiąc już o możliwości wyminięcia ludzi idących z naprzeciwka.
642	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
643	Szerokość chodnika i oddzielenie od jezdni.
644	Pieszcy i tak mostem przejdzie, nie utknie w korku pieszych. Nikt w tej chwili nie rozjeżdża ludzi na tym moście, więc poziom bezpieczeństwa wydaje się wystarczający. Więc interesy pieszych są w tej chwili zabezpieczone i most powinien zachować obecny układ.
645	Oddzielenie
646	Bezpieczeństwo, i równy chodnik, może być wąski.
647	bezpieczne przejście przez most, żadnych przejść na środku
648	Oddzielna kładka dla pieszych/rowerzystów, która zapewni im bezpieczeństwo, a jednocześnie pozwoli utrzymać przepustowość Mostów dla kierowców i pasażerów komunikacji zbiorowej.



649	Dla pieszych najważniejsze jest bezpieczeństwo i spokój, więc jeżeli most ma być szlakiem łączącym Różankę z Kleczkowem, to należy upewnić się aby pieszy był odgradzony od ruchu samochodowego np eleganckimi żeliwnymi słupkami, obowiązkowo wychamowanego progami zwalniającymi przy założeniu że ten ruch będzie się odbywał tylko jednym pasem. Szerokość nie jest tak ważna 1,5 powinno w zupełności wystarczyć. Przejście na drugą stronę...na początku i końcu powinno wystarczyć, dodatkowo wiadomo, możliwość zejścia np w ulicę Pasterską po obu stronach.
650	Równy chodnik, bez wystających płytek oraz oddzielenie części chodnika dla rowerzystów.
651	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
652	szerokość chodnika i odseparowanie od innych pojazdów najlepiej na dodatkowym przęśle z obu stron mostu
653	Możliwość przejścia przez most choćby z jednej strony
654	Najważniejsze z perspektywy pieszego jest oddzielenie chodnika od ścieżki rowerowej. Ciąg pieszo-rowerowy jest dla pieszych niebezpieczny.
655	Budowa niezależnej od ruchu samochodowego i tramwajowego kładki pieszej (pieszo-rowerowej), która rozwiązałaby wszystkie niedogodności związane z bliskością aut i tramwajów (hałas, drgania, chodnik za wąski do komfortowego korzystania), oraz umożliwiła bezpośrednie połączenie z trasą spacerową na ul. Pasterskiej (na grobli między kanałami Odry) i podziwianie zabytkowych detali Mostów Osobowickich podczas spaceru wzdłuż mostu.
656	zachowanie dotychczasowej przepustowości i skręt w lewo w ulicę osobowicką.
657	Równy chodnik bez dziur.
658	Z reguły mało jest pieszych na tym moście, powinni mieć minimalną przestrzeń do poruszania się.
659	oddzielenie
660	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
661	Szerokość chodnika, możliwość odpoczęcia po drodze (ważne z perspektywy osób starszych), oddzielenie od ruchu i prędkość pojazdów poruszających się na moście.
662	Ruch pieszy w tym rejonie jest niewielki i powinien zostać przeniesiony w okolice ulicy Jugosławiańskiej np poprzez wybudowanie kładki.
663	Przejścia na drugą stronę jezdni (żeby pieszy nie tracił czasu i nie musiał nadkładać drogi chcąc dostać się na drugą stronę), oddzielenie od jezdni częścią dla rowerów
664	Rozdzielenie ścieżki rowerowej od chodnika - nawet kosztem wprowadzenia ruchu pieszego tylko po jednej stronie mostu a rowerowego po drugiej stronie.
665	Obecna szerokość i przejście jest wystarczające
666	Równa nawierzchnia, bezpieczeństwo
667	oddzielenie od ścieżki rowerowej
668	Szeroki chodnik
669	Jest dobrze teraz.
670	szerokość chodnika
671	oddzielenie od jezdni, możliwość przejścia na drugą stronę
672	Pieszych jest niewielu na tym moście. Wystarczy obecny chodnik
673	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu



674	Wg mnie priorytetem jest przejście po prostych kafelkach, nie tych dziurach. Natomiast w związku z problemami z szerokością mostu, wydaje mi się, że dla mnie jako pieszego nie byłoby żadnym problemem, jakby chodnik był po jednej stronie mostu tylko, a np ścieżka rowerowa po drugiej stronie. Zmienić stronę można na początku i na końcu mostu i chyba nie stanowi to żadnego kłopotu. po środku mosty i tak nikt nie będzie zmieniał strony. Barrierki oddzielające od jezdni na pewno dadzą wrażenie bezpieczeństwa.
675	na moście jest mało pieszych, może być wąski korytarz dla pieszych
676	Ważne, żeby można było przejść na drugą stronę ulicy. Ludzie często przechodzą, żeby dostać się na wały w stronę mostów Trzebnickich.
677	Ruch pieszy i rowerowy na moście jest bardzo niewielki. Do tej pory nie było problemów z poruszaniem się po chodnikach. Bardzo ważny stan jezdni i chodnika
678	Możliwość przejścia na drugą stronę
679	możliwość przejścia na drugą stronę
680	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu barierą, bez konieczności poszerzania chodnika. Doskonałą alternatywą jest dobudowanie po obu stronach mostu kładek pieszo-rowerowych (rozwiązania praktykowane na całym świecie)
681	nawierzchnia, obecna przejścia są ok
682	równy chodnik; niskie krawężniki przy przejściach dla wózków; przejście na drugą stronę jest ważne - w chwili obecnej przejścia są dobrze wyznaczone
683	zostawienie chodnika jak obecnie
684	Kluczowa jest szerokość jezdni i separacja ruchu pieszego od rowerowego (obecnie chodnik jest za wąski i wymusza niebezpieczne sytuacje przy mijaniu się rowerzystów i pieszych)
685	Bezpieczeństwo
686	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu i chodnik o właściwej szerokości.
687	Równa nawierzchnia - nie płyty ani kafle z delatacjami tylko najlepiej asfalt.
688	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
689	Chodniki teraz są dość wąskie. Idąc z dzieckiem za rękę trzeba bardzo uważać. Może po stronie północnej przejście pod mostem na drugą stronę?
690	możliwość przejścia na drugą stronę
691	Szerokość chodnika i możliwość przejścia na drugą stronę jezdni.
692	Bezpieczna odległość rowerzystów od samochodów, obecnie jest bardzo niebezpiecznie
693	Szerokość chodnika, możliwość przejścia na drugą stronę (ogromny minus to brak pasów przy zejściu z mostu południowego, najbliższe są dopiero obok zakładu karnego)
694	Nic szczególnego, zwykły chodnik wystarczy, ew. z oddzieleniem barierą energochłonną (jak mosty trzebnickie czy warszawskie)
695	Napewno możliwość przejścia na drugą stronę jak i oddzielenie od innych użytkowników ruchu



696	ograniczenie uciążliwości przeprawy przez most: hałasu z ruchu samochodowego, pyłu, nierównej nawierzchni, przeszkód dla osób z ograniczeniami ruchowymi ("stromo" podejście na most od strony miasta); umożliwienie przejścia przez ulicę na wysokości skrzyżowania z wyb. Korzeniowskiego. Rozgraniczenie ruchu pieszych i rowerów - wizualne, a przede wszystkim zapewnienie osobnego przejazdu dla rowerów tak żeby dwa rowery mogły się minąć swobodnie, nie przeszkadzając pieszym. Możliwość zatrzymania się i odpoczynku dla osób z ograniczeniem ruchu - może jakaś ławeczka w zatoczkach z latarniami?
697	Oddzielenie ich od innych użytkowników ruchu
698	możliwość przejścia
699	Po tym chodniku i tak nikt nie chodzi. Jeżdżę dwa razy dziennie przez most i często chodnik jest zupełnie pusty.
700	Chodnik po obu stronach, barierka zabezpieczająca np. dziecko przed wbieganiem na jezdnię
701	Naprawa nawierzchni, przejście dla pieszych na wysokości wybrzeża Korzeniowskiego
702	Równy chodnik. Nie ma potrzeby poszerzać chodnika
703	Po 20 letnim życiu w okolicy- niewielki ruch pieszych. Obecny układ jest wystarczający. Przejścia są w odpowiednich miejscach. Piesi i rowerzyści mogą spokojnie współdzielić obecne chodniki.
704	Najważniejsze jest przejście na drugą stronę. Przejazd przez most na rowerze może odbywać się bez oddzielenia od przejścia dla pieszych
705	Szeroki i wygodny chodnik, odseparowany od drogi rowerowej oraz jezdni.
706	aktualna sytuacja dla pieszych jest dobra.
707	Uważam, że w obecnej sytuacji poza chodnikami w fatalnym stanie niczego nie brakuje pieszym.
708	Możliwość przejścia na drugą stronę
709	Równa nawierzchnia. Szerokość chodnika jest wystarczająca.
710	Oddzielenie od innych uczestników ruchu
711	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
712	Możliwość przejścia na drugą stronę, ale chodnik może być wąski. Lepiej zachować przepustowość przejazdu samochodowego.
713	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni. W tym momencie jest to dobrze zrobione.
714	oddzielenie, równa nawierzchnia
715	zadowolający będzie po prostu nowa nawierzchnia chodnika! chodnik jest rzadko uczęszczany, wystarczy minimalna, konieczna szerokość
716	zostawić aktualny układ a nie tworzyć korki na siłę
717	Budowa niezależnej od ruchu samochodowego i tramwajowej kładki pieszej (pieszo-rowerowej), która rozwiązałaby wszystkie niedogodności związane z bliskością aut i tramwajów (hałas, drgania, chodnik za wąski do komfortowego korzystania), oraz umożliwiła bezpośrednie połączenie z trasą spacerową na ul. Pasterskiej (na grobli między kanałami Odry) i podziwianie zabytkowych detali Mostów Osobowickich podczas spaceru wzdłuż mostu.
718	Przejście na drugą stronę jezdni



719	Pieszcy powinien być oddzielony od innych użytkowników ruchu, chodnik obecnej wielkości jest wystarczający, nawet dla dwóch kierunków ruchu, jeżeli po obu stronach mostu byłaby możliwość przejścia na drugą stronę jezdni
720	Kluczowe jest oddzielenie od innych użytkowników ruchu, bezpieczna przestrzeń pomiędzy szybko poruszającymi się pojazdami a pieszym. Przykładem jest most grunwaldzki - piesi wręcz "przytulają się" do zewnętrznych barierek mostu żeby być w bezpiecznej odległości od pojazdów. Kiedy dodamy do tego poruszających się rowerzystów - takie miejsca mogą być niebezpieczne z perspektywy pieszego.
721	Z perspektywy pieszego istotne jest oddzielenie od innych uczestników ruchu, w tym od ruchu rowerowego. Co istotne, puszczając ruch rowerowy ruchliwą ulicą (jak to ma miejsce w przypadku Mostów Osobowickich) tak naprawdę przenosi się go na chodnik, który w obecnej sytuacji jest za wąski by służyć zarówno pieszym, jak i rowerzystom. Istotna jest również możliwość w miarę łatwego i bezpiecznego przejścia na drugą stronę jezdni po obu stronach mostu.
722	Równa nawierzchnia.
723	Chodnik może być wąski. Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni nie jest konieczne na moście, można zrobić przejścia za mostem.
724	Wystarczy zwykły chodnik, przeciętnej szerokości oraz dwa przejścia dla pieszych przed mostem i za mostem
725	Chodnik po obu stronach, szerokość chodnika
726	Szerokość chodnika i oddzielenie go od innych użytkowników.
727	Możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, rozdzielenie ruchu pieszego i rowerowego.
728	tylko możliwość przejścia, mały ruch pieszy
729	możliwość przejścia na drugą stronę, odległość od innych użytkowników ruchu, w tych rowerów, tramwajów i samochodów
730	szerokość chodnika, wyznaczona ścieżka rowerowa po obydwu stronach mostu, która będzie kontynuowana po zjeździe z obiektu, odpowiedniej jakości nawierzchnia
731	szeroki i równy chodnik, oraz przejścia dla pieszych, w tym w ciągu ulicy Pasterskiej
732	Szerokosc chodnika
733	Nowa nawierzchnia chodnika i bezpieczne barierki
734	Szerokość chodnika, równy chodnik
735	Szerokość chodnika
736	Ruch pieszy jest znikomy wystarczy chodnik z jednej strony mostu
737	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
738	Chodnik musi być w bezpiecznej odległości od poruszających się przeprawą pojazdów. Oczywiście odpowiednia szerokość aby wygodnie można było się przemieszczać. Możliwość przejścia na drugą stronę. Przede wszystkim bezpieczeństwo.
739	Oddzielenie od innych użytkowników ruchy
740	Chodniki powinny być poszerzone, powinna też powstać oddzielona ścieżka rowerowa
741	oddzielenie od innych użytkowników ruchu



742	Ruch rowerowy jest tu duży i jest zdecydowanie za ciasno by przejechać chodnikiem obok pieszych. Za to ulica jest tak ciasna, że auta wyprzedzają dotykając kierownicy roweru. Wariant jeden nie adresuje podstawowych problemów. Nie ma też bardzo ważnego przejścia na wysokości ulicy Pasterskiej. Latem ludzie przebiegają tamtędy co 10 minut (widzę to z okna).
743	Szerokość chodnika, komfortowa odległość od ruchu samochodowego (np. oddzielenie chodnika od jezdni drogą dla rowerów)
744	Ciąg pieszo-rowerowy winien być na osobnej kładce zbudowanej od strony w kierunku mostu trzebnickiego. Wtedy da się to zrobić szeroko, wygodnie i bezpiecznie.
745	Przejście na drugą stronę
746	Zachowanie przejścia dla pieszych po północnej stronie. Gładkie chodniki (nie z płyt czy kostki), ale antypoślizgowe ze względu na wilgoć od Odry
747	Wydzielenie ruchu pieszego od rowerowego i samochodowego - w postaci krawężników, a nie namalowanej linii. Możliwość przejścia na drugą stronę przy skrzyżowaniach z ul. Osobowicką i Korzeniowskiego, a przede wszystkim na wysokości grobli (ul. Pasterska).
748	Obecna część dla pieszych jest dość wąska. Minięcie się dwóch osób to wyczyn, nie mówiąc już o spotkaniu rowerzysty z pieszym.
749	Z perspektywy pieszego możliwość przejścia na drugą stronę jezdni.
750	Oddzielenie od ruchu
751	Więcej miejsca na oczekiwanie na przejazd w poprzek m. Osobowickich w obrębie skrzyżowania, zwłaszcza od strony ul. Osobowickiej. Usunięcie tych okropnych płyt i zniwelowanie dziur. Sam most nie stanowi atrakcyjnego miejsca spacerowego dla pieszych. Należy też przewidzieć przystanek dla tramwaju linii 15 w okolicy skrzyżowania.
752	Równa nawierzchnia. Obecnie największą trudnością są koszmarnie nierówne płyty, co sprawia że jazda rowerem jest wręcz niebezpieczna. Jazda rowerem po jezdni jest wykluczona ze względu na katastrofalny stan nawierzchni. Chodnik mógłby być odrobinę szerszy i łączony ze ścieżką rowerową. Naprawdę nie ma potrzeby wydzielania w każdym miejscu osobnej ścieżki - byleby zezwolić rowerzystom na korzystanie z niego. Wszyscy się zmieszczą.
753	prosta nawierzchnia
754	Równy chodnik
755	Moim zdaniem najlepszą opcją jest oddzielna kładka dla pieszych. Aktualnie piesze poruszanie się po chodniku jest mało bezpieczne ze względu na bliskość szybko przejeżdżających samochodów oraz rowerzystów, zwłaszcza poruszając się z dzieckiem.
756	teraz jest ok, tylko poprawa nawierzchni
757	szerokość chodnika oraz możliwość przejścia na drugą stronę, również pod mostem w miejscach gdzie to możliwe
758	Bezpieczeństwo, wolno jadące!! Samochody
759	wydzielony chodnik (choć jeden bez dopuszczonego ruchu rowerów)
760	Wygoda nawierzchnia, żadnej kostki ani płyt, żeby można było spokojnie chodzić z wozkiem dziecięcym. Równa nawierzchnia, czy powiedziałem już bez kostki?



761	Ścieżki z dwóch stron dla rowerów i wydzielone torowisko od aut dla tramwajów+ rury schowane
762	Przejścia w poprzek mostów, zabranie rowerzystów z chodnika
763	Równa nawierzchnia chodnika, bez dziur i górek
764	Bezpieczeństwo oraz wygoda, które można uzyskać tylko poprzez dobudowanie kładki obok mostu
765	Szeroki, równy chodnik,
766	możliwość przejścia na drugą stronę jezdni,
767	Szerokość chodnika
768	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu
769	Przede wszystkim równa nawierzchnia i szerszy chodnik - tak by można było swobodnie się minąć z osobą prowadzącą wózek i np. z osobą z psem. I tak mosty są zazwyczaj najmniej przyjemne dla przechodniów, ten jest dość długi, warto by komfort przechodnia został poprawiony, tym bardziej ze względu na tereny zielone i spacerowe w pobliżu. Ludzie często tutaj chodzą dla przyjemności - nie tylko dlatego, że muszą tak jak w innych miejscach - np. droga do pracy /sklepu.
770	Najlepszym rozwiązaniem byłoby wybudowanie dodatkowej obok mostu kładki dla pieszych i rowerzystów. Most jest wąski i nieprzepustowy. Niestety czasem muszę pojechać samochodem do centrum, nie mogę innym środkiem z racji mojego zawodu. W godzinach szczytu to koszmar. Na ulicy Obornickiej powstają nowe osiedla i wzrasta liczba mieszkańców.
771	Oddzielenie od rowerzystów, dla których należy dobudować od zewnętrznej strony mostu ścieżkę.
772	Równy chodnik, to wszystko. Ten co jest, jest ok, ale jest nierówny
773	dobudowanie kładki która zwiększy bezpieczeństwo pieszych.
774	Wszystkie warianty to jakaś masakra ... najważniejsze jest aby samochody mogły się szybko i sprawnie poruszać!!! A pieszy i rowerzysta zawsze jakos się miną i sobie poradzą. A samochodem i tramwajem nie jest to takie proste . Najważniejsza jest płynność ruchu samochodowego !!!
775	Szerokość chodnika i oddzielnie od ruchu rowerowego
776	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu. Poprawa nawierzchni. możliwość przejścia na wysokości ul Korzeniowskiego.
777	możliwość przejścia na drugą stronę jezdni, oddzielenie od innych użytkowników ruchu, bezpieczeństwo
778	Z perspektywy pieszego najważniejsze jest odseparowanie od innych uczestników ruchu - głównie rowerzystów, co zwiększy bezpieczeństwo na przeprawie.
779	mysle ze oddzielenie od innych uzytkownikow ruchu (glownie samochodow i tramwaju) tak jak jest to na sasiednim moscie trzebnickim
780	1. Możliwość przejścia w każdą stronę 2. przejście pod mostem wzdłuż rzeki pod mostem 3. Bezpieczne przejście z wózkiem wzdłuż mostu
781	odpowiednia szerokość chodnika



782	Zdecydowanie bezpieczeństwo. Chodnik powinien mieć optymalną szerokość, umożliwiającą minięcie się dwóch osób idących z naprzeciwka. Dodatkowo chodnik powinien być oddzielony w szczególności od ruchu rowerowego. Obecnie najwięcej niebezpieczeństw dla pieszych stwarzają na moście rowerzyści, którzy przeciskają się pomiędzy nimi na chodnikach mostu. Krawężniki na moście są wysokie mniej więcej do kolana, więc samochody jeszcze nie zagrażają tam pieszym.
783	Szerokość chodnika, oddzielenie od jezdni.
784	możliwość przejścia na drugą stronę
785	Stan chodnika po którym rzeczywiście można komfortowo chodzić...
786	szerokość chodnika oraz oddzielenie od innych użytkowników ruchu
787	przepustowość mostów
788	oddzielenie od innych użytkowników, rowny, płaski chodnik

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

I.p	Treść opinii
1	Mam 3 kołowy rower rehabilitacyjny. Inni złością się, że zajmuję dużo miejsca i nie da się mnie wyprzedzić. Droga dla rowerów powinna być bezpieczna dla wszystkich.
2	Dobra droga, oddzielenie od samochodów
3	Bezpieczeństwo
4	Powinna być dobra nawierzchnia
5	Możliwość przejechania po obu stronach, po wygodnej, bezpiecznej i równej nawierzchni, oddzielonej fizycznie, wysokościowo od aut.
6	Jakość pasa rowerowego.
7	Połączenie z istniejącymi ścieżkami rowerowymi, gładka nawierzchnia.
8	Obecnie przejeżdżam most chodnikiem, bo chociaż ma tragiczną nawierzchnię, to czuję się bezpieczniej niż wciśnięta w sznur samochodów.
9	naprawcie nawierzchnię, zostawcie układ aktualny
10	Najistotniejszą kwestią jest bezpieczeństwo oraz dedykowana ścieżka rowerowa.
11	Ścieżka rowerowa
12	Żeby nie musiał jechać z autami i obok tramwaju, bo najczęściej jeżdżę z dziećmi i sprawia to dyskomfort i obawę o dzieci (wiek nie ma tu znaczenia).
13	To aby nie kolidować z ruchem pieszych i nie musieć jechać po jezdni z samochodami
14	Wymiana nawierzchni na Mostach Osobowickich.
15	Wydzielony z ruchu fragment gładkiego asfaltu, będący przedłużeniem trasy rowerowej prowadzącej od T&J, przez park Staszica, wzdłuż więzienia i dalej na północ.
16	Bezpieczeństwo ruchu poprzez odseparowanie od ruchu pieszych i pojazdów na jezdni
17	Bezpieczna droga rowerowa, na którą nie wchodzi piesi, szeroka, którą da się wyminąć inny rower
18	oddzielenie od innych użytkowników



19	Dwukierunkowe jezdnie rowerowe, jeden dla skrętu na Osobowicką, a drugi na Bałtycką
20	Chodzę często przez ten most i praktycznie nie widuję tu rowerzystów. Uważam, że rower nie powinien mieć miejsca na chodniku.
21	most osobowicki jest na tyleskomplikowany ioblozony ruchem, ze wjazd na pasjezdni jest niebezpieczny a jazda chodnikiem uciążliwa przez jego stan rozsadnym rozwiązaniem byłoby wybudowanie osobnej kładki dla pieszych i rowerow
22	Bezpieczeństwo i jakość nawierzchni
23	Ruch rowerowy po moście obecnie jest niewielki z uwagi na jego stan. Większość rowerzystów , w tym ja jeśli jadę do centrum wolę jechać przez mosty Trzebnickie (które nomen omen są za wąskie jak na tak duże natężeniu ruchu pieszo-rowerowego). Na Mostach Osobowickich obecnie nie da się bezpiecznie poruszać jako rowerzystą. Jest za wąsko, trudno się minąć z pieszymi, a stan chodnika jest fatalny. Najlepszą opcją byłoby wybudowanie obok kładki pieszo-rowerowej, pod, którą można by również schować rury. Alternatywnie (i być może taniej) byłoby poszerzyć most, tak aby piesi i rowerzyści mieli dla siebie osobny trakt. Taki wariant warto skonsultować z konserwatorem zabytków. W mojej ocenie mógłby to być jakiś kompromis. Jeśli natomiast przesunięcie barierek i poszerzenie mostu nie wchodzi w grę, najlepszym docelowym wariantem jest budowa obok kładki pieszo-rowerowej.
24	Chciałabym jak najszybciej przedostać się z jednego końca na drugi z tego powodu, że czuję się niekomfortowo podskakując na dziurawej nawierzchni chodnika i mijając pieszych (nie wyobrażam sobie jazdy jezdnią przy takim natężeniu ruchu samochodów, które spychają na pobocze z wysokim krawężnikiem i po również dziurawej nawierzchni jezdni).
25	Ruch po prawej stronie, oddzielony pas. Nie warianty 1 lub 2.
26	Brak konieczności przejazdu na drugą stronę mostu - wyklucza wariant II. Minimum pewne oddzielenie od samochodów - wyklucza wariant I.
27	nie wydychać spalin jadąc na zakorkowanym moście
28	równa nawierzchnia, bezpieczeństwo mijania z ruchem kołowym
29	Dosc gladka nawierzchnia, ktorej na moście osobowickim brakuje
30	- Oddzielenie drogi rowerowej od chodnika - Brak konieczności przejeżdżania na drugą stronę (droga rowerowa po obu stronach jezdni)
31	Możliwość legalnego poruszania się po obydwu stronach mostu!!
32	Równa nawierzchnia
33	Chcę móc poruszać się rowerem w obu kierunkach po obu stronach mostu. Przed i za mostem powinny być ścieżki rowerowe poszerzone do dwukierunkowych
34	Bezpieczeństwo. Na moście brakuje wydzielonej ścieżki rowerowej. Utworzenie jednego pasa dla rowerzystów i samochodów jest rozwiązaniem na krótką metę i w niewielkim stopniu poprawi sytuację, ponieważ samochody będą wyprzedzać rowerzystów przejeżdżając zbyt blisko nich.
35	W tej chwili Mosty nie nadają się do bezpiecznego i zgodnego z przepisami przejazdu. Jazda po jezdni jest zbyt niebezpieczna, zostaje chodnik, który jest w fatalnym stanie.



36	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 wyminięciem innych uczestników chodnika.
37	To, by nie jechać jezdnią razem z samochodami. To bardzo niebezpieczne w mojej ocenie, niestety kierowcy jeżdżą różnie a ja jadąc rowerem po jezdni naprawdę czasem obawiam się o swoje życie. I mówię to, głównie jako kierowca, a rowerzysta rekreacyjny, niemniej jednak korzystający z Mostów Osobowickich .
38	Nie mam zdania
39	Nie jeżdżę na rowerze
40	- Drogi rowerowe po obu stronach mostu, oraz powyżej poziomu jezdni dla samochodów.
41	Omijam go przez Trzebnicki jeśli tylko mogę
42	Jest za wąsko, nawierzchnia jest krzywa, boję się jechać jak po jezdni jedzie ciężarówka czy auto osobowe z dużą prędkością.
43	Miejsce aby nie mieć statyczności z autami, autobusami
44	Dobra nawierzchnia. Wolałbym kładkę obok obecnego mostu
45	wydzielone trasy rowerowe po obu stronach
46	Bezpieczeństwo, odseparowany ruch rowerowy od samochodowego
47	Bezpieczeństwo, komfort jazdy
48	Bezpieczeństwo, równa nawierzchnia, bez presji ze strony pojazdów, bez wyprzedzania.
49	Na moście oraz na skrzyżowaniu (z ul. Osobowocką) tuż za nim jest bardzo mało miejsca a co za tym idzie niebezpiecznie (dużo pieszych i rowerów na chodniku, krótki cykl świateł). Głównym problemem jest brak miejsca dla wszystkich
50	Ze względu na duże natężenie ruchu na jezdni korzystam niestety z chodnika, przeszkadzając pieszym. Chciałabym móc swobodnie korzystać z osobno wydzielonej drogi dla rowerów
51	Przedostanie się na drugą stronę Odry, może się to odbywać jedną stroną mostu
52	dobrze by było mieć osobną ścieżkę, ale mosty są zbyt wąskie na to, więc najlepiej osobna kładka i jazda szybka z dala od spalin i hałasu na mostach, tymczasem można dopuścić ruch po chodniku z uwagi na niewielki ruch pieszy i rowerowy, docelowo po kładce
53	Nie czuję się bezpiecznie jadąc ulicą, a jazda chodnikiem jest niewygodna ze względu na nierówną nawierzchnię.
54	Równa nawierzchnia, stan obecny jest nie do przyjęcia. Uważam że akceptowalny jest wariant z dwukierunkową drogą dla rowerów po jednej stronie mostu (wschodniej) z połączeniem z istniejącymi ciągami rowerowymi m.in. w ulic Reymonta i Bałtyckiej. Ponadto przejazd przez ulicę Na Polance powinien odbywać się możliwie prosto bez ciasnych zakrętów jak to ma miejsce obecnie. Podobnie o prosty przejazd przez wybrzeże Korzeniowskiego należy zadbać po południowej stronie mostu. Szerokość dwukierunkowej drogi rowerowej na moście powinna wynosić min. 2,5m.
55	Wydzielona ścieżka rowerowa
56	Wydzielona trasa rowerowa.
57	Odpowiednia nawierzchnia i ilość miejsca
58	Brak ścieżki rowerowej. Konieczność poruszania się wspólna jezdnią z samochodami, co przy równoczesnej obecności tramwajów jest niekomfortowe.
59	Bezpieczeństwo - oddzielenie od ruchu aut; równa nawierzchnia



60	Bezpieczeństwo i dlatego najlepsze byłoby przejeżdżać mostem pieszo-rowerowym. Bardzo niebezpieczne są trasy rowerowe na jezdni i bezpośrednio przy jezdni.
61	bezpieczny odizolowany od ruchu samochodowego pas ścieżki, ścieżka rowerowa w obu kierunkach jazdy, dobra nawierzchnia ścieżki: równa, inna niż kostka brukowa
62	Oddzielenie od ruchu pieszego i rowerowego
63	Możliwość przejazdu z obydwu stron, bezpieczeństwo, oddzielenie od samochodów, równa nawierzchnia, kontynuacja z drogami dla rowerów za mostem, równa nawierzchnia. Ruch pieszy jest dużo mniejszy niż na moście Trzebnickim, więc ciąg pieszo-rowerowy jest również ewentualnością.
64	Główny ruch rowerowy odbywa się w osi Na Polance - Osobowicka, więc należy zadbać przede wszystkim o bezpieczne przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu Osobowicka/Bałtycka/Na Polance. Przejazd rowerowy przez Na Polance powinien znajdować się od strony zewnętrznej, by zapewnić łagodny zjazd z pasa rowerowego w stronę przejazdu rowerowego przy moście.
65	Ochrona przed kolizją z samochodami
66	oddzielenie od ruchu samochodowego
67	niebezpieczna jazdy po jezdni przy dużym nasileniu ruchu samochodów; tragiczny stan nawierzchni i małą szerokość przy jeździe po chodniku
68	Pas oddzielony od aut! Oni jeżdżą jak wariaci
69	Osobny pas, jeżdżenie po jezdni z samochodami jest zbyt niebezpieczne.
70	Brak drogi rowerowej. Bezpieczeństwo
71	nawierzchnia! - teraz jest tam skandalicznie zła nawierzchnia, która niszczy koła (ogumienie i rafki) oraz jest niebezpieczna tak samo dla rowerzystów jak i dla pieszych, bo zapewnia idealne warunki do kolizji i wypadków.
72	Swoboda przejazdu, możliwość zmiany kierunku, przez swobodny przejazd najchętniej tak, aby nie kolidował z innym ruchem. Pod mostem z ominięciem świateł, na których czasami stoi się wieki.
73	dedykowana ścieżka rowerowa, łatwa kontynuacja jazdy w dowolnym kierunku poza mostem, zjazd na ulicę pasterską
74	Oddzielnie od innych użytkowników ruchu, w szczególności od samochodów.
75	Oby jak najdalej od samochodów. I pieszy nie może chodzić po pasie dla rowerów
76	W tej chwili nie korzystam z Mostów Osobowickich na rowerze, bo są po prostu niebezpieczne. Lepiej nadrobić i przejechać odrę Mostem Trzebnickim. Wydzielona (fizycznie, nie wymalowana na jezdni) ścieżka rowerowa to podstawa.
77	Szerokość przejazdu, oddzielenie od innych uczestników ruchu, jakość nawierzchni
78	najważniejsza jest wydzielona droga, szczególnie od ruchu samochodów.
79	Możliwość przejazdu w oddzieleniu od samochodów.
80	Zasdniczo to nic
81	Oddzielona od innych uczestników ruchu droga dla rowerów.
82	Aby nie jechać ani po chodniku ani po jezdni. Niech po jednej stronie będzie chodnik dla pieszych a po drugiej - ścieżka dla rowerów
83	Dobra nawierzchnia i ścieżka rowerowa
84	Odseparowanie od samochodów i tramwajów
85	Możliwość przejazdu po wygodnej trasie, oddzielonej od ruchu innych pojazdów.
86	Szerokość chodnika
87	Żeby nie jechać na pasie razem z autami i pojazdami MPK.



88	Bezpieczeństwo - ilość miejsca, jakość nawierzchni, oznakowanie, oddzielenie Ciągłość komunikacji
89	Dwa pasy ruchu w każdej strony - auta mają wtedy możliwość bezpiecznego wyprzedzenia mnie
90	Odrębna ścieżka dla rowerów
91	Oddzielny pas ruchu
92	Bezpieczeństwo i nawierzchnia drogi, po której jadę. Przez bezpieczeństwo mam na myśli również oddzielenie drogi dla rowerów od ulicy.
93	Znajomość przez rowerzystów przepisów ruchu drogowego
94	Ruch po wydzielonym pasie, może być z pieszymi, Oddzielenie ruchu samochodów i rowerów Przejazdy na końcach mostu, dalsza jazda po wałach
95	prosta, niedziurawa nawierzchnia
96	Wydzielony pas jest dobry, ale kluczowa jest możliwość kontynuacji jazdy w dowolną stronę wydzieloną infrastrukturą
97	Bezpieczeństwo.
98	Równa droga plus wydzielony ruch od samochodowego.
99	Równa nawierzchnia.
100	Wybór spośród wariantów, z których każdy jest zły to nie jest wybór, tylko narzucona narracja. Sprzeciwiam się takiej formie konsultacji społecznych, ponieważ nie mają one żadnych znamion demokratycznego procesu.
101	nie korzystam z roweru
102	Dróżka oddzielona od ruchu aut, dróżki po obu stronach.
103	proszę zadać pytanie - o przejazdy do pracy, szkół, instytucji. Jak wcześniej pisałem - rowerzysty winien też mieć komfort - tyle się pisze i mówi o smogu, spalinach. I gdy pada propozycja niezależnego od mostu Osobowickiego mostu pieszo-rowerowego to ignoruje się pomysł. Gdy zwracam uwagę o odseparowaniu ruchu rowerowego od jezdnego, to też odrzucane są te pomysły. W urzędzie są być może fani 2 kółek, ale nie myślą o innych wiekowo rowerzystach, dzieciach, rodzinach, ludziach starszych. Oni muszą czuć się bezpiecznie i z myślą o nich i o sobie wymyśliłem i podsunąłem pomysł budowy NIEZALEŻNEJ" kładki pieszo-rowerowej. A zapraszam wszystkich na most trzebnicki w tym Panią Dyrektora oraz innych urzędników - jak fajnie się jedzie tuż przy samochodach, tramwajach, nawet gdyby to była 3 m wydzielonego pasa rowerowego. Proszę też jechać Trzebnicką, Piłsudskiego przy samochodach i autobusach. Nie są to bezpieczne i przyjemne przejazdy. Dlatego zaproponowałem niezależną kładkę pieszo-rowerową.
104	Nie jeżdżę rowerem
105	Możliwość sprawnego i bezpiecznego poruszania się chodnikiem dla bezpieczeństwa.
106	Nie jest to istotna trasa rowerowa dla mnie.
107	równa powierzchnia chodnika
108	By przejechać, nie ważne czy po chodniku czy po jezdni wspólnie z samochodami. Na mostach obecnie jest bardzo mały ruch rowerowy, można spokojnie chodnikiem przejechać, tylko trochę jest "wybońskie".
109	Bezpieczeństwo moje i innych.
110	oddzielenie od innych użytkowników lub tylko od ruchu samochodowego.
111	Nie przejeżdżam
112	Bezpieczeństwo



113	Możliwość komfortowej jazdy, bez konieczności lawirowania między samochodami/pieszymi.
114	stan nawierzchni (teraz jest beznadziejny) spójność z innymi drogami rowerowymi
115	Osobna kładka
116	bezpieczeństwo
117	Bezpieczeństwo . Chcę przejeżdżać po obu chodniku a nie wydzielonym pasie ruchu na jezdni
118	nie przejeżdżam - droga donikąd
119	oddzielenie od aut
120	równość nawierzchni
121	Na moście 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). Most będzie wąskim gardłem dla aut w każdym wariantcie. Jeżeli mają się zmniejszyć korki to musi być zapewniona atrakcyjna alternatywa czyli również możliwość jazdy rowerem.
122	Gładka nawierzchnia
123	Wszystko jest ok, choć nawierzchnia jest kiepskiej jakości. Przydałaby się kładka, aby nie jechać w spalinach.
124	Jakość nawierzchni. W tej chwili jest tragicznie.
125	posiadanie osobnego pasa od samochodów i pieszych
126	Mam za dużo miejsca, mogłabym oddać samochodom.
127	zły stan nawierzchni, brak poczucia bezpieczeństwa
128	Bezpieczeństwo dzieci.
129	Łatwa komunikacja na kierunku wschód zachód.
130	Z uwagi na ruch samochodowy jeżdżę niezgodnie z przepisami po chodniku, który jest bardzo nierówny przez co równie niebezpieczny.
131	Nie wpaść w dziury i uważać na ludzi
132	Bezpieczeństwo, nawierzchnia równa oddzielona od ruchu ogólnego
133	Bezkolizyjne przedostanie się na drugą stronę
134	gładka nawierzchnia, oddzielenie od samochodów
135	Równa nawierzchnia
136	By nie zostać potrąconym przez auto (najlepiej jakbym miał własny pas)
137	To samo co dla pieszych czyli oddzielenie od innych uczestników ruchu np. przez podział chodników na tylko dla pieszych i tylko dla rowerzystów
138	bezpieczeństwo
139	Oddzielenie od innych uczestników ruchu, dobra nawierzchnia, bezpieczny przejazd na drugą stronę-ścieżka rowerowa pod mostem
140	Własny tor ruchu, bez pieszych, aut i dziur
141	Możliwość bezkolizyjnego przejechania na dalszy ciąg ścieżki rowerowej po wałach.
142	Oddzielenie od ruchu kołowego - dzielenie jezdni wraz z samochodami nie stwarza poczucia bezpieczeństwa. Możliwość zmiany części mostu - przejazd rowerowy.
143	Dobra nawierzchnia, brak konfliktu z innymi przechodniami/ pojazdami



144	Osobna i bezpieczna droga, która jest oddzielona od samochodów(wyniesienie/progi) - 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.
145	Ważne jest oddzielenie ruchu samochodowego od rowerowego. Zwiększa to poczucie bezpieczeństwa. Oddzielenie pasa rowerowego od chodnika pozwoli na uniknięcie konfliktów między pieszymi a rowerzystami.
146	Chcę się jak najszybciej dostać na drugą stronę rzeki. Brakuje osobnej drogi rowerowej, w tej chwili ciężko się zmieścić wszystkim.
147	Praktycznie codziennie przejeżdżam tam jadąc do pracy - tramwajem bo pracuję zaraz przy mostach osobowickich Osobiście nie widziałem tam żadnych rowerzystów więc nie widzę większego sensu budowy infrastruktury rowerowej, ale warto tu zrobić kładkę obok mostu
148	Obecnie - żeby przeżyć. Po remoncie chciałbym móc bezpiecznie skorzystać z wydzielonej ścieżki rowerowej. Najlepiej by po obu stronach mostów była jednokierunkowa ścieżka odpowiednio włączająca się w istniejącą infrastrukturę.
149	Bezpieczeństwo i trasa wydzielona od samochodów, najlepiej oddzielona od nich konstrukcyjne (tzn. nie farbą na jezdni, tylko np. wyniesioną drogą dla rowerów). Obecnie mam dylemat, czy jechać po chodniku z pieszymi, czy po jezdni blisko chodnika. Jazda po jezdni jest moim zdaniem niebezpieczna, gdyż: jezdnia jest nierówna i są w niej dziury przy zapadających się studzienkach kanalizacyjnych, krawężnik jest bardzo wysoki i jadąc blisko niego boję się, że zahaczę o niego pedałem, samochody jadą szybko i jadąc po moście po jezdni czuję, że tamuję ruch.
150	To pytanie mnie nie dotyczy gdyż nie korzystam z roweru.
151	Stworzenie wydzielonej trasy rowerowej
152	Bezpieczeństwo, a przy tej intensywności ruchu boję się że ktoś mnie zaczepia na moście zderzakiem. /konieczny ruchu poza obrysem mostu/.
153	Oddzielenie od samochodów
154	Bezpieczeństwo
155	Żeby przejechać jak najszybciej, bo jest to niebezpieczne miejsce. Dodatkowo dziurawa nawierzchnia wpływa negatywnie na komfort jazdy.
156	wydzielenie trasy od samochodów, zmniejszona predkosc samochodów, mozliwosc jazdy po obu stronach jezdni
157	Wydzielony pas.
158	równy asfalt którego nie ma co szukać, nie potrzebuje osobnego pasa ponieważ na spokojnie jestem w stanie obecnie się poruszać po jezdni
159	przejechać w obu kierunkach
160	Nie jeżdżę rowerem
161	Bezpieczeństwo swoje i pieszych
162	Stan nawierzchni
163	Największym dyskomfortem podczas jazdy rowerem mostami Osobowickimi jest nierówna nawierzchnia chodnika, która stwarza ryzyko przewrócenia się w stronę blisko znajdującej się jezdni. Wykluczam w ogóle jazdę pasem nawierzchni jezdni, gdyż jest to w tym miejscu bardzo ryzykowne i ze względu na parametry pasów ruchu mocno blokuje ruch samochodowy. Nie wspominając już o hałasie i komforcie jazdy. Używając w tym miejscu rowerem pasy jezdni można poczuć się bardzo klaustrofobicznie.



164	Możliwość bezpiecznego przejazdu na drugą stronę jezdni. Najlepiej pod mostami na obu końcach (ewentualnie na południu na wysokości ul. Pasterskiej).
165	Szeroka, gładka i bezpieczna, wydzielona droga rowerowa
166	Osobna droga rowerowa w obydwu kierunkach
167	Równa nawierzchnia, wydzielony pas dla rowerów
168	Gładka nawierzchnia
169	Możliwość jazdy chodnikiem po stronie zachodniej mostu. Na ogół pieszych tam nie ma, więc nikomu nie przeszkadzam.
170	Przejazd przez kładkę, lub pod mostem jak to funkcjonuje przy niektórych mostach byłby super.
171	nie mieć możliwości przejazdu na drugą stronę jezdni gdy zielone światło ma również samochód
172	Żeby samochód mógł mnie wyminąć i najechać na buspas zgodnie z przepisami 1,5 m
173	nie korzystam z roweru
174	Aby droga była bezpieczna, bez dziur i żeby nie potrącić pieszego
175	Jakość Nawierzchni. W wypadku wydzielonej ścieżki warto pomyśleć o odgródzeniu jej od drogi ponieważ na moście czasem wieje mocny wiatr i może być to bardziej niebezpieczne. (przykład mostu Grunwaldzkiego).
176	jeden chodnik dla rowerów, jeden dla pieszych
177	By droga była równa i żeby nie musiec mijać pieszych
178	Osobna ścieżka od samochodów i pieszych
179	Stworzenie bezpieczniejszej ścieżki rowerowej.
180	bezpieczeństwo, co za tym idzie potrzebne są osobne trasy rowerowe, wydzielone z chodnika, a nie wzdłuż jezdni!!!
181	Obecnie warunki na mostach są tragiczne. Konieczne jest wyznaczenie tras rowerowych (najlepiej po obu stronach mostu). Ważne jest również uspokojenie ruchu samochodowego (np. poprzez węższe pasy ruchu).
182	nie jechałem tamtędy rowerem
183	ścieżka rowerowa
184	By nie było dziur, jak obecnie.
185	Nierówna nawierzchnia, która jest niebezpieczna. Brak wydzielonej drogi rowerowej
186	Szerokość i profil jezdni
187	Teraz warunki ruchu rowerem na moście są tragiczne, jest skrajnie niebezpiecznie. Powinna tu powstać bezpieczna, wygodna trasa rowerowa dla osób mieszkających na Różance, Polance, Polanowicach czy Lipie Piotrowskiej. Powinna ona być wydzielona od ruchu aut i pieszych. Jest to najważniejszy element przebudowy mostu. Rozwiązaniem mogą być obustronne kładki rowerowe, podczipione do mostu, chowające rury ciepłownicze, ALE tylko wtedy, gdy powstaną OD RAZU, a nie za jakiś czas. Trasy rowerowe powinny być najlepiej po obu stronach, dzięki czemu osoby korzystające z rowerów nie będą musiały przekraczać jezdni (wariant IV). Dodatkowo istotne jest zorganizowanie przestrzeni w taki sposób, by niemożliwe było przekraczanie dozwolonej prędkości 50 km/h.
188	Bezpieczeństwo łatwość dostępu z centrum
189	Wystarczy równa powierzchnia.



190	Słaba nawierzchnia i ruch pieszy utrudniają przejazd
191	wydzielona ścieżka rowerowa
192	Potrzeba równej drogi, na której nie ma ryzyka wywrócenia się i stworzenia przy tym niebezpiecznej sytuacji. Możliwość niezależnego przejazdu (od samochodów i pieszych).
193	Bezpieczeństwo
194	ciągłość infrastruktury po obu stronach przeprawy, możliwość bezpiecznego poruszania się osobnym ciągiem dla rowerów (a nie chodnikiem)
195	Bezpieczeństwo jest najważniejsze, ścieżka musi być wydzielona np. separatorami, od ruchu samochodowego, ale też aby nie kolidować z pieszymi.auta nie mogą wjeżdżać na ścieżkę.
196	Wydzielone w obie strony pasy ruchu niezależne od pasów dla pieszych i samochodów
197	równa powierzchnia
198	Gładka nawierzchnia chodnika, po którym odbywałby się ruch pieszy i rowerowy. Mimo wąskiego chodnika, spokojnie zmieszczą się, tak jak mieszczą się na wąskim chodniku mostu Trzebnickiego. Wydzielanie pasa rowerowego z jezdni - spowoduje utrudnienia w ruchu do/z centrum. Współdzielenie jezdni przez samochody i rowery jest niebezpieczne.
199	Brak odpowiedniej nawierzchni przejazdu, brak możliwości przejechania na drugą stronę poza jedynymi światłami(idealnym rozwiązaniem byłaby kładka)
200	oddzielenie od pasa jezdni
201	nie korzystam z roweru
202	Oddzielna ścieżka rowerowa.
203	stan nawierzchni na chodniku !!! same dziury - i absolutnie nie namawiajcie mnie do jazdy po jezdni - z tym spiętrzeniem ruchu samochodów to samobójstwo
204	Równy chodnik. Tak, bezpieczniej tam jechać chodnikiem.
205	żeby rower nie zabierał miejsca autom, ani nie miał wspólnego pasa z autem
206	Bezpieczny przejazd przez drogę od strony wjazdu na osiedle ulicą bałtycką
207	Nie jadę z samochodami po jezdni ,ani obok nich , droga rowerowa musi być na tym samym bezpiecznym poziomie co chodnik. Proszę pamiętać na rowerach jeżdżą też dzieci.
208	Bezpieczeństwo poprzez oddzielenie od pasa ruchu dla pojazdów oraz ciągów pieszych.
209	Nie przejeżdżam przez Most Osobicki na rowerze, bo nie jestem samobójca... Przy obecnej nawierzchni realnie grozi to upadkiem pod kola jadących obok samochodów, więc logiczniejszy (i o wiele dłuższy) jest przejazd ul. Na polance do mostów Trzebnickich. Natomiast z perspektywy rowerzysty uważam, że przy braku możliwości poszerzenia mostu, kładka jest JEDYNYM sensowym rozwiązaniem, aby ruch rowerowy miał racje bytu w tej okolicy. Idealem byłyby oczywiście dwie kładki w obie strony, ale sukcesem będzie chociaż jedna.
210	Bezpieczeństwo, oddzielenie od aut, szybkość
211	Nie jeżdżę tędy na rowerze - nie mam zdania.
212	Ograniczenie prędkości przez samochody.
213	zniszczona nawierzchnia mocno przeszkadza, organizacja ruchu jest w porządku
214	Potrzeba równych, przejezdnych ścieżek
215	Równość chodnika, bezpieczeństwo podróżowania



216	Jakość nawierzchni, bezpieczeństwo. Obecnie boję się, że można spaść z krzywego chodnika na jezdnię
217	Równa nawierzchnia oraz możliwość poruszania się w obie strony po obu stronach mostu. Wybierając rower mamy zwykle na celu oszczędność czasu, który znacznie tracimy stojąc na światłach żeby się dostać na drugą stronę drogi.
218	Bezpieczeństwo i walory krajobrazowe
219	Bezpieczeństwo. Tam jest bardzo wąsko. Można zostać zahaczonym np. przez lusterko samochodowe.
220	bezpieczeństwo, beznadziejna jakość nawierzchni
221	Bardzo nie lubię jeździć tędy rowerem (pieszo zresztą też nie) ze względu na brak wydzielonej infrastruktury dla rowerzystów. Uważam, że jest to bardzo ważne, aby każdy użytkownik mostów miał swoją przestrzeń, która powinna być od siebie oddzielona. Te trasy powinny być w obie strony. Myślę, że proponowana kładka też ma sens, ale tylko wtedy kiedy powstanie od razu (podczas remontu mostów), aby nie zniechęcać rowerzystów.
222	Na moście powinna powstać bezpieczna trasa rowerowa zgodnie z zapisami Studium Wrocławia. Trzeba wybrać wariant o największej przepustowości liczonej w osobach, a nie w pojazdach (wariant II lub IV). Niedopuszczalne jest stworzenie kładki odsuniętej od konstrukcji mostu, która wydłuży drogę rowerzystom oraz zwiększy czas jazdy.
223	Nawierzchnia, możliwość płynnej jazdy, oddzielenie od samochodów i pieszych.
224	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
225	Nic
226	<ul style="list-style-type: none">- bezpieczeństwo jazdy- separacja od samochodów- separacja od pieszych- obustronność drogi w dwie strony (jedna strona będzie absolutnie niewystarczająca i wymuszająca łamanie przepisów lub zmniejszająca bezpieczeństwo)- szybkość i niezawodność- szerokość drogi dla rowerów
227	Bezpieczeństwo
228	rowery po starych chodnikach
229	proszę najpierw sprawdzić realną intensywność ruchu rowerowego na tym moście. większa jest na mostach Trzebnickich
230	Równa nawierzchnia
231	Bezpieczeństwo. Obecnie przejazd jest bardzo niebezpieczny.
232	Wydzielona droga dla rowerów
233	Bezpieczeństwo, czyli oddzielenie od ruchu zarówno pieszego jak i samochodowego. Most jest bardzo wąski i nie ma możliwości aby pogodzić razem rowerzystów, pieszych, kierowców i transport publiczny. Najlepszą opcją jest dedykowana pieszo rowerowa kładka obok mostu.
234	Poruszanie się po równej nawierzchni, korytarzem wyznaczonych dla ruchu rowerowego.
235	To samo, jak jestem pieszym, żeby nawierzchnia była równa, jeśli póki co nie można zbudować osobnej kładki obok, zostawmy rozstaw jezdni taki jak jest, a mianowicie 2 pasy ruchu w jedna jak i druga stronę, a rowerzystom i pieszym ciąg pieszo rowerowy po dwóch stronach, tak jak ma to miejsce na przykład na mostach pokoju.



236	Ze muszę zmieścić się na wąskim chodniku z pieszymi z psami, poruszającymi się na hulajnogach dziećmi i matkami z wózkami dziecięcymi. To chodnik prowadzący na tereny rekreacyjne. Dużo ludzi
237	Równa nawierzchnia i bezpieczeństwo. Nie chcę przeszkadzać pieszym ani samochodom. Obecnie jest tragicznie.
238	Nawierzchnia oczywiście (przejeżdżam przez most chodnikiem). Ale ze względu na to, że chodnik jest zbyt wąski (tak jak i pasy ruchu samochodowego) mam wrażenie, że jadę tuż obok aut i jak się przewrócę na tych płytach, to coś mi się stanie.
239	Bezpieczeństwo: jazda na ogólnych zasadach po jezdni nie wchodzi dla mnie w ogóle w grę. Wolę już łamać przepisy jadąc po chodniku.
240	Pas dla rowerów.
241	Fizyczne odseparowanie od pasów przeznaczonych dla aut.
242	Stan nawierzchni i bezpieczeństwo.
243	Szerokość fragmentu ścieżki, na której czekam na zmianę świateł
244	Równa nawierzchnia plus odpowiednio szeroki chodnik (tak jeżdżę chodnikiem, obecny układ uważam za niebezpieczny by korzystać z jezdni)
245	oddzielenie od ruchu samochodowego
246	Most jest rowerowo dobrze połączony ze ścieżkami po dwóch stronach. Na mostach szczególnie ważne jest bezpieczeństwo, bo na mostach bardziej wieje i jest bardziej ślisko, nagły podmuch może doprowadzić do wypadku. Ciasna jazda razem z samochodami nie jest rozwiązaniem które spowoduje, że mieszkańcy wybiorą rower.
247	Wygodna, równa ścieżka rowerowa, oraz brak konieczności jazdy ulicą, wspólnie z sakocjodami
248	Bezpieczeństwo - w tym szerokość ścieżki.
249	Bezpieczeństwo, oddzielenie od pieszych i ruchu samochodowego
250	Ten most to kluczowe miejsce dla rowerzystów jeżdżących wzdłuż Odry. Jest to moim zdaniem najprzyjemniejszy szlak rowerowy we Wrocławiu z rekreacyjnego punktu widzenia (obok ścieżki na wale nad Widawą). W weekend przez most będzie jeździć mnóstwo rowerzystów. Dzisiaj większość wybiera Most Trzebnicki, ale to tylko dlatego, że jest w nieco lepszym stanie. Najważniejsze dla mnie to, by mieć możliwość jechać rowerem od strony Mostu Milinijnego ul. Osobowicką móc przekroczyć rzekę i wjechać w ul. Pasterską na wschód. Jest to ważne dla rowerzystów, ponieważ jadąc dalej można przejechać pod Mostem Trzebnickim a dalej też Warszawskimi. A więc teoretycznie od Mostu Osobowickiego można jechać rowerem bez przekraczania ulic aż do Mostu Zwierzynieckiego. W drugą stronę podobnie można dojechać do Lasu Rędziańskiego i dalej.
251	Aby móc wygodnie przejechać bez konieczności zwalniania z powodu wąskiego chodnika. Bezpieczeństwo, aby być oddzielonym od ruchu samochodowego.
252	Nie utrudniać ruchu innym.
253	Na dzień dzisiejszy mosty "nie zapraszają rowerzysty" - zaliczam go do niebezpiecznego przejazdu, jezdni jest w złym stanie technicznym, nie ma wydzielonych dróg rowerowych, więc wybieram chodnik, który jest najgorszym chodnikiem na moście w mieście.
254	Wydzielona i bezpieczna infrastruktura. Brak krawężników na drodze rowerowej. Miejsce do manewrów i zatrzymania się nawet rowerem towarowym za i przed mostem. Długie czasy cyklu świateł dla rowerzystów.



255	Zbyt wąski pas dla aut i rowerzystów, jest tu niebezpiecznie. Stan nawierzchni dodatkowo zwiększa niebezpieczeństwo - rowerzyści są spychani na brzeg drogi, w pobliżu wysokiego krawężnika, w czasie złych warunków atmosferycznych w tej części jezdni tworzą się kałuże, co uniemożliwia ocenę stanu drogi, zanim się na nią wjedzie
256	Przeżyć! Obecne warunki są kompletnie niebezpieczne.
257	Wydzielona trasa rowerowa, dobrej jakości płaska nawierzchnia (żadnych kostek, rower potrzebuje gładkiej, antypoślizgowej powierzchni)
258	Bezpieczeństwo
259	Wydzielony trakt.auta i autobusy jeżdżą przez most szybko, z kolei w zimie na tak otwartym terenie obecne są mocne wiatry utrudniające jazdę jezdnią. Dodatkowym walorem wydzielonej drogi jest możliwość podziwiania widoków i np. bezpiecznego zatrzymania się.
260	moje bezpieczeństwo, które istotnie zwiększyłoby się, gdyby powstał pas rowerowy oddzielony od jezdni samochodowej.
261	Szerokość pasa pieszo rowerowego, w tej chwili jest bardzo wąsko.
262	odseparwanie się od jadących samochodów bo boje sie jedzic obok kogos kto jedzie 50-60kmh
263	Chce mieć swój bezpieczny pas!
264	Przetrwanie.
265	Oddzielenie od ruchu samochodowego, szybkość przejazdu, możliwość wjazdu na ścieżki wzdłuż wałów nad rzeką.
266	Wydzielony pas rowerowy, po obu stronach drogi.
267	Bezpieczeństwo
268	Płynność ruchu bezpieczeństwo jakość asfaltu oraz szybkość przedostania się na drugą stronę drogi
269	Wydzielenie pasa rowerowego w obu stronach. Czy to na jezdni czy z chodnika, nawet kosztem poszerzenia mostu.
270	bezpieczeństwo i jego świadomość, a więc wydzielona ścieżka dla rowerów
271	Oddzielenie od innych użytkowników, głównie samochodów i tramwaji.
272	Bezpieczeństwo na osobnym pasie, bez konieczności przeciskania się między autami
273	chodniki są szerokie, powinny być i dla rowerzystów i dla pieszych. Najgorszy jest stan ich nawierzchni. Na pewno nie powinno się zmuszać rowerzystów do jazdy po jezdni, lepiej zamienić chodniki na ścieżkę pieszo-rowerową. Ruch pieszy jest tam i tak znikomy, piesi i rowerzyści sobie nie przeszkadzają. Poruszają się tak po wałach, gdzie jest dużo większy ruch i też nie ma problemu
274	Teraz się boje. Nawierzchni w obu kierunkach (nie jeżdżę po ulicy tam zbyt niebezpiecznie) oraz ludzi na chodniku i zbyt blisko jadących aut. Potrzebuje odrębnego pasu dla rowerów oddzielnego od aut.
275	W perspektywie przebudowy mostów to najważniejsze byłoby wydzielenie osobnego pasa rowerowego. Możliwość podroży po obu stronach jezdni pozwalałoby na uniknięcie późniejszego przecinania drogi.
276	Najistotniejsze jest, aby rowerzysta miał poczucie bezpiecznego i jednocześnie komfortowego przejazdu przez most, w związku z czym aby miał odrębną drogę rowerową wzdłuż mostu. Jazda wspólnie z autami nie jest niestety bezpieczna z uwagi na wrogi nastawienie kierowców wobec rowerzystów.
277	Równa nawierzchnia, oddzielenie od pieszych i samochodów



278	oddzielenie od innych użytkowników ruchu. Unikam tego miejsca, ponieważ przejazd po ulicy w tym miejscu nie należy do najprzyjemniejszych.
279	na moście na ma wydzielonych pasów rowerowych, na jedni jest niebezpiecznie, chodnik jest w złym stanie
280	Jazda rowerem po ulicy na moście jest bardzo ryzykowna i niebezpieczna bo grozi potrąceniem przez inne pojazdy dlatego jeżdżę po chodniku ale bardzo ostrożnie żeby się nie wyrzucić na jezdnię bo Istniejąca nawierzchnia przypomina klawisze "zepsutego fortepianu" i
281	Bezpieczeństwo. Obecne chodniki są zbyt wąskie, by poruszali się nimi piesi i rowerzyści. Poruszanie się ulicą na tym odcinku jest skrajnie niebezpieczne.
282	Ciasnota - dlatego musi być kładka
283	Ciągle zatrzymywanie żeby moc ominąć pieszych, chciałabym tego uniknąć oraz spadki w płytach betonowych
284	wyraźne oddzielenie od ruchu samochodowego
285	Bezpieczne, dwukierunkowe trasy rowerowe po obu stronach mostu. Oddzielone od ruchu pieszego i samochodowego. Mogą być na kładkach po obu stronach mostu pod warunkiem wybudowania tych kładek w ramach remontu mostu i dogodnego połączenia tras. Dodatkowo tak jak w wypadku pieszych, infrastruktura utrudniająca samochodom przekraczanie prędkości.
286	Bezpieczeństwo
287	Poszerzenie mostów, tak aby zmieścili się piesi, rowerzyści, 2 pasy dla aut i buspas/tramwaj. Ewentualnie jeśli nie ma kasy na tak oczywistą inwestycję, to dobudować "tylko" kładki z boku mostów dla pieszych i rowerzystów, a całe mosty przeznaczyć na 2 pasy dla aut + buspas/tramwaj.
288	Obecnie na moście Osobowickim dla rowerzystów największym problemem jest nawierzchnia chodnika, dopiero na drugim miejscu to że jest on wąski. Gdy chodnik jest wąski i jedziemy po nim rowerem, należy jechać pomału. Po moście Osobowickim nigdy nie jeżdżę rowerem po jezdni. Zawsze wybieram wąski chodnik i zwalnim mijając pieszych. Jest to trudne ale możliwe. Ruch pieszy na MO nie jest bardzo duży. Znacznie większy ruch pieszy obserwuję na Moście Trzebnickim.
289	nie dotyczy
290	Fajnie by było żeby nie było dziur co 5cm
291	Bezpieczny przejazd. Asfaltowa scieżka na ktorej nie ma pieszych i ktora zapewnia plynny i bezpieczny przejazd
292	Żeby nie jechać po drodze dla samochodow
293	Żeby mieć osobny pas a nie jechać ulica
294	Zła nawierzchnia
295	Komfort jazdy. Na ten moment go nie ma ponieważ nawierzchnia jest w tragicznym stanie a dodatkowo jak na moście pojawiają się piesi albo towarzysza im zwierzęta to trzeba ich omijać lub wyprzedzać co nie zawsze jest łatwe przy większym ruchu i utrudnia poruszanie zarówno rowerzystom jak i pieszym.
296	Bezpieczeństwo (oddzielenie od samochodów) i równa nawierzchnia (bez dziur).



297	<p>Teraz warunki ruchu rowerem na moście są tragiczne, jest skrajnie niebezpiecznie. Powinna tu powstać bezpieczna, wygodna trasa rowerowa dla osób mieszkających na Różance, Polance, Polanowicach czy Lipie Piotrowskiej. Powinna ona być wydzielona od ruchu aut. Jest to najważniejszy element przebudowy mostu.</p> <p>Rozwiązaniem mogą być obustronne kładki rowerowe, podczipione do mostu, chowające rury ciepłownicze, ALE tylko wtedy, gdy powstaną OD RAZU, a nie za jakiś czas.</p> <p>Trasy rowerowe powinny być najlepiej po obu stronach, dzięki czemu osoby korzystające z rowerów nie będą musiały przekraczać jezdni.</p> <p>Dodatkowo istotne jest zorganizowanie przestrzeni w taki sposób, by niemożliwe było przekraczanie dozwolonej prędkości 50 km/h.</p>
298	Nie przejeżdżam jako rowerzysta
299	Jazda osobnym pasem niż auta
300	<p>Żeby dojechać do końca mostu zachowując pełne uzębienie. Aktualna jakość nawierzchni zarówno na chodniku jak i na jezdni jest w opłakanym stanie. Poza tym chodnik jest dość wąski i wyprzedzając pieszych jest to mocno utrudnione.</p> <p>Dodatkowo duży hałas wynikający ze stanu jezdni i torowiska powoduje, że nawet używanie dzwonka nie daje czasem efektu.</p>
301	Równość nawierzchni, bezpieczna odległość od aut
302	Chciałbym korzystać z chodnika dla pieszych.
303	Oddzielenie od samochodów, tramwajów oraz ścieżka po każdej ze strony drogi
304	Równa nawierzchnia.
305	<p>Bezpieczeństwo i wygoda. Powinna tu powstać bezpieczna, wygodna trasa rowerowa dla osób mieszkających na Różance, Polance, Polanowicach czy Lipie Piotrowskiej. Powinna ona być wydzielona od ruchu aut. Jest to najważniejszy element przebudowy mostu. Rozwiązaniem mogą być obustronne kładki rowerowe, podczipione do mostu, chowające rury ciepłownicze, ALE tylko wtedy, gdy powstaną OD RAZU, a nie za jakiś czas. Trasy rowerowe powinny być najlepiej po obu stronach, dzięki czemu osoby korzystające z rowerów nie będą musiały przekraczać jezdni.</p> <p>Dodatkowo istotne jest zorganizowanie przestrzeni w taki sposób, by niemożliwe było przekraczanie dozwolonej prędkości 50 km/h.</p>
306	Bezpieczeństwo, niestety kiedy jedziesz rowerem i ktoś idzie z nad przeciwka lub w tą samą stronę jest niebezpiecznie. Strasznie wąsko i dziurawo.
307	Nawierzchnia
308	Najistotniejsze dla mnie jest bezpieczeństwo, nie da się przejechać rowerem przez most po jezdni, samochody jadą jednocześnie z tramwajem, z zbyt dużą prędkością. Wole przeprowadzić rower chodnikiem niż jechać jezdnią.



309	<p>Obecnie warunki ruchu rowerem na moście są tragiczne, po jezdni jest to skrajnie niebezpieczne, a po chodniku też ze względu na nawierzchnię możliwość upadku z roweru</p> <p>Powinna tu powstać bezpieczna, wygodna trasa rowerowa dla osób mieszkających na Różance, Polance, Polanowicach i dalej, tak jak ja, bym mogła jeździć rowerem wygodnie przez Most Osobowicki lub kładkami obok niego. Powinna ona być wydzielona od ruchu aut. Jest to według mnie najważniejszy element przebudowy mostu.</p> <p>Rozwiązaniem mogą być obustronne kładki rowerowe, podczipione do mostu, chowające rury ciepłownicze, muszą one powstać OD RAZU, przy remoncie mostu równocześnie, a nie za jakiś czas.</p> <p>Trasy rowerowe powinny być najlepiej po obu stronach, dzięki czemu osoby korzystające z rowerów nie będą musiały przekraczać jezdni.</p> <p>Dodatkowo istotne jest zorganizowanie przestrzeni w taki sposób, by niemożliwe było przekraczanie dozwolonej prędkości 50 km/h np. progi zwalniające.</p>
310	nie jeżdżę tamtędy na rowerze
311	chcemy kładki pieszo-rowerowej!
312	nie przejeżdżam przez ten most jako rowerzysta, ta droga nie jest popularna wśród rowerzystów
313	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu zwłaszcza samochodów
314	Bezpieczeństwo, odgródzenie od pojazdów
315	Jako rowerzysta boję się przejeżdża przez most. Chodnik jest nie równy, a po jezdni jeżdżą szybko samochody. Most jest niebezpieczny dla rowerzystów.
316	Bezpieczna odległość od ruchu kołowego.
317	To, że nie da się aktualnie przejechać. Chodnik (dziurawy jak sito) to nie ścieżka rowerowa. Po ulicy jechać się nie da, też dziury i duży ruch.
318	rowerem wolę przemieszczać się po moście trzebnickim
319	Oddzielenie od samochodów
320	<p>Teraz warunki ruchu rowerem na moście są tragiczne, jest skrajnie niebezpiecznie.</p> <p>Powinna tu powstać bezpieczna, wygodna trasa rowerowa dla osób mieszkających na Różance, Polance, Polanowicach czy Lipie Piotrowskiej. Powinna ona być wydzielona od ruchu aut. Jest to najważniejszy element przebudowy mostu.</p> <p>Rozwiązaniem mogą być obustronne kładki rowerowe, podczipione do mostu, chowające rury ciepłownicze, ALE tylko wtedy, gdy powstaną OD RAZU, a nie za jakiś czas.</p> <p>Trasy rowerowe powinny być najlepiej po obu stronach, dzięki czemu osoby korzystające z rowerów nie będą musiały przekraczać jezdni.</p> <p>Dodatkowo istotne jest zorganizowanie przestrzeni w taki sposób, by niemożliwe było przekraczanie dozwolonej prędkości 50 km/h.</p>
321	<p>Zostałem potrącony przez samochód na Mostach Osobowickich w maju 2019 roku, gdy jechałem rowerem jezdnią w kierunku centrum. Kierowca nie zachował bezpiecznej odległości, pasy ruchu na mostach są bardzo wąskie.</p> <p>Moim zdaniem rowerzyści powinni mieć w tym miejscu wydzielone ścieżki rowerowe w obie strony. Jeśli ścieżka będzie tylko w jedną stronę, w kierunku gdzie jej nie ma, rowerzyści będą dalej poruszać się chodnikiem czyniąc zagrożenie dla pieszych albo jezdnią narazając się na potrącenie.</p>
322	Szerokość i nawierzchnia ścieżki rowerowej



323	Nie da się jechać po ulicy ze względu na auta i tramwaj, a po chodniku też bardzo ciężko bo jest dużo pieszych
324	bezpieczny przejazd
325	bezpieczeństwo
326	Bym mógł komfortowo , bezkonfliktowo przejechać na drugą stronę po osobnej kładce
327	Osobny pas dla rowerów
328	brak równej jezdni, wąski pasy zmuszające do jazdy po równie nierównych i wąskich chodnikach.
329	Aby ruch odbywał się po obu stronach mostu (może być w jednym kierunku) po wyznaczonym pasie
330	Gładka nawierzchnia, na rowerze znacznie bardziej czuć nierówności i wpływa to na komfort jazdy, oraz oddzielenie od innych uczestników ruchu
331	Wydzielona ścieżka rowerowa
332	Droga rowerowa po obu stronach
333	Rodzaj nawierzchni - gładka, odpowiednia szerokość ścieżki, odgraniczenie od jezdni.
334	Oddzielenie ruchu od innych użytkowników - pieszych i samochodów
335	Bezpieczeństwo i większą odległość od aut
336	Równa nawierzchnia oraz wydzielony chodnik dla rowerzystów .
337	Najważniejsza powinna być odpowiednia szerokość ścieżki rowerowej, odseparowanie od ruchu samochodowego, brak pieszych na ścieżce.
338	Bezpieczeństwo Potrzebujemy kładki pieszo-rowerowej przy Mostach Osobowickich!
339	Bezpieczeństwo, oddzielenie od samochodów, dlatego kładka pieszo-rowerowa byłaby najlepszym rozwiązaniem
340	Bezpieczeństwo
341	most nie jest aż tak istotny dla rowerzystów- należy zaprojektować kładkę co jest najsensowniejszym rozwiązaniem
342	w tej chwili nic- unikam tego mostu, ponieważ jest niebezpieczny ze względu na nawierzchnię, wąskie pasy ruchu, brak oddzielenia od samochodów
343	Aby nie wpadać na przechodniów, którzy bardzo często nie respektują zasady prawej strony.
344	Bezpieczeństwo, poruszanie się po jezdni w przypadku gdy poruszają się po nim auta i tramwaje jest za dużym wyzwaniem i stresem. To samo jeśli jest się kierowcą auta.
345	Wydzielenie wspólnego z pieszymi ciągu komunikacyjnego, poza głównym pasem drogowym - bez zwężania pasów drogowych. Zwężenie pasów i powiększenie korków spowoduje zwiększenie zanieczyszczenia w obszarze dojazdu do mostu.
346	Równy pas ruchu rowerowego lub pieszorowerowego. Pieszych przez most przechodzi niewielu, więc pas pieszorowerowy z równą nawierzchnią byłby idealnym rozwiązaniem.
347	Równa nawierzchnia oraz odseparowanie od pasów ruchu dla samochodów oraz chodnika
348	Wyodrębniony pas dla rowerzystów, który może znajdować się obok chodnika. Bezkolizyjność z ruchem rowerzysty- pieszy, przejazdu dla rowerzystów na drugą stronę drogi, droga bez dziur
349	Bezpieczeństwo
350	Wydzielony pas ruchu dla rowerów w obie strony



351	że na chodniku są takie dziury, że można się zabić, a chodnik ma tak głupio wysoki krawężnik, że spadając z niego, można się zabić
352	Wystarczająco dużo miejsca dla mnie i dla pieszych.
353	Bezpieczeństwo
354	Najlepsza by była kładka poza mostem dla rowerzystów
355	Bezpieczeństwo, dostateczna ilość miejsca, którego tam brak
356	teraz to jest czarny punkt Wrocławia dla rowerzystów. Nowopowstała trasa powinna być wydzielona (od ruchu aut na pewno) i po obydwu stronach mostu
357	Jako rowerzystka boje sie ze sie po prostu tam wywroce i wpadne pod auto. nie wiadomo tak naprawde gdzie jechac tym mostem - na chodniku o ile mozna tak nazwac posklejane smola plyty, latwo o wywrotke, przebicie opony a na samej ulicy nie jest lepiej - auta, tramwaje, ciagly ruch. Kładka pieszo rowerowa zalatwila by te problemy. Rowniez warto zwrocic uwage co sie dziejez tuz obok na ul Osobowickiej, jak jedzie sie rowerem z mostow. Swiatlo dla rowerow szybko zmienia sie na czerwone, chociaz dla pieszych jest zielone. prowadzac rowerm ciezko jest sie tam "wbic" bo auta z Bałtyckiej skrecaja juz w Osobowicka, nie patrzac tak naprawde jakie swiatlo ma pieszy/rower.
358	Na mostach musi powstać bezpieczna trasa rowerowa oddzielona od ruchu aut. Ruch rowerowy powinien być dopuszczony po obu stronach mostu. Najlepszy jest wariant 4, natomiast jeśli miałyby powstać kładka to tylko po obu stronach mostu. Wariant z budową tylko po jednej stronie utrudni ruch rowerowy zmuszając do przekraczania jezdni i strat czasu. Co więcej może on spowodować wydłużenie drogi dla jadących rowerem.
359	oddzielenie od samochodów, jakość nawierzchni
360	Bezpieczeństwo i niestanie na światłach.
361	Równa nawierzchnia, brak zagrożeń ze strony pojazdów.
362	nawierzchnia
363	szybkość i bezpieczeństwo - wybudowanie oddzielnej kładki dla ruchu pieszego i rowerowego obok mostu - z uwzględnieniem trwałego (stałego) oddzielenia od pieszych
364	Bezpieczny, szybki przejazd po odrębnym pasie ruchu
365	Bezpieczeństwo. Wystarczająca szerokość aby móc się poruszać bezpiecznie, oddzielenie od ruchu pieszego. Możliwość zatrzymania się w razie awarii roweru na pasie dla pieszych.
366	To żeby móc jechać po oddzielnej trasie. Ani po chodnikach żeby nie przeszkadzać pieszym ani po jezdni żeby nie przeszkadzać kierowcom.
367	Bezpieczeństwo. Z uwagi na ograniczoną szerokość mostów lepiej żeby rower i piesi byli razem niż rower i samochody. To krótki odcinek, przy kulturze jazdy piesi i rowerzyści się pomieszczą razem.
368	odległość od samochodów/tramwajów. Obecnie jest niebezpiecznie - koleiny ze starych płyt chodnikowych + bliskość aut sprawia, że bardzo łatwo o nieszczęście.
369	Oddzielenie od samochodów. Absolutnie pas dla rowerów nie może być wydzielaniem jezdni, ani ruch rowerowy nie może się odbywać po jezdni na zasadach ogólnych. Lepiej z jednej strony mieć pas wydzielony tylko dla rowerów niż razem z chodnikiem czy na jezdni po obu stronach jezdni.
370	Bezpieczeństwo
371	Bezpieczeństwo oraz możliwość omijania korków
372	jazda po równej nawierzchni



373	nawierzchnia
374	Płaska nawierzchnia
375	Nie jest istotna ścieżka rowerowa, gdyż ruch pieszych przez most jest znikomy. Ścieżka może być dzielona wraz z pieszymi jest to krótki odcinek.
376	szerokość drogi
377	Bezpieczeństwo, nie zabieranie pasa ruchu kierowcom
378	Kiedy nie jadę między samochodami I między ludzmi
379	Brak bezpieczeństwa - musi być osobna kładka - jak można puścić rower w takim punkcie wraz z tramwajami
380	bezpieczeństwo ruchu, oddzielenie od ruchu samochodowego, możliwość kontynuacji jazdy po przejechaniu mostu
381	Nie zagrożenie pieszym, brak zagrożenia ze strony samochodów oraz nie utrudnianie jazdy kierowcom. Bez zmniejszania przepustowości mostu jedynie kładka pieszo rowerowa byłaby rozwiązaniem, przykładową koncepcję zaproponował (<i>zanonimizowane</i>).
382	Bezpieczeństwo. DDR powinna być wydzielona od jezdni. Może być w ciągu pieszo-rowerowym
383	Zachowanie ciągłości trasy bez konieczności zmiany pasów lub przejeżdżania na drugą stronę ulicy. Mosty Osobowickie wydają się wąskim gardłem więc myślę, że warto rozważyć poszerzenie mostu o kładki lub dobudowy (podobnie jak robią to w Rzeszowie http://bi.gazeta.pl/im/c9/36/fd/z16594633Q,Kladka-rowerowa-mostu-Poniatowskiego.jpg)
384	Szerokość ,nawierzchnia oddzielenie od tirów i tramwajów , najlepiej osobna kładka ponieważ aktualna szerokość mostu nie pozwala na pomieszczenie wszystkich i uczestników ruchu
385	Nie chcę być na jednym pasie z autami- na obecną chwilę jest za wąsko, ruch jest duży, zarówno rowerzyści jak i piesi czują się niekomfortowo i mało bezpiecznie.
386	Bezpieczeństwo przejazdu. Ja jako rowerzysta czułem się bezpieczniej gdy jechałem chodnikiem niż jezdnią, mimo że stan chodnika jest kiepski (nierówności, dziury). Decydowałem się również na chodnik również z tego powodu, że pieszych na moście zazwyczaj jest dużo mniej i nie sprawiało mi to problemu, gdy musiałem ich ominąć, a przy tym nie utrudniałem ruchu samochodowego na zasadzie takiej, że one wlokły się za mną.
387	Obecny stan chodników i jezdni na moście sprawia realne niebezpieczeństwo dla rowerzystów. Pasy ruchu na jezdni są wąskie a duży ruch samochodów sprawia że rowerzysta może czuć się zagrożony. Z drugiej strony brak wyznaczonej trasy rowerowej na moście i bardzo zły stan chodnika dodatkowo utrudniają przejazd.
388	Bezpieczeństwo przejazdu, przydałaby się wydzielona droga.
389	Osobna ścieżka rowerowa.
390	Szerokość dostępnego miejsca
391	Płynność i bezpieczeństwo
392	Chciałabym jechać bezpiecznie - po wydzielonej od jezdni i chodnika ścieżce. Może być wąska, ale koniecznie oddzielona od innych ciągów ruchu. Ważna jest też możliwość wjazdu i zjazdu z mostu do ulicy Na Polance - obecny układ wymusza łamanie przepisów i czekanie na zielone światło na jezdni
393	Aby była wydzielona ścieżka rowerowa
394	bezpieczeństwo



395	bezpieczeństwo - oddzielenie od samochodów, autobusów....
396	w chwili obecnej jest tu fatalny chodnik, uważam, że należy na części chodnika wydzielić pas na rowery
397	Jako dla rowerzysty ważna jest dla mnie równa nawierzchnia (bez kocich głów przy krawężnikach) oraz swobodna możliwość jazdy zarówno na wprost, jak i skręcenia z mostu w prawo lub w lewo.
398	oddzielić się od pieszych
399	bezpieczeństwo (którego aktualnie brak)
400	Jako rowerzysta często korzystam z MO, obecnie jest to droga przez mękę, jedno z gorszych i niebezpiecznych miejsc w całym Wrocławiu. Przydałaby się ścieżka rowerowa.
401	Równa nawierzchnia. Separacja od ruchu kołowego i pieszego. Możliwość kontynuowania przejazdu w ciągu ul. Pasterskiej i Conrada-Korzeniowskiego.
402	Odgrodzenie od ulicy
403	Nie używam roweru
404	wydzielony pas ruchu, lub szeroki pas pieszo-rowerowy
405	Bezpieczeństwo przejazdu.
406	kładka pieszo/rowerowa zaproponowana przez p. (zanonimizowane) rozwiązuje problem
407	bezpieczeństwo i zdrowie(przejazdy blisko aut nawet na wydzielonym pasie są niekorzystne) - kładka byłaby idealnym rozwiązaniem, oddaliłaby od samochodów.
408	Rowerzysta ma możliwość bezpiecznego przejazdu, na wydzielonej części jezdni, dzieląc ją z samochodami, które ustępowałyby mu pierwszeństwa.
409	Bezpieczeństwo jazdy, jakość nawierzchni
410	Łatwość kontynuowania podróży ścieżkami wytyczonymi na wałach.
411	Jakość nawierzchni
412	Szybkość przejazdu, ewentualnie walory widokowe
413	Odseparowanie od ruchu samochodowego (kierowcy jeżdżą nieostrożnie bez poszanowania innych użytkowników ruchu)
414	Oddzielny pas rowerowy, dwukierunkowy, z nieuszkodzona nawierzchnią. Aktualnie istnieje bardzo duże ryzyko potrącenia pieszego lub zderzenia z innym rowerzystą.
415	Kierowcy trąbią kiedy korzystam z jezdni i jadąc od centrum chce skręcić w Osobowicką. Z kolei jadąc chodnikiem z dziećmi mam wrażenie że jadę po podkładach kolejowych a nie chodniku. Naprawdę przydałby się tej nawierzchni przedremont choć na jednej stronie mostu.
416	Obecnie muszę bardzo uważać by w kogoś nie wjechać. Istotne byłoby by rusz rowerowy przebiegał bezpiecznie, zwłaszcza że jest to popularna trasa
417	Bezpieczeństwo
418	Myślę sobie wtedy jakim super pomysłem byłaby kładka.
419	szeroła droga rowerowa, oddzielenie od aut i tramwajów
420	Brak wygodnych ciągów pieszo-rowerowych, są dość wąskie i bardzo nierówne. Akceptuje konieczność zwolnienia i jazdy razem z pieszymi. Wykluczam jazdę jezdnią bez niewydzielonego pasa. Ewentualnie dopuszczam jazdę wydzielonym torowiskiem tramwajowym.
421	Separacja od innych uczestników ruchu.
422	Mało miejsca dla rowerzysty



423	Bezpieczeństwo (oddzielenie od samochodów), w miarę możliwości oddzielenie od pieszych
424	nawierzchnia
425	Nie ma jak przejechać, jest niebezpiecznie i głośno
426	Żeby była ścieżka rowerowa na chodniku, ponieważ ruch ma drodze jest tak ciasny, że strach tam jechać na rowerze i generować dodatkowo zwolnienie ruchu. Nawierzchnia na chodnikach jest dziurawa, połatana i też trzeba strasznie uważać na pieszych bo jest wąsko.
427	Bezpieczeństwo o dzieci które
428	Równa powierzchnia której tam brakuje, jak i szerokość. Obecnie jest problem ze zmieszczeniem się rowerem gdy idą ludzie
429	Żeby nie mieć kontaktu z pieszymi i samochodami.
430	Wąski przejazd wśród pieszych, wstrząsy
431	Oddzielenie
432	Nigdy nie przejeżdżam zgodnie z prawem jezdnią, gdyż jest to śmiertelnie niebezpieczne. Jazda po dziurawym i wąskim chodniku jest też trudna. No ale nie można zważać jezdni dla komunikacji zbiorowej uszczęśliwiając tylko pieszych i rowerzystów. Większość ruchu na moście to transport zbiorowy i auta.
433	Oddzielenie od innych użytkowników
434	Abym nie jechała tym samym pasem co samochody
435	żeby było bezpiecznie. Ale czeto też jadę z dzieckiem zakupami samochodem i zależy mi na dużej przepustowości mostu pod względem ruchu samochodowego.
436	Bezpieczeństwo- co oznacza wyznaczoną ścieżkę dla rowerów.
437	Nie chcę się bać że auto mnie zahaczy lusterkiem i potrąci
438	Bezpieczeństwo, możliwość spokojnego przejazdu, oddzielenie od ruchu samochodowego.
439	Szerokość drogi łączonej z użytkownikami pieszymi dla bezpieczeństwa, możliwość przejazdu na drugą stronę
440	Możliwość spokojnego, bezkolizyjnego przejazdu z dzieckiem na rowerze bez stresu o to, że samochody nie zauważa dziecka
441	Najistotniejsze jest to żeby jak najszybciej przejechać przez ten most i mieć to z głowy bo jazda tym mostem nieprzyjemna i niebezpieczna. Staram się jechać okrężną drogą żeby tylko ominąć ten most ale nie zawsze mam na to czas jadąc rowerem a idąc pieszo tym bardziej.
442	Bezpieczeństwo, równa nawierzchnia, oddzielenie od pojazdów silnikowych - osobna przeprawa - kładka
443	Bezpieczeństwo, którego obecnie nie ma z powodu na wąski chodnik i brak ścieżki rowerowej
444	Aktualnie przejazd jest bardzo niebezpieczny, chodniki wąskie i krzywe, na ulicy duży ruch, nie czuje się bezpiecznie jadąc rowerem. Dla rowerzysty ważne jest by ścieżka nie kolidowała z chodnikiem i ruchliwa ulica.
445	Bezpieczeństwo własne i pieszych. Najlepiej oddzielny pas ruchu natomiast nie wydzielony z jezdni
446	Przeszkadza hałas samochodów i tramwajów
447	Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów
448	By jechać ścieżką, a nie ulicą
449	Bezpieczny i swobodny przejazd nawed z dziećmi z dala od tramwajów



450	bezpieczeństwo, obecnie trzeba mijać slalomem pieszych oraz innych cyklistów
451	Bezpieczeństwo, którego brakuje przy dziurawych chodnikach i bliskości jezdni
452	Oddzielny pas ruchu
453	Osobna kładka pieszo-rowerowa.
454	Oddzielenie od ruchu samochodowego, bo jest wąsko i kierowcy nie zachowują odstępu. Najlepiej zbliżyć do siebie ciąg pieszy i rowerowy i na stałe odgradzić od samochodowego i tramwajowego.
455	Bezpieczeństwo
456	odległość od innych uczestników ruchu - pieszych i pojazdów oraz stan nawierzchni
457	Nierówna niebezpieczna nawierzchnia
458	Nie przejeżdżam, bo to niewygodne i niebezpieczne. To musi się zmienić! Główna trasa do centrum dla dziesiątek tys. mieszkańców nie może tak wyglądać.
459	Kompletny chaos w zakresie połączenia dróg rowerowych po obu stronach z mostem (nie wiadomo jak się włączyć do ruchu na moście i jak z niego zjechać).
460	Teraz warunki ruchu rowerem na moście są skrajnie niebezpieczne. Powinna tu powstać bezpieczna, wygodna trasa rowerowa dla osób mieszkających na północnych osiedlach. Powinna ona być oddzielona od ruchu aut. Jest to najważniejszy element przebudowy mostu. Rozwiązaniem mogą być obustronne kładki rowerowe, podczipione do mostu, chowające rury ciepłownicze, ALE TYLKO WTEDY, gdy powstaną OD RAZU, a nie za jakiś czas. Trasy rowerowe powinny być po obu stronach, dzięki czemu osoby korzystające z rowerów nie będą musiały przekraczać jezdni.
461	Teraz warunki ruchu rowerem na moście są tragiczne, jest skrajnie niebezpiecznie. Powinna tu powstać bezpieczna, wygodna trasa rowerowa dla osób mieszkających na Różance, Polance, Polanowicach czy Lipie Piotrowskiej. Powinna ona być wydzielona od ruchu aut. Jest to najważniejszy element przebudowy mostu. Rozwiązaniem mogą być obustronne kładki rowerowe, podczipione do mostu, chowające rury ciepłownicze, ALE tylko wtedy, gdy powstaną OD RAZU, a nie za jakiś czas. Trasy rowerowe powinny być najlepiej po obu stronach, dzięki czemu osoby korzystające z rowerów nie będą musiały przekraczać jezdni. Dodatkowo istotne jest zorganizowanie przestrzeni w taki sposób, by niemożliwe było przekraczanie dozwolonej prędkości 50 km/h.
462	Droga nie z autami
463	Bezpieczeństwo, ale niekoniecznie kosztem zmniejszania przepustowości aut
464	Teraz się prawie nie da przejechać, ponieważ jazda po ulicy to niemal samobójstwo przy takim rychu i nawierzchni, natomiast jazda chodnikiem jest wyjątkowo uciążliwa ze względu na nawierzchnie. Również ciężko jest wymijać się z innymi użytkownikami chodnika
465	Równy chodnik, oddzielenie ścieżki rowerowej od ruchu samochodowego, ścieżka współdzielona z chodnikiem dla pieszych.
466	Szybkość przejazdu
467	Bezpieczeństwo. Do tego problemem jest bardzo zniszczona i uszkodzona faktura jezdni/chodników.
468	Nie korzystam - mosty są zbyt wąskie, jazda rowerem po jakiegokolwiek jezdni we Wrocławiu to zły pomysł - bardziej walka o przetrwanie między samochodami i autobusami niż szybki, wygodny transport. Powinna być osobna ścieżka rowerowa, niepołączona z chodnikiem.



469	Że jadę po nierównej nawierzchni i muszę uważać na pieszych idących również tym samym chodnikiem (który nie jest szczególnie szeroki)
470	oddzielenie od ruchu samochodowego, w obu kierunkach
471	Zasady ruchu drogowego są jasne. Nie jest problem przedostanie się na drugą stronę mostu ale zachowanie uczestników ruchu. Chodzi zarówno o samochody nie zostawiające rowerzystom wystarczającej przestrzeni jak i o rowerzystów jeżdżących chodnikiem. To nie przebudowa mostu tylko patrol policji zwracający uwagę ZARÓWNO na pieszych jak i na rowerzystów może załatwić sprawę
472	Ponieważ tego tematu nikt nie porusza, proszę uwzględnić, że most osobowicki jest naprawdę rzadko użytkowany przez pieszych. Umożliwienie poruszania się rowerem po chodniku wspólnie z pieszymi rozwiąże problem braku miejsca na przyzwoitą rozbudowę.
473	Brak
474	Nie przejeżdżam tą trasą
475	Wydzielony pas dla rowerów lub ścieżka pieszo-rowerowa.
476	Wpuszczenie rowerów na ciąg pieszo-rowerowy - po obu stronach
477	Nie ma przejazdu przez most osobowicki, jazda po jezdni również nie jest możliwa bo jest tylko jeden pas ruchu
478	dobra nawierzchnia
479	Unikam przejeżdżania mosty na rowerze, ponieważ chodniki są wąskie, nawierzchnia nierówna a bliskość samochodów wzbudza poczucie niebezpieczeństwa. Ciężko jest wyminąć pieszych i innych rowerzystów. Mimo tego często się nimi poruszam, ponieważ jest to najkrótsza trasa prowadząca do Rynku, Narodowego Forum Muzyki, na ulicę Grabiszyńską czy Borowską.
480	są straszne dziury - tam się nie da jechać, pilnuję żeby nie wpaść w jakieś wykroty i czy nie wjadę w pieszego
481	Chodnik jest nierówny, mało komfortowy.
482	Nierówny chodnik.
483	Wyodrębniona ścieżka dla rowerów
484	Równa nawierzchnia i jazda w odpowiedniej odległości od samochodów.
485	Niewspółdzielenie przestrzeni z pieszymi. O wiele bardziej atrakcyjne jest jeżdżenie "stroną wschodnią" - istnieje dalej bowiem DDR w kierunku pl. Staszica po tej stronie.
486	Równa ścieżka rowerowa
487	Równa nawierzchnia
488	Ścieżka rowerowa oddzielona od pieszych i samochodów
489	Jako rowerzysta są dobre warunki przejazdu, czyli brak dziur i relatywnie szeroka droga przejazdu ewentualnie ścieżka rowerowa
490	Bezpieczeństwo i wygoda
491	Nie przejeżdżam przez most Osobowicki tylko przez Trzebnicki.
492	poczucie bezpieczeństwa
493	Brak bezpieczeństwa obecnie - ruch samochodowy jest tam niebezpieczny. Brak podstawowego komfortu, gdy jedzie się po chodniku - nawierzchnia w strasznym stanie. Za wąski chodnik.
494	Możliwość bezpiecznego pokonania przeprawy (nie koniecznie po wydzielonej części jezdni).



495	Bezpieczeństwo - czyli możliwość poruszania się po wydzielonym pasie ruchu, najlepiej oddzielnym krawężnikiem od samochodów. Obecnie poruszanie się po jezdni na moście jest niebezpieczne i mało rowerzystów się na to decyduje. Większość rowerzystów porusza się chodnikiem, wraz z pieszymi
496	Bezpieczeństwo - oddzielny pas ruchu na ulicy albo ciąg pieszo-rowerowy (ruch pieszy jest tam znikomy).
497	Jakość nawierzchni
498	Równa nawierzchnia
499	Brak ścieżki rowerowej! Bardzo jej tam brakuje. Jazda wąską ulicą to samobójstwo, chodnikiem też ze względu na zniszczoną nawierzchnię ;)
500	obecnie istniejące rozwiązanie spełnia wszystkie wymagania, jako rowerzysta mogę poruszać się po jezdni na ogólnych zasadach ruchu
501	wydzielony pas rowerowy, może być tylko po jednej stronie mostu ale wtedy dwukierunkowy
502	- wydzielenie trasy z jezdni (bardzo duża presja ze strony kierowców) - ciągłość infrastruktury rowerowej po jednej stronie jezdni - brak konieczności przekraczania jezdni przy jeździe prosto - ciągłość tras wzdłuż bulwarów na wprost (brak konieczności objeżdżania skrzyżowań dookoła) - dostępność wszystkich relacji skrzyżunkowych, np. od Pasterskiej w lewo w stronę Reymonta
503	Bezpieczeństwo! Przy dużym nasileniu ruchu samochodowego jazda razem z samochodami bądź na wydzielonym pasie rowerowym z jezdni jest niebezpieczna. Nie zdecydowałabym się tak przemieszczać ani sama ani z dziećmi.
504	Bezpieczeństwo, możliwość wyboru strony mostu
505	bezpieczeństwo, wydzielenie trasy rowerowej z ruchu samochodowego
506	Zwykle nadkładam drogi i jadę mostem Trzebnickim - mostem Osobowickim nie lubię jeździć po ulicy, z uwagi na duży ruch samochodowy. Jazda chodnikiem również jest tam niebezpieczna, bo są one bardzo wąskie
507	Równa powierzchnia, szerokość wystarczająca wraz z pieszymi
508	Teraz jest Ok nk ruch pieszy nie jest na tym moście żebym duży
509	Przejazd po równej powierzchni. Obecna szerokość chodników i ulicy jest wystarczająca. Nie mam problemu z poruszaniem się po chodniku bądź ulicy.
510	Poczucie bezpieczeństwa. Najlepiej byłoby nie musieć poruszać się w przestrzeni jezdni.
511	Równa nawierzchnia, chodnik jest wystarczająco szeroki żeby zmieścił się pieszy i rowersysta
512	nie jestem zainteresowany ruchem rowerowym
513	wydzielona ścieżka rowerowa



514	Obecnie chodnik jest bardzo wąski a nawierzchnia bardzo nierówna, co skutkuje poczuciem zagrożenia przypadkowego zjechania na jezdnię, zwłaszcza podczas manewru mijania lub wymijania pieszego lub innego rowerzysty. Z tego względu uważam, że kluczowym elementem modernizacji mostów Osobowickich z punktu widzenia rowerzysty jest poszerzenie ścieżki i wyrównanie nawierzchni, optymalnie z fizycznym oddzieleniem od ruchu samochodowego. Warto byłoby przedłużyć na mosty Osobowickie istniejącą ścieżkę rowerową z ulicy Bałtyckiej. Ścieżka mogłaby wówczas być tylko z jednej strony mostu i spełniałaby swoją rolę doskonale. Nie uważam jednocześnie, by wydzielenia pasa rowerowego z jezdni było dobrym pomysłem z tego względu, że do mostu dochodzi ul. Pasterska, często używana przez rowerzystów, i włączanie się przez nich do ruchu drogowego byłoby trudne w takiej konfiguracji.
515	Nic
516	Żeby to przeżyć i przetrwać w nienaruszonym stanie. Jazda tam po ulicy, przy kiepskim poziomie kultury polskich kierowców to horror.
517	Bezpieczeństwo, którego dziś nie ma
518	Nie przejeżdżam tamtędy na rowerze
519	Dziurawa nawierzchnia ulicy. Nie jestem za zabieraniem przestrzeni samochodom. Tak jak prezydent W-wia pan Sutryk mówi: zmiescimy się wszyscy. Ścieżka rowerowa powinna być zespolona z ruchem samochodowym.
520	Równa nawierzchnia :) Oddzielenie od aut.
521	Nie przejeżdżam na rowerze przez ten most
522	droga rowerowa, i równa nawierzchnia ;)
523	Przejazd nie po jezdni, gdzie jest niebezpiecznie i nie stwarzanie niebezpieczeństwa dla pieszych na chodniku.
524	Możliwość jechania w miejscu oddzielnym od ruchu samochodowego, np. po strefie pieszo-rowerowej na chodniku (w mojej opinii ruch pieszy na tym moście jest stosunkowo niewielki)
525	oddzielna infrastruktura rowerowa
526	BEZPIECZEŃSTWO
527	Brak wyrównanej nawierzchni
528	żeby nie potrącić pieszego co przy obecnej szerokości chodnika i natężeniu ruchu wymaga bardzo wolnej jazdy co ze względu na konieczność utrzymania równowagi jest bardzo uciążliwe
529	Nic. Chce przejechać, zwykła ścieżka z 1 strony wystarczy
530	nawierzchnia.
531	odpowiednia nawierzchnia i jazda wydzielonym pasem nie po ulicy
532	Równa nawierzchnia
533	Nawierzchnia. Można by się zastanowić czy nie bezpieczniej byłoby zrobić jednokierunkowe drogi pieszo-rowerowe na moście albo nawet od strony wieżowca, gdzie jest bardzo ładnie zorganizowana ścieżka rowerowa poprowadzić kontynuację dwukierunkowej wyłącznic drogi rowerowej, a po drugiej stronie mostu wyłącznic drogi dla pieszych. Zarówno od strony ulicy Osobowickiej jak i po drugiej stronie mostu znajdują się pasy dla pieszych, którym i można przejść na drugą stronę.
534	Bezpieczeństwo droga dla rowerów nie na wąskim pasie jezdni.



535	Bezpieczeństwo. Rowerzysta, który teoretycznie powinien jechać pasem drogowym nie robi tego, gdyż droga jest w kiepskim stanie i kierowcy samochodów stwarzają zagrożenie poprzez gwałtowne omijanie dziur w jezdni czy przy szynach tramwajowych oraz nierównych studzienkach kanalizacyjnych oraz szerokość jezdni dla samochodu przy jadącym tramwaju jest wąska i tutaj mamy kolejne zagrożenie dla rowerzysty ze strony prowadzących samochody. Rowerzysta jadący chodnikiem, czyli aktualna praktyka, stwarza niebezpieczeństwo dla siebie ale również dla pieszych. Po pierwsze chodnik jest nierówny, dziurawy w fatalnym stanie, w związku z tym piesi i rowerzyści omijają trudności co stwarza niebezpieczeństwo. Po drugie wysokość zabytkowego murka na moście jest bardzo niska, rowerzysta przy wystąpieniu niespodziewanego zdarzenia bardzo łatwo może wypaść z mostu. Dla rowerzystów, ale i pieszych dobrym pomysłem byłoby wyznaczenie obowiązkowego kierunku jazdy dla rowerzystów, tzn. po jednej stronie mostu jedziemy tylko w stronę centrum, a po drugiej stronie mostu w stronę północnych osiedli Wrocławia.
536	Szybki przejazd. Wybiorę pas drogowy niż rowerowy który jest wolniejszy, nawet kosztem mandatu. Brak kostki bauma.
537	Jakość nawierzchni i oddzielenie od samochodów. Natężenie ruchu samochodowego jest na moście duże, a więc DDR musi być prowadzona pasem całkowicie wydzielonym.
538	równa powierzchnia, osobny pas ruchu
539	ZAPLANOWANIE TYLKO JEDNEJ WYDZIELONEJ TRASY DLA ROWERZYSTÓW O SZEROKOŚCI UMOŻLIWIAJĄCEJ SWOBODNE MIJANIE SIĘ ICH PODCZAS JAZDY W PRZECIWNYCH KIERUNKACH
540	Jest strasznie, bo nie ma trwałego oddzielenia od ruchu pojazdów oraz zaznaczonej trasy dla pieszych i rowerzystów.
541	Nie korzystam z roweru, to nie jest środek codziennego transportu z/do pracy, na zakupy czy do odwiezienia dzieci do szkoły i przedszkola.
542	Odseparowanie od samochodów.
543	bezpieczeństwo.
544	bezpieczeństwo i oddzielenie od innych na moście
545	Obecnie, albo muszę jechać chodnikiem, albo pasem ruchu dla samochodów, czując na plecach oddech kierowców. Zdecydowanie potrzebna jest wydzielona ścieżka rowerowa.
546	Bezpieczeństwo
547	Można bez problemu obecny chodnik zmienić w ciąg pieszo-rowerowy i w ten sposób się przemieszczać. Z uwagi na małą szerokość mostu nie ma miejsca na drogę rowerową - która nie jest potrzebna.
548	Bezpieczeństwo (teraz jest to niebezpieczne) - przydałby się oddzielny pas ruchu dla rowerów
549	Obecnie brak wydzielonego pasa Nawierzchnia chodnika w tragicznym stanie technicznym
550	Brak wydzielonej trasy rowerowej. Poruszam się chodnikiem.
551	obecność ścieżki rowerowej (może być w formie zintegrowanej z chodnikiem)
552	Brak ścieżki



553	Gładka nawierzchnia, którą wygodnie i bezpiecznie się jedzie. Ruch rowerowy nie jest konieczny w obu kierunkach. Jadąc na rowerze przez most bardzo rzadko mijam się z innym rowerzystą, a nawet jeśli, to nie ma z tym obecnie żadnego problemu i poszerzenie lub zwiększanie dróg dla rowerów na moście nie przyniesie żadnych korzyści, w odróżnieniu od zapewnienia dobrej jakości, gładkiej nawierzchni.
554	Jestem emerytem nie mogę jeździć rowerem mam chore stawy.
555	Wiem, że jest to bardzo ważny most w kontekście połączenia miasta więc najważniejsza jest przepustowość samochodowa, aby w godzinach szczytu nie robiły się zatory.
556	Odseparowanie od ruchu kołowego jak i pieszych
557	Brak wydzielonej równej ścieżki. Przyznaję, jadąc rowerem poruszam się po chodniku (jazda jezdnią jest dla mnie bardzo niebezpieczna - dużo aut, wąsko i dziury). Chodnik jest szeroki i często brak pieszych. Zawsze jadę wschodnim chodnikiem, ale ścieżka rowerowa tylko po jednej stronie np. zachodniej byłaby OK - teraz jest przejście dla pieszych na drugą stronę mostu. Większym problemem jest ruch samochodowy, który wg. mnie powinien być tam mimo wszystko priorytetem.
558	Nierówności nawierzchni na których łatwo o wypadek
559	Dla pieszych i rowerzystów powinna zostać dobudowana osobna przeprawa obok.
560	Brak wydzielonej ścieżki rowerowej, beznadziejna nawierzchnia chodnika (na przejazd ulicą nie jestem zbyt odważny), średnie połączenie z czymkolwiek od strony południowej Jest mi wygodniej jechać węższym chodnikiem po Mostach Trzebnickich
561	Nie przejeżdżamy tamtędy jako rowerzysta
562	równa i bezpieczna nawierzchnia, minimalizacja zagrożeniem potrącenia przez auta
563	Pobocze drogi bez barier w postaci kratek kanalizacyjnych przy samym krawężniku
564	Obecnie - brak wydzielonej przestrzeni przeznaczonej wyłącznie dla ruchu rowerzystów - konieczność jazdy po chodniku z obawy przed jazdą po nierównej i zatłoczonej jezdni co jest niebezpieczne zarówno dla rowerzystów jak i pieszych
565	Równa droga
566	brak ścieżki rowerowej
567	Nie jeżdżę na rowerze.
568	Odseparowanie od samochodów, gdyż przekraczają tam często dozwoloną prędkość
569	Obecnie ruch na moście jest tak duży, a na jezdni miejsca jest tak mało, że jako rowerzysta obawiam się poruszania się po jezdni i rywalizacji o przestrzeń z szybko jadącymi samochodami.
570	Bezpieczeństwo
571	Bezpieczeństwo.
572	Rowerzyści na ulicę
573	nawierzchnia
574	Równa nawierzchnia
575	Ścieżka rowerowa osobna od jezdni
576	Oddzielenie od jezdni dla samochodów
577	By mieć swój wydzielony pas ruchu - gdy mam korzystać ze wspólnej jezdni z samochodami to nie podróżuję do danego miejsca rowerem.
578	Oddzielenie ruchu rowerowego od ruchu aut/tramwajów i pieszych.



579	Poczucie bezpieczeństwa, komfortowa i ciągła nawierzchnia, oraz oddzielenie od innych uczestników ruchu, a także przestrzeganie ograniczenia prędkości przez wyprzedzające mnie pojazdy. Ważne jest też aby nie było konieczności jechania za wolno idącymi pieszymi.
580	Gładka nawierzchnia i oddzielenie od innych uczestników ruchu, ewentualnie wystarczająco szeroki chodnik wspólny dla pieszych i rowerzystów .
581	bezpieczeństwo, obecnie jazda po chodniku jest sportem ekstermalnym, chodnik jest totalnie nie równy, możliwość upadku jest duża, nie ma żadnej bariery między chodnikiem a drogą, jazda rowerem po asfalcie jest nie możliwa bo wtedy auta trafia, muszą wjeżdżać na torowisko, a wtedy tramwaje trafia... jednym słowem dramat
582	równa nawierzchnia asfaltowa, wyznaczony pas rowerowy lub dogra rowerowa
583	Szerokość jezdni.
584	Nie przejeżdżam jako rowerzysta
585	Aby nie jechać po ulicy tylko po ścieżce rowerowej
586	Patrząc obiektywnie na ruch drogowy na wrocławskich drogach, ścieżki rowerowe nie powinny być tworzone kosztem pasów jezdni dla aut. Przejazd przez tak krótki odcinek jak most może odbywać się po jezdni dla aut. Optymalnym rozwiązaniem byłaby dodatkowa kładka
587	Jako rowerzysta nie jeżdżę tamtędy - wygodniejszy jest dla mnie dojazd wzdłuż Odry
588	Równa powierzchnia
589	staram się omijać, ponieważ na moście są ogromne korki to strasznie śmierdzi
590	żeby zajmować pasów jezdni swoim rowerem.
591	Nie korzystam z roweru na Mostach Osobowickich ale pas ruchu dla rowerów mógłby zostać utworzony (niekoniecznie wydzielony-może być wspólny z chodnikiem dla pieszych).
592	Najważniejsze jest aby nie jechać po tym samym pasie co samochody i aby nawierzchnia była nieuszkodzona.
593	Nierówna nawierzchnia
594	Budowa kładki
595	po chodniku, poza pasem dla samochodów, jednokierunkowy
596	Korzystam z przejazdu mostami trzebnickimi, nawierzchnia jest w lepszym stanie. W obrębie chodnika mostów Osobowickich, który jest rzadziej uczęszczany przez pieszych sporo ubytków i puzonujące połamane płyty betonowe. W obrębie jezdni zbyt duży ruch pojazdów samochodowych, tramwajów oraz autobusów MPK. Poza tym most jest wzniesiony ponad teren dojazd od ulicy Reymonta i Bałtyckiej pod górkę, przy ul. Bałtyckiej nie ma drzew. Przy Mostach Trzebnickich znajdują się beach bary przy rzece, stąd preferowana trasa rowerowa tą drogą.
597	Bezpieczeństwo
598	Szerokość pasa.
599	Oddzielne ścieżki rowerowe, możliwość zajazdu na Pasterską.
600	Żeby nie skrzywić koła na dziurach i nie wpaść nim w szyny.
601	Bezpieczna odległość od samochodów
602	Nie przejeżdżam tamtędy na rowerze



603	Najważniejsza jest dla mnie świadomość, że mimo zapewnienia ruchu rowerowego, z którego mam przyjemność korzystać okazjonalnie i rekreacyjnie, Mosty Osobowickie pozostają 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). Stąd najistotniejsza jest dla mnie budowa niezależnej od ruchu samochodowego i tramwajowego kładki rowerowej (pieszo-rowerowej), która rozwiązałaby wszystkie niedogodności związane z bliskością aut i tramwajów (hałas, drgania, chodnik za wąski do komfortowego korzystania), oraz umożliwiła bezpośrednie połączenie z trasą spacerową na ul. Pasterskiej (na grobli między kanałami Odry) i podziwianie zabytkowych detali Mostów Osobowickich podczas spaceru wzdłuż mostu.
604	Najważniejsze jest bezpieczne przejechanie, obecnie most nie posiada ścieżki rowerowej, a sama jezdnia jest zniszczona i wąska, natomiast chodniki całkowicie nie nadają się do jazdy rowerem. Panuje też duży ruch, który stwarza niebezpieczeństwo dla rowerzystów na jezdni.
605	Jeżdżę na rowerze, gdy jest ciepło, czyli przez 5 miesięcy w roku. Najważniejsze jest dla mnie, żeby nie padało. Nie przeszkadza mi wówczas nic, ani na Mostach Osobowickich, ani w innym miejscu.
606	Najważniejsza jest dla mnie świadomość, że mimo zapewnienia ruchu rowerowego, z którego mam przyjemność korzystać okazjonalnie i rekreacyjnie, Mosty Osobowickie pozostają 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). Stąd najistotniejsza jest dla mnie budowa niezależnej od ruchu samochodowego i tramwajowego kładki rowerowej (pieszo-rowerowej), która rozwiązałaby wszystkie niedogodności związane z bliskością aut i tramwajów (hałas, drgania, chodnik za wąski do komfortowego korzystania), oraz umożliwiła bezpośrednie połączenie z trasą spacerową na ul. Pasterskiej.
607	NAWIERZCHNIA! Tego mostu prawie nie da się przejechać na rowerze. Podobnie jak przechodzę przez niego pieszo, tak samo na rowerze, tam jest tak mały ruch pieszo-rowerowy, że nie widzę problemu na wąską ścieżkę i wąski chodnik, albo wspólną przeprawę przez most.
608	Równa nawierzchnia, wydzielony pas dla roweru z chodnika
609	Bezpieczeństwo - osobna, oddzielona droga dla rowerów
610	Gdyby jechać rowerem wzdłuż brzegów rzeki i przejeżdżać pod mostem to byłoby super. Rozwiązałoby to ew. problem z dostaniem się na pas rowerowy, pieszy, który będzie z jednej strony. Jadąc do miasta będzie trzeba jedynie skorzystać z przejścia aby dostać się na drugą stronę rzeki. Nie mam problemu z tym aby był jeden wspólny pas rowerowy dla obu kierunków.
611	Nawierzchnia
612	Odległość od mijających mnie aut i tramwajów
613	przejeżdżam zawsze chodnikiem, nigdy drogą, bo jest na niej za duży ruch. Niestety chodnik jest w katastrofalnym stanie i ciężko się po nim jeździ. Pozostawienie obecnej szerokości chodnika, ale zrobienie na nim jednocześnie chodnika i ścieżki rowerowej (bez wydzielania oddzielnego pasa) jest wg mnie najlepszym rozwiązaniem
614	Poczucie bezpieczeństwa, dostateczna ilość miejsca by poruszać się bez wchodzenia w drogę pozostałym uczestnikom ruchu



615	Widoczność na koncu mostu przy swiatłach
616	Bezpieczeństwo moje jak i pieszego. Chce mieć wydzielony pas by nie potrącić pieszego na chodniku jak i nie być potrąconym przez samochody
617	bezkolizyjność z innymi uczestnikami ruchu
618	Wystarczy mi ciąg pieszo-rowerowy.
619	brak dziur
620	Równa nawierzchnia, dedykowana droga rowerowa (jedno lub dwukierunkowa), integracja z pozostałą infrastrukturą rowerową.
621	wydzielenie drogi rowerowej
622	Przestrzeń do przejeżdżania między innymi rowerami i oddzielona od ruchu samochodowego
623	Rzadko kiedy korzystam z tego mostu. Most trzebnicki jest wygodniejszy i połączony z siecią dróg rowerowych
624	osobny pas (przede wszystkim oddzielenie od aut)
625	Najważniejsze jest poczucie bezpieczeństwa, które zapewnia wydzielenie drogi dla rowerów od jezdni dla samochodów - nie tylko przez namalowanie pasa na jezdni, ale fizyczne odgródkowanie, np. przez wyniesienie drogi dla rowerów na poziom chodnika.
626	Najważniejsza jest dla mnie świadomość, że mimo zapewnienia ruchu rowerowego, z którego mam przyjemność korzystać okazjonalnie i rekreacyjnie, Mosty Osobowickie pozostają 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). Stąd najistotniejsza jest dla mnie budowa niezależnej od ruchu samochodowego i tramwajowego kładki rowerowej (pieszo-rowerowej), która rozwiązałaby wszystkie niedogodności związane z bliskością aut i tramwajów (hałas, drgania, chodnik za wąski do komfortowego korzystania), oraz umożliwiła bezpośrednie połączenie z trasą spacerową na ul. Pasterskiej (na grobli między kanałami Odry) i podziwianie zabytkowych detali Mostów Osobowickich podczas spaceru wzdłuż mostu.
627	Równa nawierzchnia drogi.
628	aby można było jeździć po chodniku, bo jazda po jezdni jest niebezpieczna. Chodnik powinien być współdzielony dla pieszych i rowerzystów. Ewentualnie można ograniczyć prędkość rowerów aby zwiększyć bezpieczeństwo pieszych. Nie powinno się robić osobnej ścieżki dla rowerów, bo to zmniejszy przepustowość dla aut i tramwajów.
629	szeroka ścieżka rowerowa wydzielona z jezdni, połączona z istniejącą siecią ścieżek rowerowych
630	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu, zwłaszcza samochodów.
631	aby powierzchnia do jazdy rowerem była równa oraz żeby pas był oddzielony od samochodów
632	oddzielenie od ruchu samochodowego, brak kolizji z pieszymi.
633	Równa nawierzchnia i oddzielony pas
634	oddzielenie od samochodów
635	Pasy ruchu oddzielone od pieszych
636	Nie chciałabym jechać po jezdni, bo natężenie ruchu jest duże.
637	Poruszam się rowerem, ale właśnie dlatego uważam, że dla dobra ogółu powinniśmy zapewnić pasy dla komunikacji miejskiej.
638	jakość drogi i niskie krawężniki



639	Bezpieczeństwo i oddzielenie od ruchu samochodowego
640	oczywiście aby była ścieżka rowerowa, aktualnie jest ciężko i trzeba uważać.
641	Równa nawierzchnia, wydzielenie od ruchu pieszego, uspokojenie ruchu samochodowego, możliwość przejazdu przez most obok samochodów, gdy te stoją w korku
642	Aktualnie nawierzchnia, natomiast ogólnie ważne jest oddzielenie ścieżki od jezdni bo kierowcy często nie respektują „namalowanej” na jezdni drogi rowerowej wówczas bezpieczniej czuję się jadąc chodnikiem bo ddr to wtedy niejako fikcja
643	Oddzielenie od innych użytkowników ruchu - zarówno od pieszych, którzy często wchodzą na pas dla rowerzystów, jak i od samochodów, które w wariantach I i III będą użytkownikami "kolizyjnymi".
644	Bezpieczeństwo. Oddzielenie od jezdni.
645	Rowerzysta i tak mostem przejdzie, nie utknie w korku innych rowerzystów. Jako rowerzysta mogę przejechać jezdnią, w razie potrzeby zwolnić albo nawet przez ten krótki odcinek przeprowadzić rower po chodniku, kiedy już absolutnie nie ma innego wyjścia.
646	Oddzielenie od samochodów
647	Nie jestem rowerzystą
648	gładka, pozbawiona dziur nawierzchnia
649	Bezpieczeństwo i oddzielenie od ruchu samochodowego.
650	Aby mieć po prostu pas dla rowerów, to nie musi być naprawdę jakiś wydzielony od drogi z krawężnikiem itp. Wystarczy aby to było pomalowane na czerwono w poziomie ulicy.
651	Równa powierzchnia oraz wydzielenie części chodnika na ścieżkę rowerową. Jeżdżenie po drodze jest zbyt niebezpieczne w tym miejscu.
652	oddzielenie od innych użytkowników ruchu
653	szerokość ścieżki, najlepiej na dodatkowym przęsle
654	Droga dla rowerów z jednej strony mostu, a chodnik z drugiej
655	Brak kolizyjności z pieszymi. Ciąg rowerowy powinien być wydzielony i niezależny.
656	Najważniejsza jest dla mnie świadomość, że mimo zapewnienia ruchu rowerowego, z którego mam przyjemność korzystać okazjonalnie i rekreacyjnie, Mosty Osobowickie pozostają 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). Stąd najistotniejsza jest dla mnie budowa niezależnej od ruchu samochodowego i tramwajowego kładki rowerowej (pieszo-rowerowej), która rozwiązałaby wszystkie niedogodności związane z bliskością aut i tramwajów (hałas, drgania, chodnik za wąski do komfortowego korzystania), oraz umożliwiła bezpośrednie połączenie z trasą spacerową na ul. Pasterskiej (na grobli między kanałami Odry) i podziwianie zabytkowych detali Mostów Osobowickich podczas spaceru wzdłuż mostu.
657	bezpieczeństwo
658	równy chodnik bez dziur
659	Wydzielone pasy po obu stronach mostu.
660	osobne pasy ruchu dla rowerów
661	Oddzielenie od samochodów, bezkolizyjne i bezpieczne zjazdy
662	Można wydzielić ścieżkę dla rowerzystów poprzez doklejenie kładki do mostów od strony południowej (mostów Trzebnickich)



663	Odzielenie od samochodów - bo kierowcy stwarzają zagrożenie, nie umiając np wyprzedzić bezpiecznie rowerzysty. Czyli rower albo na wydzielonym pasie rowerowym albo na ścieżce pieszo-rowerowej albo na DDR. Może być po jednej stronie mostów (jak w wariancie II), byle za mostem była możliwość wygodnej zmiany strony drogi
664	Możliwość przejazdu bez kontaktu z pieszymi i pojazdami. Ścieżka rowerowa może być wspólna w obu kierunkach. Może również być osobno wybudowana poza mostem.
665	Powinna być osobna kładka, oddzielona od ulicy oraz pieszych
666	Bezpieczeństwo
667	oddzielenie od ruchu samochodowego
668	nie jeżdżę rowerem
669	Nic. Jest obecnie dobrze .
670	żeby nawierzchnia nie była oblodzona
671	szybki przejazd tym odcinkiem bez wjeżdżania na jezdnię
672	Rowerzystów jest niewiele na tym moście. Wystarczy obecne rozwiązanie
673	Bezpieczeństwo
674	prosta droga, te dziury rowerem to jest koszmar. dupa zbita
675	brak wydzielonego pasu (strach jechać z samochodami i tramwajami) - ścieżka rowerowa mogłaby być jednak dzielona z pieszą
676	Żebym mógł bezpiecznie przejechać przez mosty nie łamiąc przepisów ruchu drogowego. Teraz często rowerzyści jeżdżą po chodnikach mijając pieszych.
677	Szybkość przejazdu i dobra nawierzchnia. Jadąc jezdnią samochody mają wystarczająco miejsca do wymijania mnie jako rowerzysty (także ze względu na niewielki ruch MPK na wydzielonym torowisku). Na chodnikach jest wystarczająco miejsca do przejazdu, ruch pieszych i rowerzystów jest niewielki.
678	Możliwość przejazdu chodnikiem
679	jakość nawierzchni oraz wydzielenie od pojazdów
680	Zła nawierzchnia
681	nawierzchnia; mogę jeździć z autami - nie przeszkadza mi to
682	równa nawierzchnia. Teraz omijam te mosty w ogóle. Nie muszę mieć osobnej ścieżki rowerowej, mogę jeździć po jezdni razem z autami, byle nie było dziur.
683	nic
684	Bezpieczeństwo poruszania się po nich.
685	Szybkość, płynność ruchu
686	To, żeby przejazd był w ogóle możliwy w cywilizowany sposób i nie kolidował z pieszymi.
687	równa nawierzchnia, oddzielony pas od pieszych, ale nie na ulicy.
688	bezpieczeństwo
689	Teraz praktycznie nie da się przejechać rowerem, dziury i niebezpiecznie. Musi być wydzielona droga dla rowerów bo auta na pewno nie będą uważać przy współdzieleniu jezdni.
670	bezpieczeństwo co de facto oznacza wydzielony pas ruchu dla rowerzystów. Może być on też wspólny z pasem dla pieszych (wtedy nieco szerszy) bo jest ich niewiele na moście
671	Równa nawierzchnia, wydzielona droga rowerowa, bezpieczeństwo.
672	Chce czuć się bezpiecznie i nie chce wymijać pieszych



673	Nawierzchnia, bezpieczeństwo (prędkość aut dostosowana do panujących warunków i przestrzeni)
674	Żeby nie jeździć po krzywym chodniku wymijając pieszych
675	Droga rowerowa. Najlepiej jak była by po jednej stronie. Ale 2 pasy
676	<p>1. Równa nawierzchnia, bez wybojów, dziur, brakujących kostek itp. Ta istniejąca w tej chwili to jakaś kpina, zarówno z perspektywy rowerzysty jak i pieszego</p> <p>2. odseparowanie trasy dla rowerów od ruchu samochodowego = bezpieczeństwo.</p> <ul style="list-style-type: none">- Samochody kiedy jadą (w ciągu dnia przy małym ruchu lub nocą), to z dużą lub bardzo dużą prędkością, więc boję się jeździć jezdnią.- Kiedy stoją w korku nie ma możliwości ominięcia ich rowerem (wysoki krawężnik, ciasno).- Możliwość swobodnego minięcia się z idącym pieszym/ grupą pieszych lub osobą starszą. W tej chwili nie da się tego zrobić bez zwolnienia prędkości jazdy praktycznie do "0" <p>3. zachowanie ciągłości ścieżek rowerowych prowadzących od i do miasta z projektowanymi na moście - bez urywania trasy ścieżki w połowie i konieczności przejścia na drugą stronę ulicy bo tam akurat jest kontynuowana ścieżka na moście. Efekt jest odwrotny do zamierzonego, bo przy takim natężeniu ruchu, światła przy przejściu pojawiają się rzadko i wychodzi na to, że szybciej jest złamać przepis i pojechać chodnikiem</p> <p>4. Możliwość wyprzedzenia rowerzysty poruszającego się wolniej - najlepiej poprzez szeroką ścieżkę dla rowerów, lub poprzez możliwość zjechania na chodnik</p> <p>5. zapewnienie odpowiedniej ilości miejsca przy przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów. W chwili obecnej brakuje miejsca dla rowerzystów i pieszych tak, żeby mogli ustawić się na światłach do przejazdu (szczególnie na trasie ścieżki biegnącej z wałów na most trzebnicki wzdłuż ul. Na Polance) - 2 rowery już blokują przejście po chodniku bo jest on tam za wąski. Po remoncie i rozbudowie osiedli na Różance rowerzystów i pieszych przybędzie i sytuacja się pogorszy.</p>
677	Bezpieczeństwo, obecnie droga/chodnik jest tak zła że lepiej tamtędy nie jeździć rowerem
678	można jechać chodnikiem, nikt tamtędy nie chodzi
679	Jadę po chodniku na rowerze. Nie ma problemu z mijaniem pieszych bo ich nie ma. Chodnik jest trochę nierówny, to jedyny problem.
680	Mogę jechać chodnikiem (z dzieckiem) po obu stronach czyli z i do miasta
681	Fatalnej jakości nawierzchnia
682	Równy chodnik z pasem dla rowerów
683	Żeby nie były dziurawe
684	Chodniki mogłyby być pokryte odpowiednią nawierzchnią. Uważam, że rowerzyści powinni skorzystać z chodników, ponieważ ruch jest na nich niewielki. Osobiście w ten sposób się poruszam
685	Samochody skrecające w prawo z ulicy osobowickiej mają zielną strzałkę której nie zawsze respektują
686	Odseparowana od jezdni droga rowerowa o dobrej nawierzchni. Aktualnie nie ma tam drogi rowerowej, jazda ulicą jest niebezpieczna (wąski pas oraz torowisko), a nawierzchnia chodnika jest bardzo nierówna.
687	nie przejeżdżam tamtędy jako rowerzysta



688	Dla każdego rowerzysty myślę, że najważniejsza jest prosta nawierzchnia bez dziur. Obecna jest BARDZO niekofortowa. Szerokość pozwala bez większych problemów minąć się dwóm rowerowemu. Dodam, że w mojej ocenie ruch rowerowy przez most jest mały. Z moich doświadczeń, a również poruszam się często do pracy rowerem, dużo większy ruch rowerowy jest na głośnym i długim moście milenijnym niż na moście osobowickim.
689	Bezpieczeństwo, aktualnie kierowcy nie zważają na rowerzystów. Aktualny stan nawierzchni również stwarza niebezpieczeństwo np przy omijaniu dziur w jezdni rowerem
690	Równa nawierzchnia - aktualnie przejazd zwykłym rowerem jest niezwykle utrudniony. Wystarczy natomiast ścieżka rowerowa wyłącznie po jednej stronie - od strony mostu trzebnickiego, bo dalej sensowna nawierzchnia jest tylko od strony zakładu karnego.
691	Bezpieczeństwo i oddzielenie od innych uczestników ruchu
692	Wydzielona ścieżka
693	Nic, bo nie jeżdże rowerem taką trasą. Można wyznaczyć ścieżkę rowerową.
694	Możliwość jazdy po chodniku z wydzielonym pasem nie obok aut. Czuję się bezpieczniej.
695	bezpieczeństwo, oddzielna od pieszych i samochodów nawierzchnia, najlepiej oddzielona od pieszych krawężnikiem, wydzielona z pasa samochodowego, bez możliwości wjazdu przez auta (np miękkie słupki)
696	Jakość nawierzchni, brak uskoków
697	naprawić nawierzchnię a nie tworzyć korki na siłę, chodnik wystarczy, jeździłem tam regularnie i nie ma potrzeby wydzielania drogi rowerowej
698	Najważniejsza jest dla mnie świadomość, że mimo zapewnienia ruchu rowerowego, z którego mam przyjemność korzystać okazjonalnie i rekreacyjnie, Mosty Osobowickie pozostają 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). Stąd najistotniejsza jest dla mnie budowa niezależnej od ruchu samochodowego i tramwajowego kładki rowerowej (pieszo-rowerowej), która rozwiązałaby wszystkie niedogodności związane z bliskością aut i tramwajów (hałas, drgania, chodnik za wąski do komfortowego korzystania), oraz umożliwiła bezpośrednie połączenie z trasą spacerową na ul. Pasterskiej (na grobli między kanałami Odry) i podziwianie zabytkowych detali Mostów Osobowickich podczas spaceru wzdłuż mostu.
699	Dojazd do wałów. Równa nawierzchnia. Jestem zwolenniczką kładki oddzielonej od mostu
700	Wydzielony pas ruchu dla rowerzystów, aby można było czuć się bezpiecznie nie jeżdżąc tym samym pasem co samochody, ale i nie jeździć między pieszymi i nie stwarzać niebezpieczeństwa



701	<p>Posiadanie osobnego pasa do ruchu - poruszanie się bezpiecznie względem pieszych jak i samochodów. Dodatkowo nawierzchnia, która umożliwia bezpieczny przejazd. Ważne jest też miejsce do zatrzymania się w oczekiwaniu na zielone światło na przejazdach przez ulicę - przykładem są mosty trzebnickie, na których jadąc od strony mostów osobowickich nie ma miejsca dla pieszych i rowerzystów, czekających na czerwonym świetle aby przejść dalej. W okresie od wiosny do jesieni z racji na ciągłość wałów i mnogość zarówno spacerowiczów jak i rowerzystów przy przejściach dla pieszych bywa "tłoczno".</p> <p>Na mostach szczególnie ciężko porusza się po jezdni przy samochodach, gdzie miejsca do przejazdu jest mało, ciasno, samochody nie mając jak wyprzedzić przy większym natężeniu ruchu często próbują wyprzedzić, przejeżdżając bardzo blisko rowerzysty, tworząc niebezpieczeństwo.</p> <p>Z obserwacji wynika, że w przypadku takich rozwiązań na mostach rowerzyści decydują się na poruszanie się po chodniku - co tworzy dodatkowe niebezpieczeństwo zarówno dla rowerzystów jak i pieszych.</p>
702	<p>Bezpieczeństwo. Często przejeżdżam przez te mosty rowerem, zawsze jednak korzystam z chodnika ponieważ samochody po jezdni poruszają się w tym miejscu zbyt szybko i agresywnie, by móc ten odcinek pokonać na rowerze komfortowo. Przejazd chodnikiem też nie jest komfortowy (mało miejsca na mijanie z pieszymi, zły stan nawierzchni), jednak jest to lepsze niż jezdnia.</p>
703	<p>Gładka równa nawierzchnia np puzzle. Niekoniecznie szeroki pas. Z dala od aut np chodnik. Przy dużym ruchu boję się jechać blisko samochodów po drodze wolę chodnik.</p>
704	<p>Żeby był osobny pas dla rowerzystów w obie strony. Po obu stronach w obie strony. Beznadziejny jest pomysł na wariacie numer 2.</p>
705	<p>Bezpieczeństwo i to żeby nie blokować przejazdu dla pojazdów samochodowych</p>
706	<p>Ścieżka rowerowa w obu kierunkach</p>
707	<p>Dziury</p>
708	<p>Wydzielona ścieżka rowerowa.</p>
709	<p>Brak konieczności przeciskania się pomiędzy samochodami - wydzielony pas</p>
710	<p>kiedy przejeżdżałem nikogo nie było na chodniku</p>
711	<p>bezpieczeństwo przejazdu- odległość od tramwaju, autobusu, samochodu i pieszych, możliwość skręcania w obie strony</p>
712	<p>szerokość pasa chodnika, odległość od samochodów (mała), szczególnie jeśli piesi idą mostem (niebezpieczne) lub idą w tym samym kierunku (konieczność dzwonienia)</p>
713	<p>równa nawierzchnia</p>
714	<p>Bezpieczny przejazd z dala od samochodów</p>
715	<p>By mieć jechać po chodniku. Bezpieczeństwo</p>
716	<p>Obecnie nie jeżdżę rowerem.</p>
717	<p>Szerokość ścieżki</p>
718	<p>Nie przejeżdżam tym mostem proponuję osobną kładkę</p>
719	<p>Jakość nawierzchni i położenia studzienek.</p>
720	<p>Równa nawierzchnia. Bezpieczeństwo. Ochrona przed autami.</p>
721	<p>Gładka niewyboista powierzchnia wydzielona od aut i tramwaju, może być połączona z pieszymi</p>
722	<p>Ścieżka rowerowa powinna być oddzielona od jezdni. Najlepiej jakby ścieżka powstała po lewej i po prawej stronie</p>



723	bezpieczeństwo - np. obecnie jest niebezpiecznie, ponieważ, wąski pas do przejazdu, bliskość pojazdów, nierówności
724	Bezpieczeństwo i szybkość transferu. Obecnie nie jest bezpiecznie, a wręcz bardzo stresująco, wariant jeden nie rozwiązuje tego problemu. Po nowym równym chodniku będą jeździć rowery tak jak teraz. Proszę poobserwować, tu nikt nie jedzie rowerem ulicą, wszyscy chodnikiem. W wariantach ze ścieżką po stronie wschodniej ważna jest możliwość bezpiecznego przekroczenia ulicy Reymonta na przejściu na wysokości Kraszewskiego. Ponieważ teraz jest tam duży ruch i na przejście się czeka sto lat mieszkańcy osiedli "wybrzeże Reymonta" jadąc rowerem na północ nie przechodzą na drugą stronę przed mostem, a jadą chodnikiem po moście po swojej stronie by przejść na właściwą stronę i dalszą ścieżkę rowerową dopiero za mostem na przejściu ze światłami.
725	Obecnie nie ma tam DDR i brak poczucia bezpieczeństwa spycha rowerzystów na chodnik, co z kolei przeszkadza pieszym. Najistotniejsza jest DDR przynajmniej po jednej stronie jezdni, najlepiej po obu, lub kładką rowerową. DDR powinna być fizyczna oddzielona od ruchu samochodowego dla bezpieczeństwa- najlepiej znaczne wyniesienie gruntu, minimum to separatory/krawężnik
726	Bezpieczeństwo, a to nakazuje "wyciągnąć" ruch rowerowy poza most.
727	Ruch rowerowy na moście jest bardzo niewielki nie ma potrzeby żeby rozdzielać od pieszych, pieszych również jest niewielu.
728	Możliwość łatwego wjazdu na most z obu kierunków po północnej stronie. Możliwość bezpiecznego skrętu w obie strony jadąc od południa.
729	Separacja od samochodów i możliwość przejazdu na drugą stronę jezdni od ul. Osobowickiej do ul. Na Polance.
730	Równa powierzchnia - najlepiej by był to w przyszłości beton/asfalt. Swobodne mijanie się z innymi rowerzystami/pieszymi. Bądź jeżeli droga rowerowa miałaby być wąska, jednokierunkowa - egzekwowanie przez odpowiednie służby tego (w przeciwieństwie do tego jak ma to teraz miejsce przy zjeździe z mostu Milinijnego w stronę Popowickiej).
731	Jakość nawierzchni, bycie oddzielnym od ruchu samochodowo-tramwajowego
732	Osobna ścieżka - bezpieczna
733	By nie mieszało się piesi i rowerzyści na przejeździe przez m. Osobowickie wzdłuż ciągu Osobowicka - Na Polance. Najlepiej byłoby urządzić przejazd pod mostem dla rowerzystów dołem. Same m. Osobowickie dla mnie jako rowerzysty nie pełnią istotnej funkcji - ważniejsze są m. T-ckie.
734	Koszmarne stan nawierzchni i chodnika sprawia, że jazda jest niekomfortowa a wręcz niebezpieczna.
735	prosta nawierzchnia. dobrze było by ruch pieszo-rowerowy przenieść na kładkę podwieszoną pod most z jednej strony
736	Mosty Osobowickie nie są drogą dla rowerzystów i niea potrzeby żeby były.
737	Nie jeżdżę rowerem.
738	problem ze swobodnym przejazdem aczkolwiek najgorsza jest nawierzchnia
739	bezkolizyjny przejazd wzdłuż Odry, możliwość bezkolizyjnego przejechania w poprzek mostu.
740	Auta jadą zdecydowanie za szybko, od świateł do świateł to długa prosta, a po drodze niefortunne przejście dla pieszych przy nowym bloku na reymonta....
741	przejazd wydzielona ścieżka rowerowa, najlepiej umożliwiająca ruch w obie strony (konieczna ścieżka rowerowa)



742	Teraz jest koszmar, nie równa nawieszchnia, ważne by było zbudować dwukierunkową ścieżkę rowerową. I żadnej kostki, ktoś kto projektuje ścieżki rowerowe i przejazd i chyba nigdy na rowerze nie jeździł, żadnej kostki, cegieł, płyt, równa wygodna nawieszchnia, wygodna przede wszystkim. Bezpieczeństwo oddzielenie ruchu rowerowego od samochodowego. Jeżeli jest ścieżka połączona z ruchem aut, wybieram, motor albo mój samochód.
743	Bezpieczeństwo
744	Bezpieczne pasy rowerowe - nie na chodniku, nie na jezdni, osobne!
745	Obecnie to jak jazda przez pole minowe, można spaść prosto na ulicę - dziury i wybrzuszenia, wysoki krawężnik
746	bezpieczeństwo, które można osiągnąć tylko poprzez dobudowę kładki
747	W tej chwili wąski, nierówny chodnik. Najlepszą opcją byłaby kładka obok mostu i przejazd pod mostem na drugą stronę jezdni
748	Wydzielony pas ruchu lub szeroki pas Pieszorowerowy.
749	Natężenie ruchu na pasie
750	Bezpieczeństwo oraz możliwość bezkolizyjnego przejazdu
751	Obecnie - przetrwanie... i jak najszybsze pokonanie tego odcinka :) Najważniejsza tak naprawdę jest równa nawieszchnia i wydzielenie pasa dla rowerzystów - samochody jeżdżą tu dość szybko, mijają się bardzo blisko, a jak jeszcze dochodzi do tego tramwaj to jest tragedia... strasznie wąsko, szczególnie gdy jeszcze wyprzedza się przechodnia - to powoduje u mnie stres i dyskomfort. Ścieżka rowerowa - zjeżdżając z mostu w stronę miasta, czy z miasta jest po wschodniej stronie i to właśnie wschodnią stronę zazwyczaj jeżdżę. Ogólnie jest tu dość dużo rowerzystów i jeśli wybrane rozwiązanie przebudowy tych mostów będzie stworzone głównie z myślą o rowerzystach to na pewno pojawi się ich tu jeszcze więcej - ponieważ jest tu dobry i szybki dojazd zarówno w stronę miasta jak i na wały - tereny dla rowerzystów bardzo atrakcyjne, obecnie część rowerzystów, których znam mimo, że wygodnie byłoby jechać im przez mosty osobowickie specjalnie omija ten odcinek właśnie ze względu na tragiczne warunki...
752	Jak na moście będzie jeszcze część dla rowerów to będzie dramat. Nie da się tam już samochodem przejechać. A jazda rowerem będzie niebezpieczna.
753	Nie jeżdżę tamtędy rowerem. Ruch rowerowy na moście osobowickim jest bardzo mały.
754	Nierówny chodnik, można byłoby zrobić chodnik po jednej stronie a po drugiej tylko dla rowerów. Ew. dodatkowa kładka obok mostu
755	kładka która zwiększy bezpieczeństwo. Nie zostanie wymuszona jazda rowerów obok samochodów.
756	Płynność ruchu samochodowego
757	Teraz to jest katastrofa. Trzeba jechać po nierównym chodniku.
758	Osobna ścieżka dla rowerzystów. Wystarczy jedna w obu kierunkach.
759	nie czuję zagrożenia dla i z powodu innych uczestników ruchu czytelne oznakowanie dalszej trasy
760	Najważniejsza jest bezpieczna, intuicyjna infrastruktura rowerowa wykonana w odpowiednim standardzie - najlepszą byłaby dwukierunkowa ścieżka rowerowa.
761	aktualnie koszmarne stan drogi i chodnika. super byłoby mieć ścieżkę rowerową - kontynuację tej idącej ulicą bałtycką. przynajmniej z jednej strony. ruch na jezdni jest spory o każdej godzinie więc jazda ulicą nie należy do najbezpieczniejszych. preferuję raczej ścieżki wyznaczone na chodniku niż te na ulicy



762	1. odseparowanie fizyczne od samochodów, jadą za szybko tamtędy by jechać obok nich
763	nawierzchnia, oddzielenie od samochodów
764	Bezpieczeństwo. Most jest dosyć ruchliwy, nawierzchnia na moście jest w kiepskim stanie, samochody poruszają się po moście zazwyczaj łamiąc ograniczenie prędkości, tak jak to zwykle w Polsce bywa. Do tego jezdnia jest wąska i poruszają się po niej również szerokie pojazdy MPK. To powoduje, że rowerzyści najczęściej wybierają chodnik zamiast przejazd zgodny z prawem po jezdni.
765	Bezpieczeństwo
766	nie jestem rowerzystą
767	wydzielony pas oddzielony od pieszych oraz aut
768	zrujnowane płyty "chodnika"
769	prosty chodnik/ulica

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

I.p.	Treść opinii
1	Zachowanie odstępu między torowiskiem a jezdnią 2 zmiana sygnalizacji i oznakowania na skrzyżowaniu,
2	Lewoskręt w Osobowicką
3	Oddzielenie pasa ruchu dla tzw.buspasa
4	Przepustowość
5	Możliwość przejazdu przez most.
6	Jest dobrze, zbadajcie o pieszych i rowerzystów, dla aut zróbcie jedynie nawierzchnię.
7	Błagam nie zmniejszajcie przepustowości dla aut
8	Oddzielenie lewoskretu i jazdy na wprost. Poszerzenie jezdni,ponieważ samochód jadący obok dwóch autobusów nie mieści się na swoim pasie.
9	Prawdopodobnie szybkość przejazdu.
10	naprawcie nawierzchnię, zostawcie układ aktualny
11	Pojazd osobowy powinien poruszać się po pasie ruchu odseparowanym od ścieżki rowerowej.
12	Po dwa pasy w każdą stronę i wydzielona ścieżka rowerowa może być razem z chodnikiem
13	Najważniejsze żeby pojazdy skręcające w Osobowicką (w tym tramwaje czy autobusy) nie blokowały jadących prosto na Różankę. Musi być osobny pas do skrętu i osobny do jazdy na wprost. Nawet jeśli ten do skrętu będzie buspasem.
14	Dogodny skręt w ulicę Osobowicką i to aby rowerzyści nie musieli jeździć po jezdni
15	1. Szybki przejazd przez Mosty. 2.Utrzymanie minimum takiej przepustowości jaka jest obecnie. 3. W razie awarii lub wypadku na Mostach - możliwość wyminięcia pojazdu bez ruchu wahadłowego.
16	Płynność ruchu, brak rowerzystów na jezdni
17	Skomunikowana sygnalizacja świetlna
18	wielkie dziury w jezdni - naprawa, rowerzyści na wąskim chodniku
19	Autem co prawda od kilku lat nie jeżdżę, ale z perspektywy mieszkańca poruszającego się ostatnimi czasy tramwajem uważam, że warianty gdzie będą wąskie pasy lub auta na jednym pasie z tramwajem to zły pomysł



20	przepustowosc mostu, odpowiedni stan drogi,
21	W każdym kierunku powinien być choć jeden pas dla samochodów niewspółdzielny.
22	<p>Przed pandemią jeździłem autem po moście w każdy dzień roboczy. Problemy jakie widzę to fatalny stan jezdni, korkujący się lewoskręt w stronę ul. Osobowickiej. Brak możliwości skrętu na Most lub wjazdu w ul. Osobowicką z ul. Na Polance – trzeba nadrabiać blisko kilometr i czekać na kolejnych 'długich' światłach na skrzyżowaniu z ul. Obornicką.</p> <p>Problematyczny jest również skręt w lewo w ul. Wybrzeże Korzeniowskiego jadąc w stronę centrum – tutaj również potrafi się korkować.</p> <p>Proponowane nawrotki w ul. Bałtyckiej częściowo adresują te problemy, ale wpływają również na bezpieczeństwo – możliwość kolizji przy zmianach pasów ruchu oraz mogą powodować korki na ul. Bałtyckiej. Warto, aby po obu stronach mostu były w pełni funkcjonalne skrzyżowania ze światłami, dające możliwość przejazdu w każdym kierunku.</p>
23	Teoretycznie są 2 pasy, ale realnie - pomimo tego, że mam niewielkie auto - czuję się bardzo niekomfortowo jadąc "drzwi w drzwi" z tramwajem na torowisku obok. W mojej opinii jest 1 pas ruchu i ten jeden pas powinien zostać wytyczony, dzięki czemu zwiększyłaby się przestrzeń dla pieszych i rowerzystów. Rowerzyści też często jeżdżą jezdnią, przez co ruch jest spowolniony.
24	Utrzymanie ilości pojazdów.
25	Brak istotnego ograniczenia przepustowości, niezatykanie zbyt bliską możliwością zawracania.
26	osobny bus pas i osobna droga dla samochodów w obu kierunkach
27	bezpieczeństwo i sprawność przejazdu, bez korków
28	Szeroki pas
29	brak ubytków w nawierzchni przy torowisku
30	Jak najszerze jezdnie
31	Auta i tak są promowane we Wrocławiu w każdym możliwym miejscu. Niech tworzą korek. Odpowiadając na pytanie - powinna być zapewniona możliwość przejazdu ale potrzeby kierujących autami powinny być na końcu.
32	Obecnie pas dla samochodów jest zbyt wąski i duże auta jadą niebezpiecznie blisko tramwaju. Nawierzchnia powinna być pozbawiona kolein i źle osadzonych studzienek.
33	Możliwość przejazdu na drugą stronę.
34	Trwała i równa nawierzchnia, wyraźnie wymalowane pasy ruchu, dobrze ustawione oświetlenie drogowe umożliwiające przejazd na tzw. "zielonej fali" jadąc z dozwoloną prędkością.
35	Wydaje mi się, że dość ważna jest szerokość pasa. Ciężko jedzie się "lusterko w lusterko" z jadącymi z naprzeciwka, czy też przykładowo prawie stykając się z tramwajem. Wymusza to bardzo mocne ograniczenie prędkości, by precyzyjnie mieścić się w swoim pasie. Konieczne jest również, by rowerzyści mieli swój pas - może być na poziomie jezdni, jednak z perspektywy kierowcy i rowerzysty jednocześnie najlepsza byłaby ścieżka rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy, ale znajdujące się na chodniku.
36	Przepustowość
37	Jakość nawierzchni to jest najbardziej paląca kwestia



38	Z perspektywy kierującego samochodem, najlepiej gdyby most miał dużą przepustowość dla komunikacji miejskiej oraz pieszych i rowerzystów, dzięki czemu część osób mogłaby zrezygnować z podróży samochodem co pomogłoby zredukować korki. Natomiast to założenie będzie miało rację bytu jeśli dalsza część drogi, tj. Reymonta/Pomorska również będą realizowane z uwzględnieniem powyższych priorytetów.
39	lewoskręt w osobowicką rozwiązać tak żeby nie tworzył się zator, auta wyjeżdżają na środe skrzyżowania i czekają aż przejadą Ci na wprost do centrum
40	Nie zmniejszać aktualnej przepustowości. Lewoskręt w Osobowicką nie powinien istnieć, bo blokuje tramwaje. Studzienki to dramat, trzeba albo jechać blisko krawężnika (co straszy pieszych/rowerzystów) albo wjeżdżać na torowisko żeby ominąć studzienki urywające koła.
41	Szerokość pasa
42	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/motocykli z pasem dla tramwajów - raz, że można się wyrzucić na motocyklu, a dwa, że spowoduje to większe korki i opóźni przejazd tramwaju.
43	nowa nawierzchnia
44	Bezpieczeństwo, możliwość przejazdu tylko po pasie dla pojazdów osobowych.
45	Da się przejechać.
46	Odpowiednia ilość miejsca nie ograniczająca widoczności oraz piesi i rowerzyści na osobnym chodniku
47	Nie jestem zmotoryzowana, korzystam z MPK i taxi. Wydaje mi się istotna przepustowość, żeby nie powodować zakorkowania. Zbyt wąska jezdnia (np poprzez wydzielenia z niej osobnego pasa rowerowego) mocno wpłynie na poziom zakorkowania i spowolnienie ruchu samochodowego w tym rejonie (a co za tym idzie dojazdu z i do jednego z większych osiedli we Wrocławiu)
48	możliwość poruszania się w obie strony pasem oddzielnym od torowiska, jak największa przepustowość mostu szczególnie w godzinach szczytu, możliwie jak najmniejsza kolizyjność z pieszymi i rowerzystami, jak najwygodniejsze poruszanie się po moście bez ciągłej obecności MPK
49	nie zawężanie jezdni w stosunku do obecnej szerokości i osobny pas dla komunikacji zbiorowej w obie strony
49	Bezpieczna odległość od mijających rowerzystów.
50	Jeśli chodzi o wariant drugi warto rozważyć zamianę ilości pasów w poszczególnych kierunkach. Zaproponowany układ jest gwarancją korków od strony centrum - powodem ograniczona przepustowość skrzyżowania Bałtycka-Na Polance-Osobowicka-Mosty Osobowickie przy jednym tylko pasie ruchu. Jeden pas w kierunku centrum ma moim zdaniem większy sens. Dopiero światła na skrzyżowaniu Reymonta-Kleckowska regulują ruch. A w tym miejscu są już od wybrzeża Korzeniowskiego dwa pasy (jeden dla ruchu ogólnego, drugi dla komunikacji miejskiej). Także ruch po jednym pasie w stronę południową może odbywać się płynnie. Warunkiem będzie zakaz skrętu w lewo w wybrzeże Korzeniowskiego.
51	Droga bez dziur
52	Zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu.
53	Odpowiednia ilość miejsca na pasie ruchu
54	Brak konieczności współdzielenia pasa z rowerami.



55	Płynność ruchu.
56	bezpieczeństwo względem ruchu tramwajowego i rowerowego
57	Brak
58	Szybki przejazd, bez stania w korkach, zielibe fale na światłach, gładka, równa nawierzchnia.
59	Dla odseparowanego torowiska taka szerokość pasa ruchu, by nie martwić się o otarcie pojazdu o tramwaj (większa skrajnia dla tramwaju). W przypadku pasa wspólnego z torowiskiem nieznacznie szerszy pas, by nie jeździć kołami samochodu po szynach.
60	Płynność ruchu
61	płynność, a nie przepustowość
62	zapewnienie sensownej metody zjazdu w Osobowicką
63	Nie jeżdżę autem
64	Możliwość szybkiego przejazdu by nie blokować tramwaju, osobny pas dla rowerzystów by móc szybciej opuścić most
65	Dwa pasy ruchu.
66	dobra nawierzchnia - poza tym ruch komunikacji miejskiej można tam mieszać z komunikacją samochodową bo most nie jest aż tak długi żeby była potrzeba tworzenia oddzielnych pasów dla tych 2 typów pojazdów.
67	Możliwość swobodnego zjazdu do lewej; kierunek Osobowice cmentarz i na wprost. Oddzielny 1 pas od innych uczestników ruchu
68	bezkonfliktowe skrzyżowania
69	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)
70	Oby pieszy i rowerzysta nie jechali po jezdni, bo zawsze tam będzie wąsko i łatwo o potrącenie
71	nie dotyczy
72	oddzielenie ruchu od komunikacji miejskiej
73	nie mam zdania, o nie mam samochodu
74	Sprawny ruch, brak dziur, odpowiednio ustawiona sygnalizacja
75	Pas ruchu oddzielony od drogi dla rowerów.
76	Płynność ruchu
77	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 mostu?
78	Nowa, cicha jezdnia oraz ruch rowerzystów po wydzielonej trasie, aby ci nie musieli jechać jezdnią.
79	Jezdnia bez studzienek i zapadłych klap kanalizacyjnych
80	Dobra przepustowość ruchu
81	Możliwość wyminięcia innego pojazdu w razie sytuacji awaryjnej/wypadku na moście.
82	Bezpieczeństwo i nawierzchnia
83	Dwa pasy - nie łączenie ich, ponieważ spowodowałyby to utrudniony ruch. Pojazdów w tym miejscu będzie coraz więcej przez szybki rozwój takich dzielnic jak Różanka, Widawa, Lipa Piotrowska.
84	Odseparować pojazdy osobowe od rowerów i od pieszych
85	Oddzielny od rowerzystów pas ruchu.



86	Oddzielny pas ruchu od pasa dla komunikacji zbiorowej.
87	Szerokość jezdni, swoboda ruchu, brak buspasa
88	Zmniejszenie zatoru na wjeździe do Wrocławia (dwa pasy, wprowadzenie proponowanej nawrotki)
89	Płynność ruchu. Most Osobowicki to każdy kanał komunikacyjny nie tylko dla mieszkańców północy Wrocławia ale dla całego miasta. Nie powinno się zwężać i tak wąskiej trasy. Ważny jest lewoskręt jadąc z centrum w stronę Osobowic.
90	brak rowerystów na jezdni
91	Uniknięcie zwiększenia i tak ogromnych w tym miejscu korków, komfort dojazdu do pracy i z pracy, bezpieczeństwo i dobra widoczność.
92	Szybkie "rozładowanie" kolejki stojących aut na mości, choćby np odpowiednie wydłużenie cyklu świateł od strony Bałtyckiej.
93	Brak wydzielonego buspasa
94	Wybór spośród wariantów, z których każdy jest zły to nie jest wybór, tylko narzucona narracja. Sprzeciwiam się takiej formie konsultacji społecznych, ponieważ nie mają one żadnych znamion demokratycznego procesu.
95	asfalt bez dziur, sprawny wyjazd na ulicę Bałtycką, bez stania w korku
96	Harmonijny przejazd, możliwie bez zatrzymywania się, sprawiający wrażenie dużej przepustowości.
97	sprawność przejazdu, a dla autobusu i tramwaju zgodnie z logiką "LOGIKĄ" miasta - wydzielone bus-pasy, ale prawdziwie a nie fikcyjnie z innymi samochodami.
98	Swobodny przejazd nie stojąc w korkach z tramwajami
99	Możliwość bezkolizyjnej, bezpiecznej jazdy między tramwajem a autem. Dostyc szeroka jezdnia z zapasem szerokości dla ruchu szynowego.
100	Po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Jak najmniej sygnalizacji świetlnej, swobodne lewoskręty.
101	Pasy powinny być szerokie, aby zapewnić prowadzącym komfort.
102	Sprawny ruch, brak przestojów i korków zarówno dla komunikacji miejskiej jak i ruchu samochodowego. Nie zmniejszanie obecnej przepustowości mostu oraz możliwości lewoskrętu mieszkańców ulicy Osobowickiej.
103	Osobny pas ruchu bez tramwajów, autobusów i rowerów. Równa nawierzchnia.
104	Oddzielenie od torowiska.
105	Osobny pas dla zbiorkomu.
106	Bezpieczeństwo i brak rowerystów na drodze pojazdu osobowego
107	Bezpieczny, płynny przejazd na drugą stronę, uniknięcie "wąskiego gardła".
108	brak korków, szczególnie w kierunku z centrum
109	Wywalić ruch pieszo rowerowy na osobną kładkę
110	nie o kierowców tu chodzi, oni powinni zejść z samochodów i WOLNIEJ JECHAĆ PRZY NOWYM BLOKU NA REYMONTA!!!!!!
111	Uniknięcie korków ale zmniejszenie prędkości
112	pozostawienie 2 pasów przy powrocie z miasta - przy jednym pasie każdy pojazd skręcający w lewo zablokuje most a korek sięgnie do rynku
113	Płynność przejazdu w obu kierunkach, niezależność od komunikacji miejskiej - wydzielone pasy
114	lewoskręt w stronę Osobowic i cmentarza
115	Remont nawierzchni, zapewnienie atrakcyjnej alternatywy w postaci innych środków



	transportu (komunikacja zbiorowa i rowery).
116	Dla mnie priorytetem jest płynność ruchu tramwajów po wydzielonym pasie - by dzieci w drodze do szkoły i z powrotem nie stały w korku. Płynność ruchu samochodów osobowych jest dla mnie mało ważna - współcześnie powinniśmy stawiać na uwalnianie centrum od ruchu samochodowego!
116	Ruch samochodów nie powinien kolidować z ruchem mpk, a pasy ruchu nie powinny być zwężane bo to, że ja jadę małym samochodem nie znaczy, że ktoś nie przyjedzie szeroką ciężarówką lub nie będzie chciał przejechać w korku motocyklem lub rowerem więc wskazany jest obecny wariant /wariant nr 1
117	Nie chciałbym stać w korku
118	Osobny pas dla samochodów bez konieczności łączenia go z bus/trampasem.
119	płynność przejazdu, stan nawierzchni, brak konieczności wyprzedzania rowerzystów
120	Płynny przejazd, szczególnie w stronę Różanki, możliwość skrętu w lewo z mostów Osobiwickich w ulicę Osobiwicką
121	Prawidłowe wydzielenie lewoskrętu w kierunku zachodnim w stronę obwodnicy śródmiejskiej oraz w kierunku wschodnim w stronę Leclerc
122	Płynosc
123	Powinna być możliwość przejechania w obu kierunkach po nawierzchni w której nie straci się koła
124	Wydzielony pas ruchu tylko dla aut osobowych
125	Drożne ulice, gładka nawierzchnia, dwa pasy ruchu w jednym kierunku
126	Skręt w lewo z centrum w stronę cementarza, nie blokujący jazdy na wprost. Zachowane dwa pasy ruchu dla samochodów w stronę Osobowic
127	Brak tych cholernych dziur, no i by rowery by oddzielone od aut.
128	Powinien być brak możliwości zakorkowania mostu przez tramwaj i stojący za nim na sąsiednim pasie samochód ciężarowy, który się nie mieści obok tramwaju (tak się często dzieje w kierunku od centrum). Można to zrobić poprzez zmniejszenie szerokości chodnika i wyznaczenie go tylko dla rowerów lub tylko dla pieszych
129	pasy o odpowiedniej szerokości, pozwalające na jazdę obok siebie autobusu/ tramwaju i samochodu, zakładając wydzielony pas dla komunikacji miejskiej
130	Współistnienie z tramwajem, bezpieczny, nie blokujący ruchu skręt w ul. osobowicką jadąc od centrum,
131	Oddzielenie od rowerzystów.
132	Możliwość zjazdu/wyjazdu na kierunku Biskupin.
133	Pas ruchu wydzielony od torów tramwajowych
134	Dobra przepustowość i nie stanie w korku.
135	Pasy ruchu nie powinny być współdzielone z tramwajami. A sama szerokość pasów ruchu nie powinna być mniejsza niż obecnie (aby się zmieściły autobusy).
136	Należy odseparować ruch samochodowy od ruchu rowerowego. Wymalowanie linii oddzielającej ścieżkę rowerową od jezdni nie będzie dobre ani dla kierujących pojazdami ani dla rowerzystów. Dobrze by było tak dobrać szerokość jezdni by kierowcy pojazdów nie mieli okazji do rozwijania nadmiernych prędkości.
137	Równa jezdnia (bez zapadających się studzienek kanalizacyjnych), oddzielenie od rowerzystów tamujących ruch, oddzielenie pasa dla aut od pasa dla tramwajów
138	dwa pasy ruchu w każdą stronę, mogą być nawet wąskie, ważne żeby były dwa.
139	Płynność ruchu, możliwość skrętów przed i za mostem.
140	park and drive przed mostami



141	Jak w poprzednim punkcie - wymiana nawierzchni.
142	wydzielenie pasu dla rowerzystów, brak możliwości wyprzedzania przez innych kierowców na ponadwymiarowym pasie - ryzyko stłuczki
143	Szeroki pas jezdni.
144	przepustowość, brak ścieżki rowerowej która niepotrzebnie zwęży pas ruchu i utrudni ruch w tym miejscu dla tramwajów i samochodów. Ruch rowerowy w tym miejscu jest na tyle mały że nie ma potrzeby budować ścieżki rowerowej
145	przejazd w obu kierunkach żeby nie stać w korku do kolejnego mostu i nie generować niepotrzebnie ruchu na innych ulicach dookoła
146	Dwa pasy ruchu w każdą stronę
147	Szerokość jezdni, osobny pas dla MPK, rowery na ścieżce
148	Pozostawienie po 1 pasie w każdym kierunku dla ruchu aut i po 1 pasie dla komunikacji miejskiej
149	Osoba kierująca pojazdem osobowym powinna nie blokować trasy komunikacji zbiorowej oraz komunikacji rowerowej. Powinna również mieć możliwość komfortowego i sprawnego włączenia się w ruch ulicy Osobowickiej od strony centrum. Jeżdżąc autem dosyć często obserwuje się 'korkowanie' mostu raczej w stronę centrum niż w stronę od centrum.
150	Wydzielenie ruchu pojazdów komunikacji miejskiej. Wydzielenie ruchu rowerowego.
151	Nawierzchnia dobrej jakości, oddzielona od rowerzystów
152	Przejazd niekolidujący z trasami innych grup ruchu drogowego
153	Oddzielenie pasa dla rowerów od pasa dla samochodów
154	Oddzielenie pasów ruchu od MPK
155	Utrzymanie dotychczasowej szerokości jezdni. Umożliwia ona ostrożne wyprzedzenie stojącego tramwaju. Dodatkowo skręt w lewo po każdej ze stron mostu blokuje ruch.
156	Przepustowość, kiedyś na moście Osobowickim nie było korków od wprowadzenia buspasu jest dramat.
157	przepustowość, wprowadzony buspas powoduje duże korki, auto i rowerzysta nie powinni mieć równocześnie zielonego światła
158	Przepustowość, przepustowość, przepustowość, osobne pasy ruchu dla samochodów i mpk!!!
159	równa droga, dwa pasy w kierunku północnym oraz dwa pasy do centrum
160	Dwa pasy, żeby tramwaje nie blokowały autom możliwości przejazdu
161	Wysoki przepływ pojazdów wyjeżdżających z miasta.
162	nie pogarszajcie tego dziadostwa, które już jest
163	Częstszy lewoskręt w ulice osobowicką,
164	Osobne torowisko od jezdni. brak rowerzystów na jezdni
165	Zachowanie dwóch pasów w obu kierunkach(tj. po jednym w każdą stronę).
166	dobra widoczność, wyraźnie zaznaczone pasy oraz wyraźne znaki, informujące kto ma pierwszeństwo
167	Przeniesienie ruchu rowerowego na wydzielone trasy rowerowe na mostach. Uspokojenie ruchu np. poprzez węższe pasy ruchu. Wymiana nawierzchni. Zlikwidowanie lewoskrętu z mostów w ul. Osobowicką - budowa nawrotki w wariacie A
168	nie posiadam prawa jazdy
169	własny pas ruchu oddzielony od komunikacji miejskiej



170	Most Osobowicki to wąskie gardło. Nie można zmniejszać przepustowości mostu. Już teraz tworzą się korki.
171	Bezpieczeństwo, sporo miejsca
	Szeroka jezdnia
172	Wymiana nawierzchni, budowa wydzielonej trasy rowerowej, egzekwowanie ograniczenia prędkości, zmniejszenie liczby aut korzystających z mostu. poprawa bezpieczeństwa pieszych. Dodatkowo budowa "zawrotki" w Osobowicką w wariacie A, dzięki czemu nie wzrośnie ruch na ul. Jugosłowiańskiej i wewnątrz osiedla.
173	równa nawierzchnia, możliwość skrętu z mostu w ul. Osobowicką,
174	Oddzielny pas, niezależny od tramwaju
175	Ruch pieszych i rowerzystów na moście jest marginalny, więc kluczowe jest, aby nie blokować ruchu pojazdów i nie ograniczać liczby pasów dla samochodów.
176	Pas do lewoskrętu wydzielony
177	oddzielny pas ruchu dla tramwajów
178	Dwa pasy w obu kierunkach, jest to przeprawa na głównej drodze wjazdowej do Wrocławia i istotne jest zachować jej przepustowość. Aktualnie północ Wrocławia intensywnie się rozwija, więc zostawienie kierowcom po jednym pasie przyczyniłoby się do jeszcze większych korków w okolicy a co za tym idzie zanieczyszczenie powietrza by wzrosło.
179	płynność ruchu, nie bycie spowalnianym przez rowerzystę
180	Równa nawierzchnia, brak kolizji z innymi uczestnikami ruchu np. rowerzystami.
181	Brak kolizji z pieszymi i rowerzystami.
182	utrzymanie lewoskrętu w osobowicką z osobnego pasa; inaczej korki ogromnie wzrosną
183	Rowerzyści współdzielą chodnik z pieszymi (co mówię jako rowerzysta!), Samochody mogą jechać do/z centrum swoim pasem, tramwaje swoim (= obecny układ). Przeprogramować sygnalizację świetlną tak, żeby jadąc z centrum na Osobowice była chwila na bezpieczny lewoskręt.
184	Skręt w lewą stronę za mostem jadąc ze strony miasta, pas obok linii tramwajowej dla samochodów tak, aby nie tworzyły się jeszcze większe korki w obie strony
185	równa nawierzchni, dwa pasy w każdą stronę
186	2 pasy ruchu w każdą stronę dla samochodów, najlepiej oddzielone od tramwaju i autobusów
187	przepustowość przeprawy szczególnie w kierunku północnym (wyjazdu z wrocławia)
188	Możliwość skrętu z osobnego pasa w lewo w Osobowicką przy jeździe od strony miasta. Brak dziur i wyrw przy szynach, w których można zostawić koło. Lepsze oznaczenie drogi.
189	przelotowość, brak rowerów na tym samym pasie
190	Jakość nawierzchni tak czy siak ulegnie poprawie co mnie nie zwykle cieszy, ale szerokość pasów i lewoskręt w stronę wewnętrznej obwodnicy wydaje się być niebezpieczny. Idealne rozwiązanie ze względu na bezpieczeństwo to zmiana skrzyżowania, na rondo z możliwością przejazdu tramwajów - podobne do ronda w centrum Katowic. Problemem pozostaje miejsce, którego jest mało. Jadąc w drugą stronę w kierunku placu staszica dobrze oznaczone lewoskręty dla dojazdów do ulicy Zakładowej i Trzebnickiej.



191	jeden pas w każdą stronę, nie trzeba więcej. Nagłe przyśpieszanie tam gdzie szerzej i zwalnianie tam gdzie wężej, zaburza płynność i powoduje korki.
192	Płynność ruchu
193	Zachowanie obecnej organizacji ruchu w tym miejscu. Zdaje sobie sprawę z problemu lewoskretu w ul. Osobowicka jednak uważam, że tramwaje jadące do centrum nie są blokowane przez samochody (przynajmniej nie jest to nagminne), natomiast tramwaje w stronę Osobowic i Poswietne, nie tracą aż tak dużo czasu czekając na przejazd w tym miejscu, bo tak na prawdę na jednym cyklu świetlnym wszystkie auta, skrecające w lewo z mostu przejeżdżają bez większych problemów. Propozycja nawrotki jest w moim mniemaniu skrajnie nieodpowiedzialna i bardzo chciałbym, żeby twórca tego zuchwałego 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 gorsza alternatywa dla obecnego lewoskretu w ul. Osobowicka. Do tego należy dodać bardzo duże ryzyko wypadków jakie pojawiłyby się przy takim rozwiązaniu, ponieważ auta musiałby przecinać pas ruchu w kierunku centrum, a następnie próbować albo wjechać praktycznie od razu w ul. Jugosławiańska (która notabene nie jest gotowa na przyjęcie tak ogromnej ilości aut i szczerze współczuje mieszkańcom osiedla jeśli doszłoby to fazy realizacji tego pomysłu) albo ustawić się na pasie do skrętu w prawo w ul. Osobowicka, a pas ten też zacząłby się korkować dość szybko jeśli dojdzie do likwidacji lewoskretu z mostu, więc auta próbujące się dostać na pas do skrętu w ul. Osobowicka będą blokować auta próbujące jechać pasem w stronę centrum.
194	Bezpieczeństwo, osobny pas do skrętu w lewo, jadąc z południa na północ.
195	Brak uwag.
196	Osobne pasy dla komunikacji miejskiej.
197	przepustowość i jakość nawierzchni
198	Wyraźne oddzielenie pasów ruchu, wskazanie kierunków, w których trzeba będzie pojechać na światłach tj. 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
199	Bezpieczeństwo i ilość miejsca
200	Płynność ruchu
201	Aktualnie w mieście nie da się jeździć autem. Jeśli to pytanie jest szczerze to należy umożliwić SZYBKĄ przejazd czyli bez stania na światłach, bez tramwaju, bez progów zwalniających i bez rowerów poruszających się ślimaczo po tym samym pasie. Należy też umożliwić przejazd w razie awarii/wypadku.
202	Sprawny przejazd obok tramwaju
203	Jak poprzednio - bezpieczeństwo z obu stron: by nie zostać zahaczonym przez tramwaj, aby niechcący nie zahaczyć o pieszego na chodniku lub o rowerzystę. Przede wszystkim zaś dobrej jakości nawierzchnia, bo przy obecnych dziurach można stracić panowanie nad kierownicą.
204	nawierzchnia



205	Pierwsze co nasuwa się na myśl to wymiana nawierzchni oraz rozdzielenie rowerzystów od samochodów. Teraz jest to niebezpieczne dla wszystkich użytkowników ruchu. Jako kierowca, myślę, że powinno się uniemożliwić przekraczanie dozwolonej prędkości 50 km/h. Niestety, kilkakrotnie widziałam efekty wypadku lub zniszczenia infrastruktury przy ul. Bałtyckiej, gdzie kierowcy "nie wyrabiali"...
206	Poprawia nawierzchni. Stworzenie atrakcyjnych alternatyw w postaci transportu zbiorowego i rowerowego, dzięki czemu zmniejszą się korki, bo mieszkańcy zostaną zachęceni do zmiany zachowań transportowych.
207	Płynność ruchu, oddzielenie od tramwajów i rowerzystów.
208	Zachowanie lewoskrętu przy zjeździe z mostu w kierunku Osobowic
209	- Bezpieczeństwo - Separacja od rowerzystów (i pieszych) oraz (jeśli możliwe) tramwaju - Płynność ruchu (niekoniecznie szybkość)
210	Płynny przejazd dla samochodów i komunikacji miejskiej.
211	ruch jedną jezdnią w stronę miasta i dwoma jezdniami z centrum z lewoskrętem w ulicę Osobowicka!!!
212	bezpieczeństwo i płynny ruch. proszę pamiętać że jadąc w stronę ul Bałtyckiej potrzebne są dwa pasy ruchu - na bałtycką z możliwością skrętu w prawo na ul Na Polance oraz skręt w lewo w stronę Osobowic - pas obecnie współdzielony z tramwajem -
213	Płynny ruch, proste pasy ruchu, bez wysepek. Możliwość lewoskrętów
214	Jadać do centrum wszystkie tramwaje i autobusy jadą prosto i nie będą korkować drogi (pojedyncze auta skręcają w lewo za mostem). Jadąc z centrum, tramwaje i autobusy skręcają w lewo, ale również bardzo dużo samochodów. W sytuacji kiedy na jednym pasie będzie auto i tramwaj, będzie zablokowany cały pas przez autobusy, tramwaje, auta skręcające w lewo w ulicę Osobowicką i nie będzie możliwości jazdy na wprost.
215	Pas bez tramwajów/ komunikacji publicznej oraz bez rowerzystów. Zwłaszcza w kierunku północnym lewoskręt w ul. Osobowicką przy jednym pasie będzie blokować cały ruch.
216	poruszanie się pasem ruchu o wystarczającej szerokości.
217	Przejazd powinien być szybki, 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.
218	Trudno wyjechać z ul. Kraszewskiego i Korzeniowskiego włączając się do ruchu na ul. Reymonta. Nierówna nawierzchnia. Dokładne i wyraźne znaki na jezdni kiedy można zmienić pas przed skretem w Korzeniowskiego i Kraszewskiego. Po najechaniu na tory tramwajowe samochód wpada w poslizg na zakrecie przed mostem Trzebnickim.
219	Światła na ulicy Reymonta 10.
	1. Na pewno nie powinno być 2 pasów (dla tramwajów i autobusów oraz osobnego dla samochodów) w kierunku do centrum, a jednego (dla tramwajów, autobusów i samochodów) w kierunku z centrum. Powinniśmy starać się wyprowadzać ruch z miasta. 2. Ważne, aby pasy ruchu miały normatywną szerokość - obecne pasy nie spełniają nawet norm ruchu uspokojonego.



220	Rowerzyści nie powinni jeździć po tym samym pasie. Spowalniają ruch.
221	Pojazdem osobowym*
222	Dojazd do centrum.
223	Maksymalną przepustowość oraz możliwość wyminięcia zepsutego pojazdu (czy to osobowego czy zbiorkomu).
224	Przepustowość i stan nawierzchni.
225	Nie znam
226	Szybkie rozładowanie ciągu aut stojących na moście po czerwonym świetle (dłuższa zielona fala, wydzielenie całego torowiska do skrętu w lewo w Osobowicka)
227	odpowiednia szerokość pasów ruchu, tak by nie było zbyt wąsko
228	Myślę, że ważne jest bezpieczeństwo, tak aby kierowcy nie musieli wciskać się na wąskich pasach pomiędzy rowerzystę a tramwaj, tylko mieli do dyspozycji pasy normalnej szerokości.
229	Szerokość jezdni adekwatna do pojazdów używających Mostów, w tym także autobusów.
230	Most powinien być na tyle drożny aby nie zbierały się na nim samochody (brak korków)
231	Most się korkuje w godzinach szczytu, ale mnie to nie przeszkadza. Zrobiłbym tam jakieś pasy zwalniające, bo samochody jadące od północy, od ul. Bałtyckiej rozpędzają się za bardzo przed mostem a potem często niebezpiecznie zwalniają na samym moście. Uważam, że wystarczy po jednym pasie ruchu dla samochodów i tramwajów w obie strony. Już teraz w praktyce tak jest i nie ma tragedii.
232	Bezpieczeństwo, aby nie było możliwości zbyt szybkiej jazdy i wjechania w bagażnik samochodu. Wygoda, aby nawierzchnia była gładka oraz oddzielna sygnalizacja świetlna z tramwajami.
233	ZACHOWANIE PŁYNNOŚCI RUCHU. Jezdnie bez zwężenia. Po dwa pasy w kierunkach. Bez wydzielania.
234	Na moście powinna znaleźć się jezdnie po jednym pasie w każdą stronę
235	Jak najlepsza komunikacja miejska i drogi rowerowe. Dzięki temu uniknę korków. Ten most może być jednokierunkowy.
236	Dobry stan nawierzchni
237	Zapewnienie możliwości przejazdu w obie strony. Ponieważ jednak nie ma możliwości abyśmy wszyscy mogli jeździć samochodami bez korków przejazd samochodami może być utrudniony.
238	Płynność przejazdu
239	Zasygnalizowanie miejsc do czekania na lewoskręt po obu stronach mostu. Obecnie są mocno mylące i niewidoczne, dodatkowo auta blokują tramwaje. Zjazd z mostu w Bałtycka powinien zostać zawężony o lewy pas (docelowo do zawrotki). Auta zjeżdżające z mostu mocno przyspieszają i rozpoczynają często niebezpieczne wyprzedzanie, mimo obecności świateł dalej.
240	Sygnalizacja, szczególnie przy skręcie w ul. zakładową. Często można tam zauważyć niebezpieczne sytuacje
241	być oddzielnym od rowerzystów fizycznie, a nie namalowaną farbą.
242	Chce żeby rowerzysta miał swój osobny pas!
243	Nie dodawać, ale też nie zabierać.
244	Bezpieczny wjazd na most tak by nie dochodziło do kolizji z tramwajem.
245	Wyraźnie i logicznie wytyczone pasy ruchu.



246	Bezpieczeństwo, łatwość prowadzenia pojazdu bez zagrożenia kolizją z tramwajem lub rowerzystą
247	Żadne
248	dogodne przesiadki na tramwaj - parking, szybkie przejście na przystanek; idealnie - wolałbym się przez most nie przeprawiać samochodem
249	Wyraźne wydzielenie pasa ruchu dla rowerów.
250	Dobre oddzielenie od strefy pieszej, by nie było przypadku wtargnięcia pieszego na jezdnię
251	najważniejsze jest wydzielenie lewoskrętu w ulicę Osobowicką (jadąc od centrum), tak to funkcjonuje w tej chwili, inaczej auta skręcające tam w lewo blokują cały ruch z centrum poza miasto. Brakuje też lewoskrętu na Korzeniowskiego (w drugą stronę), zły jest też stan nawierzchni
252	Czas jazdy
253	Odpowiednia szerokość drogi. Obecnie jest zbyt wąska. Może być dzielona z tramwajem.
254	Nie mam
255	bezpieczeństwo
256	Jako kierowca i mieszkaniec Osobowic nie mam problemu z dojazdem do centrum czy z powrotem do domu i jestem za pozostawieniem obecnego układu to jest BUS PAS na moście w obu kierunkach, możliwość skrętu z mostu w lewo w kierunku Osobowic. Zmieniłbym tylko obecny system świateł na przejściu na wysokości służy na przycisk dla pieszego na życzenie bo kilkadziesiąt metrów dalej jest skrzyżowanie z regulacją świetlną
257	Przepustowość, szerokość pasa ruchu. Brak rowerzystów między samochodami - powinni mieć swoją ścieżkę.
258	Płaska nawierzchnia, osobny pas dla samochodów
259	Brak dziur i korków. Uniknięcie łączenia linii tramwajowej i samochodu na jednym pasie.
260	Równa nawierzchnia. Synchronizacja świateł w ciągu Reymonta / Bałtycka Separacja od ruchu pieszego i rowerowego
261	Minimalizacja czasu stania w korkach.
262	Poszerzenie mostów, tak aby zmieścili się piesi, rowerzyści, 2 pasy dla aut i buspas/tramwaj. Ewentualnie jeśli nie ma kasy na tak oczywistą inwestycję, to dobudować "tylko" kładki z boku mostów dla pieszych i rowerzystów, a całe mosty przeznaczyć na 2 pasy dla aut + buspas/tramwaj.
263	Dla mnie jako mieszkańca Osobowic jest poprawa skrętu w lewo z mostu w ul Osobowicką. bardzo cieszę mnie zaproponowane warianty nawrotki, uważam że to świetny pomysł. Jeżeli nawrotka będzie miała dobry pas włączający do ruchu w ulicę Bałtycką, znacznie poprawi się bezpieczeństwo i płynność ruchu. Poprawa płynności ruchu na skrzyżowaniu przez wyeliminowanie lewoskrętu, zmniejszy uciążliwość związane ze zmniejszeniem ilości pasów ruchu na moście, spowodowanym remontem. O dziurach nie piszę bo to oczywistość.
264	możliwość skrętu w lewo w Osobowicką bezpośrednio z mostu
265	Dziury i zbyt wąskie pasy
266	Płynny przejazd na wprost. Brak lewoskretu (zawrocic mozna dalej.) oddzielenie od pieszych i rowerow
267	Żeby zostały dwa pasy ruchu w każdą stronę



268	Pas powinien być wystarczająco szeroki, żeby zmieścił się dodatkowy, nie zabierający szerokości kierowcy, pas dla rowerzysty. Powinny być osobny pas dla tramwaju w stronę miasta, ale łączony w stronę rozanki, który by był jednocześnie pasem do skrętu w lewo w osobowicka.
269	Likwidacja bus pasów
270	Jazda po pasie bez konieczności wyprzedzania rowerzystów
271	Możliwość skrętu w ulicę Osobowicką jadąc z centrum. Równa nawierzchnia jezdni - obecne dziury grożą utratą zawieszenia.
272	Wymiana nawierzchni, budowa wydzielonej trasy rowerowej, egzekwowanie ograniczenia prędkości, zmniejszenie liczby aut korzystających z mostu. poprawa bezpieczeństwa pieszych. Dodatkowo budowa "zawrotki" w Osobowicką w wariancie A, dzięki czemu nie wzrośnie ruch na ul. Jugosłowiańskiej i wewnątrz osiedla.
273	1. Remont nawierzchni 2. Szerokość pasa ruchu oraz ogólna organizacja ruchu obecnie jest dobra
274	Osobna droga dla rowerów
275	Brak potrzeby jechania slalomem tak jak teraz. Studzienki są głęboko poniżej poziomu jezdni, do tego jest sporo dziur. Jakby tego było mało to mając tramwaj obok pasy są bardzo wąskie i nie da się ominąć dziur.
276	Dwa pasy dla samochodów
277	Normalnie ma być - jazda w obie strony.
278	Zachowanie obecnej przepustowości mostu. Wydzielone pasy do lewoskrętu. Płynność ruchu.
279	Wymiana nawierzchni, budowa wydzielonej trasy rowerowej, egzekwowanie ograniczenia prędkości, zmniejszenie liczby aut korzystających z mostu oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych. Dodatkowo budowa "zawrotki" w Osobowicką w wariancie A, dzięki czemu nie wzrośnie ruch na ul. Jugosłowiańskiej i wewnątrz osiedla.
280	Wysoki prog między jezdnią a chodnikiem.
281	Płynność ruchu, bezkolizyjna
282	zwiększyć przepustowość mostu, szerokość jezdni(często kolizję z tramwajami)
283	1. Wymiana tragicznej dzisiaj nawierzchni 2. Budowa wydzielonej trasy rowerowej, mogą to być najlepiej kładki obok mostu 3. Egzekwowanie ograniczenia prędkości 4. Zmniejszenie liczby aut korzystających z mostu 5. Poprawa bezpieczeństwa pieszych.
284	usunięcie dziur w asfalcie, dwa pasy ruchu w każdą stronę
285	chcemy kładki pieszo-rowerowej!
286	Potrzebny jest nowy i równy asfalt. W kwestii organizacji ruchu dobrze by było udostępnić drugi pas ruchu w kierunku do centrum również samochodom, obecnie jest on pusty przez 90% czasu. Ważne jest aby zachować 2 pasy ruchu dla samochodów w kierunku z centrum. Most Osobowicki i później ulica Bałtycka to jedna z najważniejszych wylotówek w kierunku północnym, ważne żeby miała odpowiednio dużą przepustowość. Można by też zrobić kładkę umożliwiającą bezkolizyjny przejazd z ulicy Na Polance w ulicę Osobowicką, to by jeszcze bardziej upłynniło ruch.
287	efektywna sygnalizacja świetlna, wydzielenie pasa na moście dla lewoskrętu w stronę cementarza osobowickiego - bez tego będą tworzyć się korki. Oddzielny pas tramwajowy/autobusowy



288	Przepustowość drogi, odizolowanie drogi od pieszych oraz rowerzystów, lewo skręty wyodrębnione
289	szerokość jezdni.
290	1. Lewoskret w Osobowicka. 2. Poprawne oznaczenie lewoskretu - na chwile obecna samochody i tramwaje blokują się wzajemnie oraz samochody przejeżdżają poza os jezdni blokując tramwaje jadące Bałtycki do miasta.
291	Dwa pasy ruchu dla samochodów osobowych
292	Brak rowerów na pasie ruchu. Szersze pasy ruchu. Brak wyrw i dziur w nawierzchni.
293	nie zmniejszanie ilości pasów ruchu - kłeczków i tak jest dostatecznie odcięty od reszty miasta a mostów jest za mało
294	Nie jestem kierowcą, ciężko mi powiedzieć.
295	Jadac samochodem przez Mosty Osobowickie obserwuje ze: - wiekszosc kierujacych jedzie w kierunku polnocnym znacznie szybciej niz 50 kmh - swiatla za mostem (wjazd na Bałtycka) sa przez wieksza czesc cyklu zielone. - pasy ruchu sa bardzo waskie - nie zmieszca sie obok siebie dwa autobusy, dwie ciezarowki - przykladowo gdy autobus linii K jedzie przez mosty w kierunku polnocnym i jest na lewym pasie (skreca w Osobowicka) inny autobus nie moze jechac prawym pasem w kierunku Bałtyckiej - nie zmiesci sie! Moim zdaniem lepiej byloby zrobic po jednym wspolnym dla tramwajow i samochodow pasie w kazdym kierunku, ktory bylby na tyle szeroki, by nie prowadzilo to do niebezpiecznych sytuacji. Nie mam pomyslu na lewoskret z mostow na Osobowicka, przy jednym pasie most moze zaczac sie korkowac bo tam nie ma osobnych swiatel do skretu w lewo, kierujacy musi przepuscic ruch z naprzeciwka o duzym natezeniu. Jako kierujacy samochodem ale i rowerzysta uwazam, ze ruch rowerowy koniecznie musi byc odseparowany od ruchu aut, jest to droga wjazdowa do centrum miasta o bardzo duzym natezeniu ruchu, jak napisalem wczesniej, zostalem tam jako rowerzysta potracony, wiekszosc rowerzystow jedzi tam chodnikiem, powstaje takie bledne kolo.
296	Nawierzchnia bez dziur
297	Poszerzenie jezdni, zmiana nawierzchni
298	możliwość skrętu w lewo z każdej strony po przejechaniu mostów
299	szeroki pas oddzielony od tramwaju zarówno do i z centrum. Da się to uzyskać stosując rozwiązanie przedstawione przez p. (zanonimizowane) - przedstawiającego koncepcje oddzielnej kładki pieszo-rowerowej
300	Nie chcę przeszkadzać pojazdom MPK , w których porusza się więcej osób, zmniejszając korki.
301	Płynny przejazd przez most
302	równa jezdnia, odseparowanie od ruchu tramwajowego
303	Większy przepływ ruchu w kierunku centrum
304	Szerokość jezdni, szyny tramwajowe na innym pasie i ścieżka rowerowa obok jezdni
305	Przepustowość przeprawy
306	Zrównoważony rozwój połączeń



307	Mosty Osobowickie to ważny punkt komunikacyjny, na północy Wrocławia. Nie powinno zmniejszać się ich przepustowości tj zmniejszać ilości dostępnych pasów, w skrajnym przypadku rowerzyści powinni korzystać z tego samego pasu co użytkownicy pojazdów osobowych
308	Bezkolizyjne światła do skrętu w lewo z mostu Osobowickiego w ulicę Osobowicką. Bardzo często tam się robi korek, a można by go uniknąć skoro dalej i tak są dwa pasy.
309	Płynność ruchu, nawet teraz gdy samochody mają oddzielny pas to i tak tworzą się korki, strach pomyśleć co będzie gdy połączone zostaną pasy samochodowe i komunikacyjne (bus).
310	Zmniejszenie korków
311	wydzielone pasy, bezpieczeństwo ruchu, przepustowość auta i tramwaje na wspólnym pasie
312	Odpowiednia szerokość pasa drogowego, brak współdzielenia pasa z tramwajem.
313	bezpieczeństwo Potrzebujemy kładki pieszo-rowerowej przy Mostach Osobowickich!
314	Przepustowość - to bardzo ważny most, już teraz często zakorkowany, nie można zwężać pasów do jednego wspólnego dla tramwaju i samochodów tylko po to, żeby zrobić ścieżkę rowerową
315	Zwiększenie przepustowości mostu,co jest niezmiernie ważne szczególnie w godzinach szczytu oraz zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom ruchu
316	Przepustowosc nie moze byc pogorszona bo spowoduje powstawanie korkow a wraz z tym pogorszenie jakości powietrza
317	oddzielenie od tramwaju, wymiana nawierzchni
318	Oddzielny pas dla samochodów i tramwaji wraz z pasami do sekretów.
319	Osobne pasy ruchu dla każdej grupy: aut, tramwajów, rowerzystów i pieszych plus bezpieczne bezkolizyjne światła do skrętu w lewo.
320	Utrzymanie przepustowości przeprawy w sytuacji korzystania z komunikacji indywidualnej. Poza okresem pandemii, w godzinach szczytu ruch na przeprawie nie należał do najmniejszych. Obecnie rozbudowywana jest północna część miasta traktowana jako sypialniana, ludzie podróżują do centrum do pracy.
321	Powinien byc zachowany pas dla samochodów w obydwie strony
322	Brak korków przed i na moście. To ważny węzeł komunikacyjny z miastem i wjazd do centrum od strony Trzebnicy i Obornik śląskich.
323	Minimalnie dwa pasy ruchu w każdą stronę, zapewniające szybki przejazd dla aut dzięki zwiększonej ilości pasów. Nawierzchnia asfaltowa lub betonowa.Czytelne oznakowanie poziome.
324	Droga bez dziur, wyrw w drodze, osobny pas dla tramwajów
325	płynność przejazdu
326	nie powinny być uwzględniane potrzeby samochodów - w pierwszej kolejności ruch komunikacji miejskiej i rowerów
327	Możliwość skrętu z Mostu Osobowickiego w kierunku Osobowic i dwa pasy z każdej strony: auto tramwaj, tramwaj, auto.
328	Powinno być bezpiecznie i bez pieszych, którzy przechodzą z jednej strony na drugą na całej długości mostów.
329	Bezpieczna szerokość jezdni, oraz odpowiednia przepustowość ruchu



330	Równa jezdnia oraz możliwość sprawnego przejazdu w obu kierunkach mostem
331	Przepustowość: to jest obecnie jeden z głównych "kanałów" komunikujących nowe, duże osiedla na Północy z Centrum
332	nawierzchnia wydzielona trasa rowerowa
333	Jes tam ciągly ruch, trudno skrecic w lewo w Osobowicka, nie jest to dobrze przemyślane skrzyzowanie. Moze warto pomyslec nad przepustowoscia, ograniczenie ruchu rowerow/ ludzi - kładka :)
334	Poprawa nawierzchni i płynności przejazdu dzięki likwidacji lewoskrętu w Osobowicką.
335	Że jak już jadę faktycznie samochodem, to wiem, że mogę jechać bezpiecznie, tzn rowerzyści mi się nie kręcą pod kołami, mają swoją własną ścieżkę
336	Pasy ruchu o szerokości, która nie będzie doprowadzała do najeżdżania na krawężnik lub przypadkowego wjeżdżania w skrajnię torowiska, co powoduje, że tramwaj nie może przejechać.
337	Brak wlotów kanalizacji burzowej na pasie ruchu.
338	nie zabierac wiecej pasow.
339	szybkość przejazdu, brak korków i bezpieczeństwo innych użytkowników dróg - wyprowadzenie ruchu pieszych i rowerzystów poza most np. na dobudowaną obok kładkę spacerową dla pieszych z droga dla rowerzystów
340	Jeden, odseparowany od transportu zbiorowego pas ruchu
341	Płynny przejazd z i do centrum miasta. Wydzielone pasy ruchu w obu kierunkach dla samochodów.
342	Dobry stan jezdni, odpowiednia szerokość pasów, wysoka przepustowość.
343	Rowery na ulicy są niebezpieczne. Osobny pas dla samochodu jest istotny.
344	więcej odległości pomiędzy tramwajami a samochodami (żeby 2 pasy w jedną stronę się mieściły)
345	jasność oznakowania, widoczność na skrzyżowaniu, możliwość nawrotki, widoczność najdziejdzających rowerzystow
346	Drożność przejazdu również w godzinach szczytu
347	Poszerzenie pasa, bezkolizyjny przejazd z tramwajem
348	przepustowość mostu
349	nowa nawierzchnia ,2 pasy w jedną strone (jeden w połączeniu z tramwajem)
350	Lewoskręt w ul. Osobowicką z oddzielnego pasa.
351	Osobne torowiska jak i pasy w obu kierunkach dla samochodów tak jak jest teraz powinny zostać.Pas torowiska umożliwiający skręt w lewo dla samochodów jadących w kierunku cmentarza.
352	wyłączenie ruchu rowerowego przy tej szerokości jezdni co jest obecnie
353	Płynność ruchu nie gorsza niż jest obecnie plus wzięcie pod uwagę wzrost aut z powodu powiększania się osiedla po tej stronie Odry
354	Brak rowerzystów na drodze
355	Po Dwa pasy w obie strony możliwość dojazdu karetki w przypadku awarii tramwaju, osobna kładka do rowerzystów- tylko nie po pasie ruchu
356	przepustowość, bezkolizyjny skręt w ulicę Osobowicką
357	Osobny pas dla pojazdów osobowych i komunikacji miejskiej. Najlepszym rozwiązaniem była by kładka pieszo rowerowa, przykładową koncepcje zaproponował (zanonimizowane).
358	Wyraźne oznakowanie



359	Płynność przejazdu, oddzielenia ruchu samochodowego od innych użytkowników drogi.
360	Utrzymanie lewoskrętu z mostu osobowickiego w ulice Osobowicka. Wariant przeniesienia lewoskrętu w ulice Jugosłowiańską spowodują przeniesienie całego ruchu ulicy osobowickiej na lokalne małe uliczki osiedlowe.
361	Piesi i rowerzyści powinni być bardziej odsunięci od pasa ruchu. Jest za wąsko, do tego dochodzą jeszcze tramwaje.
362	Ważne jest to, by nie utrudniać przejazdu dla jadących z centrum, ponieważ na skrzyżowaniu na Polance w godzinach szczytu nie wszyscy są w stanie przejechać na jednym świetle. W skrócie; wariant 1 i 2 są dobre, ale dla odwrotnych kierunków.
363	Usprawnienie skrętu w lewo dla jadących od ul Reymonta w Osobowicką oraz z mostu w lewo w stronę wybrzeża J. Conrada.
364	By rowerzyści mieli osobny pas.
365	Oddzielny pas ruchu.
366	Szerokość miejsca, brak rowerów na wspólnym pasie
367	Krótkotrwały remont, dostępność pasów, płynność ruchu
368	Nie jeżdżę samochodem przez ten most
369	Bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
370 370	płynność jazdy
371	zachowanie pełnej przepustowości - niezależnie puszczonego ruchu samochodów od tramwajów (ewentualnie autobusów komunikacji miejskiej po pasie dla ruchu tramwajowego). Jeśli ruch będzie wspólny jednym pasem to awaria tramwaju zablokuje całkowicie ruch na moście
372	Konieczny ruch samochodem w obu kierunkach. Większa odległość od tramwaju.
374	oddzielny pas dla samochodów w obu kierunkach, niekoniecznie buspas (jeżdżą tam trzy linie tramwajowe, autobusy nie jeżdżą bus pasem bo jest tam za wąsko), utrzymanie możliwości skrętu w lewo w ulicę Osobowicką z mostu osobowickiego, wprowadzenie możliwości skrętu z ul. Na polnce na mosty osobowickiej i prosto w ulicę osobowicką (nie wiem dlaczego nie można tego teraz wprowadzić, skoro bardzo dużo kierowców narusza w tym miejscu przepisy). Wprowadzenie nawrotki na ul. Bałtyckiej to chory pomysł, będzie mam bardzo dużo wypadków i jeszcze większe korki
375	szerszy pas / skręt z mostu na ul. Osobowicką jako oddzielna "fala", bez stania na szynach / oddzielić się od rowerzystów
376	by nie blokować tramwajów i zmieścić się bezpiecznie obok, nawet jeśli ma się szersze auto
377	Odseparowanie ruchu kołowego i szynowego.
378	Szybka przeprawa na drugą stronę rzeki
379	Bezpieczny zjazd z mostu w kierunku cmentarza Osobowickiego
380	niezależny pas dla tramwajów i samochodów. aby samochodem nie poruszać się po torach.
381	Sprawny przejazd przez most :)
382	Kładka pieszo/rowerowa zaproponowana przez p. (zanonimizowane) rozwiązuje problem. Fajnie jakby w ogóle dało się mostem dojechać do oraz z miasta.



383	Wrocław jest mocno zakorkowany, zwięzanie przepustowości jeszcze pogorszy sytuację nie tylko w tym konkretnym miejscu ale również na innych drogach, na które kierowcy będą "uciekać" Nie każdy może pozwolić sobie na rower, ze względów zdrowotnych lub po prostu zawozi dzieci do żłobków/przedszkoli/szkół a następnie sam w aucie pędzi do pracy, żeby się nie spóźnić. Korki wpływają też na nerwowość mieszkańców, także nie dokładajmy kolejnych zwiężeń
384	Możliwość przejazdu przez Mosty Osobowickie, ale bez priorytetu. Samochody mogą poruszać się z dużą prędkością po Moście Milenijnym, zatem tutaj mogą jechać powoli ok. 15-20 km/h, ustępując rowerzystom.
385	Przede wszystkim nie zgadzam się na marginalizowanie potrzeb kierowców, które coraz wyraźniej widać w decyzjach wydawanych przez władze miasta. Uważam, że forma ruchu, jaka teraz się odbywa po moście (odrębny pas dla samochodów w dwie strony) powinien, A nawet musi być utrzymany. Miasto się rozwija, coraz więcej ludzi mieszka na obrzeżach miasta i na razie nie widać sensownej alternatywy dla samochodów w tej części miasta. Most Osobowicki jest ważnym węzłem komunikacyjnym nie tylko dla osiedla Rozanka, Ale także dla osiedli dalej położonych, Swiniary, Lipa Piotrowska itp. Jeżeli nie da się mostu poszerzyć, należy dobudować kładkę pieszo rowerową, aby utrzymać odrębny ruch samochodów i tramwaji w dwie strony
386	Osobny pas ruchu, bez komunikacji miejskiej
387	Widoczność
388	Parking P+R w okolicy Kamińskiego, żeby móc przesiąść się w MPK i dojechać do centrum nie tworząc korków i nie stojąc w korkach.
389	Nieuszkodzona nawierzchnia, dobra widoczność, lepszy rozjazdów pasów.
390	E-myto za przejazd most dla pojazdów, których właściciele nie płacą podatki we Wrocławiu. Napraw uszkodzonej nawierzchni torowiska.
391	Szerokość ulicy. Zdecydowanie bezpieczniejsze byłoby wydzielenie oddzielnego pasa dla tramwajów
392	Bezpieczeństwo, brak rowerzystów na tym samym pasie, płynny ruch
393	Likwidacja chodnika od strony miasta w stronę różanki co pozwoliłoby rozsunąć jezdnie oraz torowisko do wygodnych rozmiarów.
394	co najmniej ta sama przepustowość co obecnie
395	Brak zwiężenia w stronę od centrum, aby dało się szybko opuścić centrum miasta. W stronę centrum korek i tak tworzy się za mostem, więc dwa pasy na mości nic nie dadzą w całokształcie.
396	Równa nawierzchnia.
397	Miejsce dla tramwajów i dla aut
398	Oddzielny pas (od tramwajów)
399	szerokość jezdni i nawierzchnia
400	Bezpieczeństwo, oddzielenie od ruchu samochodowego , prosta nawierzchnia
401	Równa nawierzchnia
402	Szerokość drogi
403	Nie wiem - nie jestem kierowcą.
404	Nie mam prawa jazdy
405	Nie wymuszać sztucznie ograniczenia ruchu, skoro to kierunek na AOW i obwodnicę śródmiejska. Zwiężenie do jednego pasa w każdą stronę jest chore i świadczy o projektowaniu miejsc w których się w życiu nie było



406	Most to wąskie gardło. Trzeba zrobić jak największą przepustowość jego. Czyli jezdnia nie powinna być jak szwajcarski ser i o wiele szersza. Myślę, że budowa zwrotki na ul. Bałtyckiej to dobre rozwiązania ale dopiero jak ul. Bałtycka ma 3 pasy. Czyli wyrzucamy pieszych i rowerzystów na nową kładkę a w to miejsce robimy dwa pasy dla aut w stronę Bałtyckiej, jeden pas dla tramwajów i autobusów w stronę Bałtyckiej a w stronę do miasta jeden pas dla aut i jeden pas dla autobusów i tramwajów.
407	Oddzielenie od innych użytkowników
408	Aby w razie wypadku był możliwy dalszy ruch samochodowy
409	przepustowość, przepustowość,, jestem nowym mieszkańcem Różanki i jeśli przez 70 lat od wojny mosty były danej przepustowości a teraz administracja zamierza je zwęzić rozpatruję protest zbiorowy sądowy za obniżenie atrakcyjności mieszkanie które kupiłem. Znajdę chętnych na taką zabawę którzy również zostaną dotknięci takimi genialnymi pomysłami
410	Osobny pas dla pojazdów szynowych, wyznaczone ścieżki rowerowe niezaklucające ruchu kołowego.
411	Nie tworzyć sztucznie korków
412	Szerokość ulicy, żeby się nie bać że zahaczy się inne auto lub co gorsza rowerzystę
413	Wyłączenie z ruchu przejazdu dla rowerzystów, zbyt wąska jezdnia utrudnia bezpieczny przejazd samochodem
414	Ruch obustronny, wydzielenie pasa do lewoskrętu i jazdy prosto
415	Most osobowicki to nieustanny korek nie tylko w godzinach szczytu ale właściwie przez cały dzień. Niestety jako mieszkanka północnej strony miasta mam do wyboru zakorkowany most osobowicki lub jeszcze bardziej przepelniony ruchem most trzebnicki
416	Przede wszystkim most się korkuje i jest zatłoczony. Ważny jest sprawny przejazd przez most i bezpieczeństwo. Przydałby się oddzielny pas dla pieszych i rowerów i osobny dla komunikacji miejskiej.
417	Szerokość jezdni , pas niezależny od torowiska tramwajowego - swobodny przejazd niezależnie od nadjeżdżającego tramwaju bądź autobusu.
418	Nowa nawierzchnia, wymiana torów, oddzielenie rowerzystów np ścieżka, aby jezdnia była tylko dla samochodów
419	Możliwość przejazdu w obu kierunkach przez most i przepustowość mostu tak by w godzinach szczytu nie stać w potężnych korkach.
420	Nawierzchnia która jest tragiczna jak również szerokość pasu.
421	Dobra nawierzchnia, bezkolizyjny ruch
422	Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów
423	By most nie stał się wąskim gardłem, i zarówno tramwaje jak i samochody mogły go sprawnie pokonywać, żeby auta miały swój pas a tory były na osobnym padie
424	Swobodny przejazd
425	przepustowość mostu, odległość od linii tramwajowej
426	Brak kolizji z rowerzystami, którzy nie mają wyznaczonej ścieżki rowerowej
427	Możliwość ominięcia tramwaju w przypadku awarii i zastoju na szynach.
428	Przepustowość przeprawy oraz skrzyżowania przed i za mostem



429	Lewoskręt w stronę ul. Osobowickiej wydzielony, aby nie blokował dwóch pasów do jazdy na północ. Natomiast przy jeździe na południe powinny być dwa pasy ruchu, w tym jeden w torowisku. Korki tworzą się także przez źle ustawione światła przy Kleczkowskiej. Ponadto z ulicy Na Polance powinna być możliwa jazda nie tylko w prawo w Bałtycką, ale także na wprost w Osobowicką i w lewo na Mosty Osobowickie.
430	1. W MIARĘ PŁYNNY I BEZPIECZNY DLA WSZYSTKICH UŻYTKOWNIKÓW PRZEJAZD.
431	odległość od innych uczestników ruchu w miarę możliwości rozdział tych uczestników
432	Powinny być po dwa pasy ruchu w każdą stronę. Wewnętrzne pasy muszą być dzielone z tramwajami.
433	To jest państwa ostatni priorytet wg. Wrocławskiej Polityki Mobilności czy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wytyczne, które prześlą państwu projektantom, jasno pokażą, czy Urząd Miejski i prezydent chcą mieć w centrum więcej aut.
434	Jasność w oznakowaniu.
435	Wymiana nawierzchni, budowa wydzielonej trasy rowerowej, dzięki czemu nie będzie konfliktu z rowerzystami na jezdni, egzekwowanie ograniczenia prędkości, zmniejszenie liczby aut korzystających z mostu. Dodatkowo budowa "zawrotki" w Osobowicką w wariantcie A, dzięki czemu nie wzrośnie ruch na ul. Jugosłowiańskiej i wewnątrz osiedla.
436	Wymiana nawierzchni, budowa wydzielonej trasy rowerowej, egzekwowanie ograniczenia prędkości, zmniejszenie liczby aut korzystających z mostu. poprawa bezpieczeństwa pieszych. Dodatkowo budowa "zawrotki" w Osobowicką w wariantcie A, dzięki czemu nie wzrośnie ruch na ul. Jugosłowiańskiej i wewnątrz osiedla.
437	Osobne pasy od komunikacji. Utrzymany lewoskręt w Osobowicka
438	Przebudowa nie może generować korków, a zwężanie jezdni to gwarantuje
439	Płynny ruch, bezpieczny skręt w lewo w stronę osobowic
440	Równa nawierzchnia na moście, lewoskręt na ulicę Osobowicką, lewoskręt na wybrzeże Józefa Conrada-Korzeniowskiego, nie współdzielenia jednego pasa z autobusami i tramwajami gdyż one też będą stały w korkach co może zniechęcić ludzi do jeżdżenia środkami transportu publicznego, bo co to za różnica czy będzie się stało w korku na moście w tramwaju czy swoim samochodem.
441	Przepustowość komunikacji indywidualnej, bezpieczeństwo pieszych, oznakowanie
442	Brak konieczności jechania po tym pasie co tramwaj i odpowiednia odległość od tramwaju
443	Nieograniczanie możliwości skrętów, zjazdów z mostu w jakąkolwiek stronę. Poza tym proszę o nie zakorkowywanie miasta kolejnymi zakazami i zwężeniami. Tramwaje powinny poruszać się tym samym śladem co samochody - wydzielanie buspasów jest nieefektywne i tylko powoduje większe korki.
444	Żeby nawierzchnia umożliwiała jazdę tym samym pasem ruchu tramwajom oraz samochodom
445	szybki zjazd z mostu, w obu kierunkach, w tym na lewoskręcie w ul. osobowicką
446	przepustowość mostu dla samochodów. Most Osobowicki to nie tylko dojazd na jedno osiedle ale też jedna z niewielu opcji dojazdu z centrum na północ Wrocławia - Trzebnica, Wisznia Mała. Na s8 i s5. Ruch jest duży. Jeden pas ruchu w kierunku Osobowic, z tramwajem skręcającym w lewo z samochodami muszącymi ustąpić pieszym skręcając w lewo to szaleństwo. Korek będzie się zaczynał na Pomorskiej.



447	Pozostawienie lewoskrętu (z centrum) w ulicę Osobowicką. Likwidacja bus pasu do centrum (stosunek ilości pojazdów do tramwajów).
448	Możliwość jazdy z centrum w stronę osobowic oraz 2 pasy ruchu by nie stać w korkach
449	Ruch w obie strony
450	Wygodny skręt w lewo od strony z centrum, zachowanie dwóch pasów jezdni w kierunku od centrum
451	Własny pas dla MPK, tak by nie blokować komunikacji miejskiej w obie strony!
452	Dwa pasy ruchu w każdym kierunku, przed mostem oraz za mostem są ważne skrzyżowania co powoduje korki, jeżeli jest tylko jeden pas ruchu
453	dobra nawierzchnia i szerokie pasy ruchu
454	Tramwaje i pojazdy skręcające w ulicę Osobowicką długo czekają na przejazd. Obawiam się, że połączenie trasy tramwajowej z jezdnią w kierunku od centrum spowoduje korki. Z kolei w stronę do centrum często jest kolejka samochodów na moście, która porusza się stosunkowo szybko.
455	do centrum prowadzi z Bałtyckiej 1 pas - potem w zasadzie też jest jeden obok tram-pasa w drugą stronę Bałtycka ma 2 pasy i to wyjazd na Bałtycką powinien być łatwy - i to dwoma pasami żeby nie blokować aut na jednym pasie - skoro dalej są dwa a Żmigrodzka z Mostu Trzebnickiego też ma jeden pas i się nie poszerzy
456	Nowa nawierzchnia i zachowania obecnych rozwiązań zastosowanych na moście, w tym skrętu do Osobowic.
457	Zachować jego przejezdność i skręt w kierunku Osobowic. W przypadku awarii tramwaju, realizując wariant II, III i IV będzie paraliż komunikacyjny.
458	Równa droga, bez dziur, jeden pas
459	Najważniejsze będzie zapewnienie dobrej przepustowości przy wjeździe i zjeździe z mostu. Pas ruchu powinien być szerszy niż torowisko, aby się nie ślizgać na torach.
460	Niekorkowanie tramwajów skręcających w ul. Osobowicką
461	Osobny pas od tramwajów i autobusów
462	Szeroka jezdnia i płynny ruch.
463	Lepsza sygnalizacja świetlna przy skręcie w Osobowicką
464	wydzielona jezdnia tramwajowo-autobusowa w kierunku centrum i równa droga
465	Możliwość przejazdu na drugą stronę rzeki, szerokość pasa ruchu, dobra nawierzchnia jezdni
466	Wyrównanie nawierzchni-remont i organizacja lewoskrętu w ulicę Osobowicką.
467	równa nawierzchnia i odpowiednia szerokość pasa ruchu
468	Rozładowanie korków w stronę centrum.
469	Swoboda przejazdu, margines bezpieczeństwa od torów tramwajowych i rowerzystów,
470	Mosty Osobowickie są wąskim gardłem pomiędzy ulicami Bałtycką i Reymonta. Dla osoby kierującej pojazd osobowy najważniejsze jest bezpieczeństwo i możliwość sprawnego przemieszczenia się na drugą stronę mostu.
471	Jakość nawierzchni, brak rowerzystów na drodze (tym samym pasie).



472	Możliwość włączenia się do ruchu ze strony ul Osobwicznej w kierunku do centrum na most Osobowicki, Możliwość skręcenia w lewo z mostu Osobowickiego na ul Osobowicka
473	Lewoskręt z mostu w osobowicką, blokują tramwaj
474	Poszerzenie drogi. Jest zbyt ciasno jadąc między chodnikiem a tramwajem.
475	ruch w jednym, jak i w drugim kierunku
476	pozostawienie możliwości skrętu w lewo z mostu w ulicę osobowicką,
477	Zachowanie wszystkich możliwych relacji (mogą być wydłużone względem obecnego stanu).
478	Oddzielenie od rowerzystów, właściwe ustawienie świateł by możliwie zmniejszyć powstające korki, wygodny i dobrze oznakowany skręt w lewo (z miasta w kierunku cmentarza)
479	Płynność jazdy
480	bezpieczna szerokość pasa, wydzielenie pasa dla rowerów, wydzielenie pasa dla tramwajów
481	Trudno powiedzieć, nie jeżdżę samochodem
482	Obecny rozkład jest wystarczający, mogłoby wrócić jazda również po bus pasie, ponieważ coraz więcej buduje się osiedli po tej stronie Odry
483	Zdecydowanie są to 2 pasy ruchu w każdą stronę. W godzinach szczytu są tam straszne korki - jest duży ruch samochodowy
484	Szybkie przemieszczanie się, nie stanie w korku, nie czekanie na odjazd komunikacji miejskiej.
485	Jasność, gdzie jest przestrzeń dla samochodów, a gdzie torowisko. Czuję się niepewnie przy skręcie w lewo zjeżdżając z mostu po obu jego stronach, bo mam wrażenie, że muszę wjechać na torowisko, gdzie nie powinno mnie być. Oznakowanie nie jest jasne.
486	Równa nawierzchnia, jak największa przepustowość mostu, bezpieczny skręt w lewo w ulice Osobowicka z mostu
487	nie powiększanie korków, oddzielenie od ruchu rowerów
488	oddzielny pas ruchu od tramwaju
489	Zachowanie wysokiej przepustowości ruchu jest ważne dla kierowców, uważam także, że niewpuszczanie na jezdnię rowerzystów na zasadzie jazdy godnie z przepisami bez wydzielenia dla ich osobnego pasa ruchu lub optymalnie ścieżki rowerowej zapobiegnie powstawaniu sytuacji niebezpiecznych (np manewr wymijania).
490	2 pasy ruchu w każdym kierunku
491	Nie chce wjeżdżać na tory. Chce płynnie przejechać, nie chcę zdarzyć się z rowerem
492	Płynność ruchu. Odpowiednia szerokość pasów.
493	Likwidacja bus pasa od m. Osobowickiego do Kleczkowskiej - zwłaszcza dla kierunku od Kleczkowskiej do m. Osobowickiego Poza tym dobudowanie (poszerzenie) mostu tak aby nie było uskoku przy wjeździe w ulicę Bałtycka od strony mostu Otwarcie ruchu do jazdy w lewo z ulicy Na Polance w stronę mostu Osobowickiego i na wprost w ulice Osobowicka
494	Płynność przejazdu. Możliwość płynnego skrętu w ul. Osobowicką.
495	Zapewnienie większej płynności ruchu w obie strony. Oddzielenie ruchu rowerowego od jezdni. Ruch rowerowy powinien być wydzielony z chodników.



496	Ważna jest przepustowość, aby był chociaż jeden "dodatkowy" pas w razie awarii tramwaju czy wykolejenia
497	sprawną sygnalizacją kierującą na przemiennie tramwaje i samochody na most
498	osobny pas dla samochodów, wydzielone torowisko (pas dla komunikacji miejskiej). Brak rowerzystów na jezdni!
499	zachowanie przejazdu
500	płynność ruchu
501	Musi być lewoskręt w ulice osobowicka, który nie będzie blokował pasa, który prowadzi w stronę wyjazdu z miasta. Bus pas sparaliżuje ruch w tej części miasta
502	przepustowość i równa nawierzchnia
503	Lewoskręt w osobowicką
504	obecna organizacja ruchu jest optymalna (dwa pasy z centrum, jeden pas do centrum, skręt w lewo na Osobowicka.
505	Zarówno samochód jaki tramwaj powinny mieć oddzielne pasy ruchu tak jak do tej pory, (z miasta i do miasta) ponieważ już w tej chwili robią się korki w godzinach szczytu, jeśli dla tramwaju i samochodów zostanie zrobiony jeden pas ruchu będzie koszmar w dojeździe dla mieszkańców oraz osób z poza Wrocławia które kierują się na Żmigrodzką.
506	Oddzielny pas dla tramwajów i autobusów
507	Coraz więcej budują się zarówno na osiedlach po drugiej stronie rzeki jak i na obrzeżach Wrocławia (dzięki infrastrukturze obwodnic i autostrad), dlatego uważam, że nie powinno zmniejszać się już przepustowości samochodowej, a jeśli miasto ma przekonywać mieszkańców do przesiadania się do MPK to nie powinno ono stać w korku z samochodami. Moim zdaniem aktualny rozkład jest najlepszym rozwiązaniem
508	Zachować lewoskręt na Osobowice, bez bzdurnych, kosztownych nawrotek.
509	Najważniejsza potrzeba to bezpieczna i zadbane jezdnie, bez dziur i nierówności. Jezdnie na Mostach Osobowickich przy szynach tramwajowych praktycznie co kwartał jest "łataną" w ramach remontów cząstkowych i cały czas powstają nie dziury a krater w jezdni. Wydaję się, że muszą pozostać 4 pasy ruchu, 2 tylko dla samochodów i 2 łączone samochodowo-tramwajowe, gdyż jest to bardzo ważna droga dla wszystkich wjeżdżających do Wrocławia z północnych osiedli, ale również dojeżdżających z Trzebnicy i okolicy do pracy do Wrocławia i vice versa. Na Mostach Trzebnickich, które mogłyby być alternatywą czy rozładowaniem ruchu przy zmniejszeniu drogi do 2 pasów ruchu mamy właśnie tylko 2 pasy ruchu tak więc ta droga nie przejmie dodatkowych samochodów. Ponadto już dziś wystarczy przyjechać na Mosty Osobowickie w godzinach 7-8 oraz 15-16:30, aby zobaczyć jak zakorkowane jest to miejsce, tak więc zmniejszenie pasów ruchu jest w mojej ocenie niemożliwe. Ponadto jeśli nadal są plany stworzenia przystanku tramwajowego wiedeńskiego przed Mostem Osobowickim na wysokości Wybrzeża Josepha Conrada to cały ruch samochodowo-tramwajowy się wydłuży czasowo.
510	Dwa pasy w każdą stronę - zwiększymy przepustowość.
511	Oczywiście chęć jak najszybszego pokonania przeprawy.
512	zwiększenie bezpieczeństwa skrętu w lewo z mostu osobowickiego na ulice osobowicką



513	WYDZIELONE POJEDYNCZE PASY RUCHU DLA POJAZDÓW JADĄCYCH W STRONĘ CENTRUM I JADĄCYCH W KIERUNKU KARŁOWIC Z WYDZIELONYMI TOROWISKAMI TRAMWAJOWYMI PO TOROWISKU W KIERUNKU KARŁOWIC POPROWADZONY ZOSTAŁ BY NA ODPOWIEDNIEJ DŁUGOŚCI PAS RUCHU TYLKO DLA SAMOCHODÓW SKRĘCAJĄCYCH W ULICĘ OSOBOWICKĄ
514	Utrzymanie płynności ruchu, osobne pasy ruchu (mam nadzieję, że będą szersze) dla aut i komunikacji miejskiej (buspasy).
515	Możliwie szeroki pas ruchu oddzielony od pojazdów komunikacji miejskiej.
516	Widoczność na innych uczestników ruchu.
517	płynność ruchu. Niezależny korytarz ruchu od korytarza dla pojazdów komunikacji miejskiej.
518	odpowiedni odstęp od tramwaju i brak kolizji
519	Brak rowerzystów na pasie ruchu dla samochodów.
520	Bezkolizyjnie z tramwajami
521	Zachowanie obecnej infrastruktury na obecnym poziomie.
522	Wydzielony pas ruchu (oddzielny dla tramwajów)
523	Zachowana przepustowość i poprawa nawierzchni
524	Jazda po pasie wydzielonym z ruchu rowerowego i komunikacji miejskiej.
524	przejezdność, równa nawierzchnia, brak zatłoczenia
525	Czytelność rozwiązań i znaków. Most będzie wąskim gardłem, które będzie się rozszerzać przy zjeździe. dobrze by było, by na zjeździe z mostu w kierunku północnym zachowano pas dla samochodów jadących na wprost lub w prawo, bez zachowania lewoskrętu. Torowisko w kierunku północnym powinno być wydzielone, ponieważ tramwaje jadą w dwóch różnych kierunkach, samochody powinny mieć możliwość wyłącznie jazdy na wprost, korzystania z nawrotki na bałtyckiej bez możliwości jazdy w lewo na ogonie tramaju.
526	Konieczne są dwa pasy ruchu w kierunku z centrum tak jak jest teraz. W innym wypadku osoby skręcające w lewo będą powodowały korek, szczególnie, że światła są kolizyjne i skręcając w lewo trzeba przepuścić pojazdy jadące z naprzeciwka. Prawie zawsze skręcam w lewo z mostu jadąc od centrum i muszę długo stać zanim uda mi się przejechać. Jeśli będzie tylko jeden pas ruchu w tym kierunku, most będzie wiecznie zakorkowany i nieprzejezdny. Wszystkie trzy warianty zakładające tę opcję są skandaliczne i kompletnie nieżyciowe. Co do ruchu w drugim kierunku, tramwaj nie może współdzielić pasa ruchu za samochodami, ponieważ most w godzinach szczytu się korkuje i tramwaje będą się przez to spóźniać, a chyba po to zostały stworzone, żeby nie stać w korku z samochodami.
527	Jeżdżę codziennie do córki aby opiekować się wnuczkiem, bardzo powoli bo ludzie zwalniają na moście a potem popołudniu jest korek gdy wracają z pracy. Trzeba coś z tym zrobić
528	Most umożliwia dość szybki dojazd do AOW, do mostu milenijnego, do szpitala na ulicy Kamińskiego stad bardzo ważna jest jego przepustowość
529	Przejezdność



530	Bezwzględnie zachowany lewoskręt w Osobowicką dla jadących od centrum. to ważne nie tylko dla mieszkańców Osobowic i okolic, ale także jadących na cmentarz. Dotychczasowy układ działa. Wystarczy zadbać o lepszą nawierzchnię i wydzielić na jednym z chodników ścieżkę rowerową - nawet nietypowej szerokości.
531	Pojazdy skręcające z mostu w ulicę Osobowicką nie powinny blokować ruchu na moście w kierunku z centrum.
532	Zachowanie aktualnej przepustowości
533	Jezdnia powinna zostać poszerzona tak by autobus i tramwaj mogły przejechać obok. Warto dobudować obok bezpieczną przeprawę dla pieszych oraz nagminnie łamiących przepisy rowerzystów
534	Brak blokowania się nawzajem z tramwajami przy próbach lewoskrętów, więcej przestrzeni (obecne pasy są bardzo wąskie)
535	Zachowanie lewoskrętu w ulicę Osobowicką
536	równa nawierzchnia jezdni, czytelne oznakowanie i wizualne oddzielenie różnych uczestników ruchu
537	Pełnowymiarowy pas ruchu bez niebezpieczeństwa kolizji z tramwajami nie przystosowanymi do warunków drogowych
538	zapewnienie płynności ruchu poprzez eliminację zbędnych relacji oraz zmiany w programach sygnalizacji preferujące kierunek głównych tak aby ograniczyć do minimum zatrzymania w obrębie mostu który stanowi wąskie gardło układu komunikacyjnego i jest jedną z dwóch dróg zapewniających skomunikowanie centrum z północą miasta
539	szerokość jezdni , obecnie jest już tam wąsko
540	płynność ruchu
541	Zachowanie dotychczasowej przepustowości. Możliwość jednoczesnego pokonywania mostu przez samochód i tramwaj jadące w jednym kierunku.
542	pozostawienie lewoskrętu w Osobowicka z jednoczesnym zapewnieniem możliwości jazdy na wprost; przydałoby się odrobinę więcej miejsca na pasie ruchu
543	Obecnie można skręcić z mostu w lewo w ulicę Osobowicką. Budowanie nawrotek chyba oznacza zakaz takiej jazdy.
544	Dobra widoczność innych uczestników ruchu, którzy nie są kierującymi pojazdy osobowe
545	- Izolacja od ruchu rowerowego oraz transportu publicznego (zwłaszcza tramwajów) - Oznakowanie - Łatwość skrętu (dotyczy zwłaszcza lewoskrętu w ul. Osobowicką)
546	Wydzielenie pasa dla autobusów, na torach tramwajowych.
547	brak zmniejszenia ilości pasów - będą korki!
548	Równa nawierzchnia
549	Rozwiązanie lewoskrętu
550	Brak kolizji pasów z komunikacją miejską
551	Płynność sygnalizacji świetlnej - wspólny pas ruchu z MPK nie jest uciążliwy gdy nie tworzą się zbędne zatory na drodze. Jako przykład można podać Most Trzebnicki, gdzie również komunikacja współdzieli pas z samochodami
552	Odpowiednio szeroki pas ruchu.



553	Potrzeba przejazdu w umiarkowanie płynnych warunkach ruchu. 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). Warto rozważyć pozostawienie osobnego pasa dla samochodów w jednym kierunku (tak jak w wariantcie 2.)
554	Jasność którym pasem i z kim go współdzielę.
555	aby sprawnie przejechać przez most i potem dalej w kierunku Grunwaldu/Rynku/Długiej
556	bezkolizyjny ruch z tramwajami
557	Przepustowość, brak korków.
558	Dwa pasy w jednym kierunku. Nie zabieranie pasa ruchu na rzecz ścieżki rowerowej
559	Skręt z mostów osobowickich w lewo w kierunku osobowic.
560	Skręt w lewo w kierunku z centrum na Osobowice. Jazda swoim pasem ruchu, bez udziału tramwaju
561	Zachowanie skrętu w lewo w ulicę Osobowicką. Osobowice i Rędzin mocno się rozrastają a dojazd z wykorzystaniem transportu zbiorowego jest bardzo uciążliwy (autobus 118). Stąd KONIECZNE jest zachowanie możliwości swobodnego dojazdu do tej dzielnicy. Chyba, że wszystkie obietnice są tylko czczymi frazesami i nie chodzi o czyste powietrze - wydłużenie drogi na te osiedla na pewno nie zmniejszy poziomu zanieczyszczeń.
562	Dwa pasy
563	jak będzie równo po 10 latach użytkowania to będzie dobrze
564	szybki przejazd, nie stanie w korku przy wydzielonym pasie np dla rowerzystów. mniejsza emisja spalin dzięki płynnemu przejazdowi przez most. rowerzyści na drodze, nawet na ścieżce to niebezpieczeństwo. nie każdy z nich zna przepisy ruchu drogowego a porusza się drogą gdzie może dojść do wypadku
565	1.zachowanie szerokości pasa ruchu drogowego (w obie strony). 2.zachowanie skrętu w lewo z Mostu Osobowickiego w ul. Osobowicką (nie przekonują mnie swoiste argumenty za "nawrotką" na wysokości ul.Jugosłowiańskiej - to zbędne nadrabanie drogi i większe spalanie benzyny/ropy oraz potencjalny korek z ul. Bałtyckiej w prawo w ul. Osobowicką oraz kolejna próba ograniczania ruchu samochodów po najkrótszym odcinku, w tym na osiedle za Cm.Osobowickim. 3.zachowanie wysokiej przepustowości ruchu samochodowego w obie strony (do centrum Wrocławia i "na Poznań"), czyli osobny pas ruchu a nie wspólny z tramwajem.
566	Zdrowa nawierzchnia!!! Brak rowerzystów na pasie i brak pasa rowerowego obok auta.
567	Dobry dojazd dla mieszkańców
568	Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów
569	w stronę od centrum muszą być dwa pasy, z uwagi na skręt na osobowicką!



570	<p>Poszerzenie pasów ruchu do normatywnych, najlepiej po dwa (cudownie gdyby były trzy) pasy ruchu samochodowego w każdym kierunku. Rezygnacja z bus-busów w części tramwajowej. Przebudowa skrzyżowania w obrębie portu przy nowym osiedlu , skręt w lewo ul. Kraszewskiego lub Kiełczowskiej (teraz auta blokują pas ruchu tramwajów skręcając ul. Conrada Korzeniowskiego) .</p> <p>Wariant z nawrotkami zamiast skrętu w stronę cmentarza na ul. Osobowickiej to kompletne nieporozumienie, kłopot dla kierowców oraz kolizja z tramwajem przejeżdżającym ul. Bałtycką. Poza tym blokada pasu ruchu oznakowaniem pionowym części jezdni w stronę miasta wiąże się ze zwężeniem pasa ruchu w kierunku centrum. Będzie tworzył się korek na ul. Bałtyckiej w stronę miasta. Poza tym tam samochód typu śmieciarka lub inny nieosobowy będzie zajeżdżał na drugi pas ruchu w kierunku miasta w obu wariantach nawrotek- oś przejazdu na pomarańczowo - będzie to miejsce kolizji.</p> <p>Problem bezpieczeństwa ruchu w obrębie mostu, brak możliwości przejazdu dla aut uprzywilejowanych np. karettek przez most - brak możliwości utworzenia pasu życia w przypadku likwidacji lub zwężenia pasa ruchu - samochody musiałyby zjeżdżać na chodnik. To samo w przypadku wypadków kolizji, most ma długość 300m i samochody mogą ulec kolizji lub awarii nie mając gdzie zjechać mogą blokować przejazd przez most.</p>
571	<p>Bezkolizyjny skręt w Osobowicka, nie blokowanie szyn tramwajowych. Osobny pas dla aut osobowych i komunikacji zbiorowej.</p> <p>Bezpieczeństwo pieszych</p>
572	Nie jeżdżę samochodem.
573	nie wiem nie prowadzę takich pojazdów
574	Osobny pas ruchu.
575	Płaska nawierzchnia dobrze połączona z torami
576	Płynny ruch, bez zwężeń i rowerzystów
577	<p>Z punktu widzenia kierowcy, moimi największymi potrzebami do uwzględnienia podczas przebudowy Mostów Osobowickich są:</p> <ul style="list-style-type: none">· zwiększenie przepustowości mostów poprzez rezygnację z pasów komunikacji zbiorowej, w dużej mierze pozostających pustymi, podczas gdy samochody grzęzną w korkach,· przeniesienie ruchu pieszego i rowerowego z mostów na niezależną kładkę pieszo-rowerową, aby ograniczyć niebezpieczeństwo wypadnięcia pieszych lub rowerzystów z bardzo wąskich chodników pod przejeżdżające pojazdy,· korzystając z przeniesienia chodników ścieżek rowerowych na niezależną kładkę pieszo-rowerową, poszerzenie pasów ruchu samochodowego na mostach, dla zapewnienia bardziej komfortowej i bezpieczniejszej jazdy.
578	<p>Rzadko przejeżdżam samochodem przez most, o wiele częściej korzystam z roweru lub komunikacji miejskiej. Jeżeli miałbym wskazać jakieś potrzeby to na pewno będzie to remont nawierzchni asfaltowej, a także takie zaprojektowanie studzienek oraz innych elementów wbudowanych w jezdnię, aby koła samochodów i autobusów na nie nie najeżdżały. Powoduje to szybsze zużycie tychże elementów, a także zmniejszony komfort przejazdu.</p>



579	Przejazd powinien być w miarę możliwości płynny w obie strony. Mamy wciąż za mało mostów i przepraw, aby zwęzać już istniejące. W ten sposób zabijamy miasto. Ogromna liczba aut jeżdżących po mieście to pojazdy służbowe. Trudno sobie wyobrazić, że kurierzy będą wozic lodówki rowerami, a właściciel warzywniaka przywiezie ziemniaki autobusem.
580	Z punktu widzenia kierowcy, moimi największymi potrzebami do uwzględnienia podczas przebudowy Mostów Osobowickich są: <ul style="list-style-type: none">· zwiększenie przepustowości mostów poprzez rezygnację z pasów komunikacji zbiorowej, w dużej mierze pozostających pustymi, podczas gdy samochody grzęzną w korkach,· przeniesienie ruchu pieszego i rowerowego z mostów na niezależną kładkę pieszo-rowerową, aby ograniczyć niebezpieczeństwo wypadnięcia pieszych lub rowerzystów z bardzo wąskich chodników pod przejeżdżające pojazdy,· korzystając z przeniesienia chodników ścieżek rowerowych na niezależną kładkę pieszo-rowerową, poszerzenie pasów ruchu samochodowego na mostach, dla zapewnienia bardziej komfortowej i bezpieczniejszej jazdy.
581	Oddzielny pas ruchu od tramwajów. Za mostem, jadąc w kierunku centrum robi się często korek, jeśli będzie sięgał mostu to komunikacja miejsca będzie stała, a to jest słabe.
582	Równa nawierzchnia, bezpieczna odległość od tramwaju
583	Szerokość pasów jezdni, wygoda wykonywania manewrów (np. odpowiednio długi odcinek do zmiany pasa przed nawrotką), rowerzyści na oddzielonej drodze dla rowerów
584	Jadąc do centrum motocyklem, przejeżdżamy przez rozjazd tramwajowych torów. Byłoby super gdyby jezdnia dla samochodów była w tym kierunku wydzielona od tramwajów. W kierunku od centrum, tego problemu raczej już nie ma.
585	Teraz jest ok.
586	Korki, powinien zostać wprowadzony zakaz skrętu w lewo bezpośrednio w ul. Osobowicką jadąc od str. centrum
587	przepustowość. Różanka cały czas się rozbudowuje, więc zmniejszenie liczby pasów spowoduje powstawanie tam jeszcze większych korków
588	płynność ruchu, przepustowość
589	Możliwy przejazd w obie strony
590	jakos nawiezchni, dobre oznaczenie pasów
591	Możliwość szybkiego przejazdu z opcją skrętu w każdym kierunku po zjeździe z mostu
592	Najważniejszą potrzebą dla kierowcy jest pozostawienie przejazdu przez Most Osobowicki, najlepiej dwa pasy w każdą stronę.
593	skręt na osobowice
594	Przepustowość i szerokość pasa
595	wydzielenie pasa ruchu dla pojazdów osobowych w każdą stronę
596	Zachowanie obecnej przepustowości mostu. Likwidacja lewoskrętu z mostu w ulice Osobowicka. Pozostawienie wydzielonego pasa dla komunikacji miejskiej. Aby tramwaje i autobusy skręcające w osobowicka nie blokowały aut jadących na wprost
597	oddzielenie od pieszych, rowerzystów i tramwajów
598	Możliwość poruszania się wydzielonym pasem, przynajmniej w stronę centrum miasta.



599	Z punktu widzenia kierowcy, moimi największymi potrzebami do uwzględnienia podczas przebudowy Mostów Osobowickich są: <ul style="list-style-type: none">· zwiększenie przepustowości mostów poprzez rezygnację z pasów komunikacji zbiorowej, w dużej mierze pozostających pustymi, podczas gdy samochody grzęzną w korkach,· przeniesienie ruchu pieszego i rowerowego z mostów na niezależną kładkę pieszo-rowerową, aby ograniczyć niebezpieczeństwo wypadnięcia pieszych lub rowerzystów z bardzo wąskich chodników pod przejeżdżające pojazdy,· korzystając z przeniesienia chodników ścieżek rowerowych na niezależną kładkę pieszo-rowerową, poszerzenie pasów ruchu samochodowego na mostach, dla zapewnienia bardziej komfortowej i bezpieczniejszej jazdy.
600	Równa nawierzchnia drogi.
601	dwa pasy w obie strony, dla auta i tramwajów. Brak dziur. Mam dosyć naprawiania samochodu przez dziury w mieście. Dobra przepustowość. Obecna organizacja jest dobra, tylko trzeba pozbyć się dziur na jezdni, torowisku i chodniku.
602	w sytuacji przeniesienia chodników i ścieżek rowerowych na niezależną kładkę pieszo-rowerową, poszerzenie pasów ruchu samochodowego na mostach, dla zapewnienia bardziej komfortowej i bezpieczniejszej jazdy.
603	Czas przejazdu.
604	aby pas dla rowerów był oddzielony od drogi, przepustowość była wysoka
605	czytelność układu drogowego, płynność ruchu (synchronizacja świateł), ale przy zachowaniu relatywnie niedużej prędkości. możliwie mało kolizji z tramwajem (czyli np. zapewnienie możliwości szybkiego zjazdu tramwaju z mostu w stronę ul. Osobowickiej),
606	Rowerzyści na osobnej ścieżce
607	nie prowadzę
608	Pas awaryjny i wykluczenie ruchu pojazdów uprzywilejowanych tym samym pasem. Jeden most dla ruchu pieszo rowerowego, pojazdów uprzywilejowanych i komunikacji autobusowej, drugi do pozostałych pojazdów z pasami awaryjnymi.
609	Obecnie jezdnia jest wąska, jedzie się bardzo blisko tramwaju, nie wyobrażam sobie jeszcze ją zwęzić. Popieram pomysł by jeden chodnik był dla rowerzystów - zwiększy to komfort pojazdów. Uważam że powinien być lewoskręt w ulicę Odobowicką. Natężenie ruchu na moście jest duże, powinno się poprawić przepustowość, biorąc pod uwagę mieszkańców północy Wrocławia.
610	Żadnych: miasto dla samochodów to przeżytek.
611	po prostu przejechać możliwie bez korków. Prędkość ma małe znaczenie, ważne, by autobus/tramwaj jechały swoim pasem
612	Oddzielenie od ruchu rowerowego, odpowiednia sygnalizacja i oznakowanie w celu uniknięcia możliwości kolizji z tramwajem
613	płynna możliwość zjazdów na osiedla Różanka i Korzeniowskiego, aby zachować komfort i bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
614	Równa nawierzchnia, przejazd w obie strony, oddzielenie od ruchu rowerowego
615	Newralgiczny jest lewoskręt w kierunku mostu milenijnego. No i oczywiście poprawa nawierzchni. Most osobowicki jest to też połączenie dwóch prostych ulic, na których można się rozpędzić i spora część kierowców nie zachowuje bezpiecznej odległości między pojazdami wymuszając większą prędkość na kierowcach z przodu (przez co przejścia dla pieszych na ul. Reymonta są niebezpieczne). Należy pamiętać, że teraz i tak owa prędkość jest zredukowana przez złą nawierzchnię



616	Skręt w lewo z mostu na Osobowice
617	Odpowiednia szerokość pasa - do tej pory mimo wyodrębnionego pasa często zdarzało się, że samochody (szersze lub prowadzone przez mniej doświadczonych kierowców) i tak czekały na przejazd tramwaju obawiając się, że nie zmieszczą się na wąskim pasie.
618	Nowa nawierzchnia i oodzielenie od drigi dla rowerów.
619	Zachowanie obecnej przepustowości, żeby KZ i auta nie blokowały się wzajemnie bardziej niż do tej pory.
620	Płynność ruchu, poprawa aktualnej przepustowości, a nie jej spowolnienie.
621	prędkość przejazdu, brak blokowania komunikacji miejskiej
622	Przepustowość, pas ruchu oddzielny od tramwajów.
623	oświetlenie i odbłaski na liniach.
624	Pozostawienie osobnego pasu ruchu dla samochodów w obie strony.
625	płynność przejazdu, jak najmniej punktów kolizyjnych z innymi użytkownikami ruchu
626	w związku z tym, że Wrocław nie ma żadnej prawdziwej obwodnicy umożliwiającej szybki i bezkolizyjny objazd centrum miasta niezbędne jest zachowanie odpowiedniej przepustowości.
627	Zachowanie dotychczasowej przepustowości i możliwości skrętu w lewo w Osobowicka.
628	Obecnie problemem jest fatalny stan jezdni, potrzebny jest remont.
629	Z punktu widzenia kierowcy, moimi największymi potrzebami do uwzględnienia podczas przebudowy Mostów Osobowickich są: <ul style="list-style-type: none">· zwiększenie przepustowości mostów poprzez rezygnację z pasów komunikacji zbiorowej, w dużej mierze pozostających pustymi, podczas gdy samochody grzęzną w korkach,· przeniesienie ruchu pieszego i rowerowego z mostów na niezależną kładkę pieszo-rowerową, aby ograniczyć niebezpieczeństwo wypadnięcia pieszych lub rowerzystów z bardzo wąskich chodników pod przejeżdżające pojazdy,· korzystając z przeniesienia chodników ścieżek rowerowych na niezależną kładkę pieszo-rowerową, poszerzenie pasów ruchu samochodowego na mostach, dla zapewnienia bardziej komfortowej i bezpieczniejszej jazdy.
630	możliwość skrętu w lewo (w ulicę Osobowicką) jadąc od strony centrum
631	równa ulica bez dziur. Możliwość skrętu w lewo jadąc od centrum w ulicę Osobowicka
632	Możliwość skrętu w lewo na ul. Osobowicką.
633	oddzielony ruch pieszo rowerowy
634	Sprawny przepływ pojazdów na zasadzie tzw. Zielonej fali. Osobny pas dla tramwajów i aut. Osobny dla rowerów
635	Możliwość bezpośredniego skrętu z mostów w prawo w stronę cmentarza w ulicę Osobowicką bez nawrotek, które stwarzają olbrzymie zagrożenie dla kierowców oraz transportu publicznego (wielu kierowców w tym rejonie (okolice cmentarza) jest w podeszłym wieku).
636	Równa jezdnia, bez dziur
637	bezpieczny przejazd z dala od rowerzystów i pieszych. Może być wspólny z tramwajami.
638	Organizacja samochodowa tj. Ilość pasów i możliwość skrętu w osobowości na moście powinna zostać taka jak jest. W końcu skoro tramwaje będą .ogly skręcać to czemu nie samochody i autobusy



639	szersza jezdnia, by nie jechać obok pojazdów komunikacji miejskiej lub wspólny pas z nimi
640	Przepustowość, nieblokowanie jezdni przez tramwaj
641	2 pasy ruchu w obie strony.
642	wyraźne i regularnie odnawiane znaki poziome
643	przepustowość
644	Szerokość jezdni, możliwość korzystania z torowiska, jakość nawierzchni. Po dwa pasy w obu kierunkach!
645	Bezpieczny skręt w osobowicka
646	jadą z miasta, w stronę Różanki, zjeżdżając z mostu, musi być skręt w lewo, na Cmentarz osobowicki. To jest największa potrzeba tego miasta! Światła powinny zatrzymywać samochody z przeciwka, i pas do skrętu w lewo musi być wolny dla tramwajów i autobusów, i bezkolizyjny. proste
647	w kierunku centrum - jedna droga wystarcza, w kierunku wyjazdu z Wrocławia - ważny jest bezpieczny skręt w ul. Osobowicką
648	Oświetlenie przejść dla pieszych lampami led. Większa przepustowość w godzinach porannych w stronę centrum.
649	Przepustowość i stan nawierzchni. Obecny układ jest dobry. Największym problemem jest stan nawierzchni oraz przystanek tramwajowy na ul. Reymonta (w kierunku centrum) i źle zorganizowana sygnalizacja świetlna (nie jest zsynchronizowana z zatrzymującym się tramwajem). W kierunku OD centrum problemem jest skręt w ul. Osobowicką (choć nie jest to "najgorsze miejsce w mieście").
650	Możliwość skrętu w lewo na Osobowice
651	jakość nawierzchni oraz przepustowość
652	Dwa pasy w obu kierunkach ruchu. Zmiana sygnalizacji świetlnej - przeorganizowanie jej w taki sposób, żeby umożliwić bezkolizyjny skręt w kierunku ul. Osobowickiej
653	skret z mostu w osobowice jest konieczny
654	przede wszystkim SKRĘT Z MOSTU NA OSOBOWICE! nie wyobrażam sobie, żeby go tam nie było. Pomysł z przeniesieniem skretu dalej na Bałtycką jest z dupy - widać, że wymyślił go ktoś, kto tam się nie porusza i mu wszystko jedno, nie brał pod uwagę mieszkańców tych stron.
655	przepustowość
656	Równa nawierzchnia, płynność ruchu.
657	Płynność ruchu
658	Równa nawierzchnia i przejazd bezkolizyjny z tramwajem.
659	Sprawność komunikacji tzn. zachować jak jest do tej pory, myśląc nad boczną kładką dla rowerzystów, chodnik zostawiając w tym samym miejscu - lub odwrotnie tj. kładka dla pieszych a ścieżka rowerowa w miejscu starego chodnika. Wszystko zależy od wygody przy projekcie, jeżeli nie tak, to pieszy po chodniku, a rower wraz z autami po jezdni.
660	oddzielenie jezdni od torowiska
661	Brak
662	2 pasy ruchu w 2 kierunki ze względu na dużą ilość aut
663	Równa nawierzchnia, bezpieczeństwo.
664	Przepustowość, brak kolorowania tramwajami, bezpieczna odległość od rowerzystów
665	Jasne wytyczenie pasów ruchu, nawierzchnia



666	Nawierzchnia jest do niczego - należy poprawić ją szczególnie w miejscu szyn torów tramwajowych i użyć tam materiału, który się nie wykruszy po roku
667	Napeeno 2 pasy w obu kierunkach, zlikwidowanie osobnego torowiska i linii ciągłych na nich. Szerokosc przejazdów. Most jest ważnym punktem na mapie stąd po dwa pasy w każdą stronę
668	wyjazd z ul. Jugosłowiańskiej i chęć jazdy w stronę miasta jest w godzinach szczytu blokowany przez samochody stojące w korku od skrzyżowania Bałtyckiej i Obornickiej, bezpieczna i mniej korkogena od świateł zawrotka umożliwiająca skręt w ul. Osobowicką.
669	Podwójne pasy samochodowe w obu kierunkach, albo chociaż odpowiednio szetokie pojedyncze w obu kierunkach
670	plynny przejazd bez korkow
671	Skręt na osobowice w obydwu kierunki powinien zostać zachowany za wszelką cenę. Nawrót na bałtyckiej stworzy straszne korki. Przy normalnym ruchu bez pandemii korek sięga do połowy długości drogi do skrzyżowania z obornicka.
672	Skręt w lewo na buspasie jadąc do miasta oraz skręt w lewo z mostu na osobowice (na skrzyżowaniu świetlnym)
673	Utrzymanie wydzielonych pasów ruchu
674	Utrzymanie dwóch pasów w każdą stronę z zachowaniem możliwości wjazdu na pas dla tramwajów w celu np skrętu w stronę Osobowic
675	Aby nie było to kolejne wąskie gardło, które blokuje wjazd/wyjazd z miasta.
676	Obecny układ powinien pozostac bez zmian. Jeden pas do miasta rano generuje wystarczające korki. Powrot z miasta 2 pasmowy dla samochodow jest rowniez istotny ze wzgledu na duzy ruch. Nasze osiedle w ostatnim czasie mocno sie powieksza i wiecej ludzi bedzie korzystalo z tego mostu. Absolutnie konieczne jest zachowanie obecnego podzialu. Prosze nas nie karac ograniczeniami, chcemy spokojnie dojechac do celu, a nie stac w korkach godziny, bo SPORADYCZNIE pojawia sie rowerzysta.
677	Osoby jadące w kierunku Osobowic i Redzina powinny mieć możliwość skrętu w lewo. Aktualnie ciężko jest przewidzieć czy pojedzie tramwaj.
678	Potrzebą dla kierowcy jest możliwość bezproblemowego i szybkiego przejazdu po równej nawierzchni. Z tego punktu widzenia do poprawy pozostaje nawierzchnia. Zmian potrzebuje również rozwiązanie możliwości skrętu z Mostu Osobowickiego w lewo w ulicę Osobowicką oraz od strony południową na Wybrzeże Korzeniowskiego.
679	dwa pasy ruchu w kierunku północnym (na Poznań). lewy pas umożliwiający skręt w lewo, w ulicę Osobowicką i osobny, prawy pas do jazdy prosto/w prawo.
680	Ruch samochodowy oddzielony od ruchu tramwajowego. Uważam warianty bez lewo skrętu z centrum w ulice osobowicka za niebezpieczne. Przyspieszający tramwaj z mostu będzie musiał uważać na auta na nawrotce. Kierowca stojący na nawrotce również ma ograniczone pole widzenia do tyłu na nadjeżdżający tramwaj.
681	Możliwość wyprzedzenia rowerzysty na moście lub rozwiązanie w którym rowerzystów na jezdni po prostu nie będzie w ogóle
682	Lewoskręt w ul. Osobowicką jadąc od centrum, usunięcie buspasu jadąc w stronę centrum - powoduje on korki począwszy od Bałtyckiej (albo i wcześniej) aż do skrzyżowania z ul. Łowiecką.
683	Oddzielenie od torów tramwajowych (osobny pas ruchu)



684	Wydzielone pas ruchu dla tramwaju i auta, już dziś są tam korki co dopiero jak jezdnia będzie zwężona
685	Korki - zachowanie jednego pasa ruchu lub współlnianie go z tramwajem wywoła dramat w godzinach szczytu. Samochody muszą mieć niezależny pas minimum jeden. Podobnie tramwaje niezależne torowisko.
686	Duże natężenie ruchu w tym miejscu. Możliwość dojazdu do centrum w każdą stronę. W tym momencie jest to dobrze zrobione jako pas dla samochodów oraz osoby dla np. Tramwaji, karetek itp
687	płynny wyjazd od strony centrum, kierunek do centrum jest mniej istotny
688	Brak zatorów! W drugi w kolejności, to szerokość pasa
689	nie tworzyć korków na siłę, nie wymyślać nawrotek bezsensownych
690	Z punktu widzenia kierowcy, moimi największymi potrzebami do uwzględnienia podczas przebudowy Mostów Osobowickich są: · zwiększenie przepustowości mostów poprzez rezygnację z pasów komunikacji zbiorowej, w dużej mierze pozostających pustymi, podczas gdy samochody grzęzną w korkach, · przeniesienie ruchu pieszego i rowerowego z mostów na niezależną kładkę pieszo-rowerową, aby ograniczyć niebezpieczeństwo wypadnięcia pieszych lub rowerzystów z bardzo wąskich chodników pod przejeżdżające pojazdy, · korzystając z przeniesienia chodników ścieżek rowerowych na niezależną kładkę pieszo-rowerową, poszerzenie pasów ruchu samochodowego na mostach, dla zapewnienia bardziej komfortowej i bezpieczniejszej jazdy.
691	Płynność ruchu w obu kierunkach. Lewoskręt w Osobowicką jadąc z centrum, tym samym dogodny dojazd do cmentarza. Oddzielenie od tramwajów.
692	Pas który wielkością pozwoli na przejazd obok tramwaju unieruchomionego podczas awarii/ samochodu. Podczas ostatniej awarii korki w czasie największego natężenia do/z centrum praktycznie zablokowały ulice poboczne/dojazdowe co było problemem nie tylko dla zwykłych kierowców ale również karetek, które nie mogły przedostać się między innymi pojazdami
693	Możliwość poruszania się po dwóch pasach ruchu (jak jest to obecnie). Ruch w osi północ-południe przez mosty w godzinach szczytu jest ogromny. W przypadku zmniejszenia liczby pasów na jezdni do jednego korki znacznie zwiększyłyby się.
694	Osobom kierującym najczęściej zależy na szybkiej jeździe, co do zasady jednak samochody są w mieście uprzywilejowane względem innych uczestników ruchu i uważam, że w tym wypadku nie powinny być one priorytetowe.
695	Najważniejsze dwa pasy w jedną stronę, brak bus pasa. Droga dla rowerów oddzielna od pasa ruchu np na chodniku dla bezpieczeństwa rowerzystów.
696	Tylko wariant numer 1 jest do przyjęcia. Beznadziejny pomysł aby samochód był na pasie z tramwajem.
697	Poszerzenie przejazdu o kolejny pas, aby nie tworzyły się korki
698	osobny pas ruchu przynajmniej w jedną stronę
699	Możliwość płynnego przejazdu, idealnie gdyby była to droga dwupasowa
700	Przepustowość mostu w obydwie strony. Wydzielony pas do skrętu w lewo, jadąc w stronę centrum , w ulicę wybrzeże Korzeniowskiego.
701	Wygodny pas, w miarę możliwości nie wspólny z tramwajami. Możliwość skrętu w ul. Osobowicką bez konieczności objazdów i nawrotem.
702	w chwili obecnej przejazd nawet w godzinach szczytu nie jest bardzo problematyczny, żadne z nowych rozwiązań nie poprawi sytuacji



703	szybkość przejazdu, brak korków
704	ułatwienie zjazdu / skrętu w ulicę osobowicką. Samochody skręcające blokują tramwaj jadący do centrum
705	równa nawierzchnia
706	Ograniczenie predkosc na moście
707	Tak jak jest teraz jest dobrze. Jazda w obu kierunkach, możliwość skrętu w lewo w Osobowicką. Dla mnie jako kierowcy jest idealnie
708	Równa droga, wystarczająco szeroka do bezpiecznego mijania pojazdów z naprzeciwka. Gdy jedzie się z miasta aby skręcić z mostu w lewo często mijają się bardzo blisko taksówki i inne auta. Nierówna droga utrudnia prowadzenie.
709	Jakość jezdni
710	Dwa pasy z centrum możliwość skrętu w lewo na cmentarz niewyobrażalne są dla mnie nawrotki
711	Zapewnienie odpowiedniej przepustowości w godzinach szczytu
712	Wygodne dwa pasy w obu kierunkach aby nie tworzyły się korki i żeby była duża przepustowość dla aut.
713	Szerokość jedni i gładka niewyboista powierzchnia,
714	Powinny być brane pod uwagę rozwiązania urbanistyczne, które się sprawdziły w Europie Zachodniej czyli zwężenie jezdni i ograniczenia prędkości ruchu samochodowego
715	brak korków
716	Skręt z mostu w Osobowicką jest stresujący. nawrotki będą tu lepsze. Obie wersje. Korki tworzą się tutaj niezależnie od tego ile pasów ruchu będzie na moście, wynikają z tego, że jest dużo aut i czeka się na światłach.
717	Szerokość pasa, obecnie jest nienormalny i teoretycznie obok tramwaju mieści się auto osobowe, w praktyce większe auta, np. współczesny pełnowymiarowy SUV, muszą jechać "za" tramwajem.
718	Wydzielić torowisko.
719	Pozostawienie lewoskrętu w Osobowicką
720	Jasne oznaczenie pasów ruchu. Możliwość bezpiecznego lewoskrętu z południa w Osobowicką.
721	Równa nawierzchnia.
722	Bezpieczeństwo przejazdu oraz kolizji z rowerzystami i tramwajem, korki - powinny pozostać tam 2 pasy ruchu dla samochodów
723	utrzymanie dwóch pasów ruchu na moście w każdym kierunku, odseparowanie skręcających w lewo z mostu w stronę cmentarza od jadących prosto w Bałtycką. Zachowanie lewoskrętu z mostu w Osobowicką (z wykorzystaniem „zielonego” dla tramwaju).
724	Najważniejsze jest to, żeby tramwaje nie blokowały ruchu samochodów. I to odnosi się zwłaszcza do LEWOSKRETU W OSOBOWICKĄ. Z tego co widzę większość wariantów zakłada łączenie pasa dla tramwaju i dla aut w kierunku z centrum. To wielki błąd!
725	najważniejszy jest lewoskręt na osobowicką
726	Równy asfalt bez dziur, dwa pasy ruchu w każdą stronę.
727	Przed wszystkim sobny pas tylko dla tramwajów/autobusów niekolizyjny z pasem dla samochodów.
728	brak korków, swobodny przejazd, rowerzyści powinni poruszać się zgodnie z przepisami ruchu drogowego (bez wydzielonych ścieżek na jezdni)



729	sprawny co nie oznacza szybki przejazd przez most, czytelny układ pasów ruchu bez kolizji z komunikacją miejską
730	Płynność przejazdu, prędkość ma znaczenie, bo wysoka powoduje stłuczki
731	brak rowerów na drodze (powinny jechać ścieżka); odpowiednia szerokość pasów żeby zachować odległość od komunikacji miejskiej, wydzielony pas na komunikację miejską, możliwość łatwego skrętu w lewo w ul. Osobowicka (jazda w stronę od centrum)
732	Zbudowanie dwóch pasów ruchu w każdym kierunku, ruch w tej części miasta jest ogromny, i ciągle są korki. Zbudowanie może runda za mostem albo rozbudowanie skrzyżowania za mostami. I jeszcze raz gładka równa nawierzchnia asfaltowa, żadnej kostki jak by sobie życzył konserwator zabytków. Mamy rok 2021 a nie 1897. Od tamtego czasu wymyślono asfalt i beton. Oddzielenie ruchu aut, od autobusów i tramwajów, pieszych i rowerzystów. Rozbudowa mostu, nie ważne Co powie konserwator zabytków mamy rok 2021, chyba że nawierzchnia z ziemi bo wtedy przechodził szlak bursztynowy pewnie powie konserwator zabytków. Proszę nie brać jej opinii pod uwagę. Budowa drugiego mostu równoległego, przebudowa mostu z kładką, albo tunel.
733	Oddzielne torowisko
734	Zabranie rowerzystów z jezdni, uproszczenie skrzyżowania z Na Polance/Osobowicką
735	Możliwość skrętu z mostu na Osobowicka i z Na Polance na most.
736	bezpieczeństwo rowerzystów, którzy poprzez jazdę ulicą okresowo tamują ruch na moście w przypadku kiedy jedzie tramwaj
737	możliwość skrętu w ulicę Osobowicką, nie zabieranie pasów ruchu
738	Auto + tramwaj oddzielnie na pasach wyjazdowy z Centrum / Auto + tramwaj na jednym wjazdowy do centrum
739	Przepustowość
740	Odpowiedni odstęp od tramwaju
741	Dla kierowcy najważniejsza jest szybkość przejazdu, czyli szybka zmiana świateł, płynność przemieszczania się i najlepiej osobny pas ruchu, niezależny od tramwaju.
742	Jest mało miejsca. Trzeba poszerzyć pasy. A rowerzystów i pieszych przenieść na dodatkową kładkę. Pieszych chodzi tam mało, ale rowerzystów zwłaszcza w ciepłe dni jest dużo i z reguły jeżdżą chodnikiem.
743	Równa nawierzchnia i osobny pas dla samochodów w obie strony. Bez łączenia komunikacji miejskiej i samochodów na jednym pasie.
744	Jak największa przepustowość z i do centrum uwzględniając rozbudowę północnych osiedli i wjazdu spoza miasta. Tramwaj jeden tor na środku, 4 pasy dla aut (po 2 w obu kierunkach, bez torowiska). Usunięcie chodnika i pasa dla rowerów, a dobudowanie kładki obok mostu. Most tylko dla aut i 1 pas ruchu dla torowiska/autobusu.
745	Najważniejsza jest przepustowość wjazdu z centrum. Aby to osiągnąć musi być osobny pas dla samochodów, które jadą w kierunku żmigrodzkiej. Ważnym aspektem jest również zapewnienie możliwości skrętu w lewo w Osobowicką. W innym przypadku zakorkuje się Obornicka (szczególnie skręt z Bałtyckiej w Obornicką).
746	Zamniejszenie tworzących się korków, płynność ruchu.
747	Nie dotyczy
748	Możliwość skrętu w stronę centrum i Osobowic z ul. Na Polance (Nawrotka wydaje się dobrym pomysłem). Równa nawierzchnia oraz ograniczenie prędkości na moście.
749	oddzielenie od ruchu samochodowego rowerzystów



750	szybki przejazd przez most, mozliwosc ominiecia kolejki samochodow zjezdzajacych z mostu w lewo w ulice osobowicka czy wybrzeze Korzeniowskiego oraz usprawnienie tego zjazdu. nie robi mi rozniczy czy tramwaj jedzie tym samym pasem, lepiej miec 2 dostepne pasy dla samochodow i jeden z nich TAKZE dla tramwaju
751	Najważniejsze jest zachowanie obecnej przepustowości mostów
752	poprawa nawierzchni, oddzielny pas dla aut
753	Zachowanie odpowiedniej szerokości jezdni, zachowanie odpowiedniej odległości między pojazdami MPK, a pozostałymi uczestnikami ruchu. Umożliwienie rowerzystom korzystania z DDR, aby nie stwarzali zagrożenia dla siebie i innych podczas przejazdu jezdnią. Ważne jest również wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego skręt w ul. Osobowicką.
754	Komfortowy przejazd
755	szerokość pasa ruchu, wydzielone torowisko tramwajowe.
756	PRZEPUSTOWOŚĆ MOSTU oraz stan nawierzchni.
757	wydzielony pas dla aut jadących do centrum oraz z centrum.
758	korki wjazdowe (w godzinach porannych) i korki wyjazdowe (godziny popołudniowe, jednym słowem: przepustowość
759	rowna ulica. Szerokosc ulicy taka aby bezpiecznie jezdzic obok tramwajow

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

I.p.	Treść opinii
1	Podczas przebudowy powinna ona kursować w miarę normalnie. Tramwaje nie powinny jeździć szybko (z uwagi na hałas)
2	Autobus i tramwaj i lewoskręt
3	Pierwszeństwo przejazdu
4	Przepustowość
5	O zapewnieniu płynnego przejazdu za pomocą sterowanej i wzbudzonej przez KZ sygnalizacji świetlnej po obu stronach mostów
6	O niczym nowym. Jest dobrze dla komunikacji. Może przystanek na środku torowiska po przejechaniu mostu w kierunku na Poznań, bo inaczej trzeba jechać aż do Obornickiej (sic!).
7	Remont torowiska. Tramwaje jeżdżą z prędkością pieszego, powodując korki samochodów jadących na osiedla.
8	Jeśli miasto chce zachęcić więcej mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej, to linie tramwajowe i autobusowe powinny być na osobnych pasach, tak aby zapewnić szybkość przejazdu. Przystanki dla bezpieczeństwa pasażerów powinny być wiedeńskie.
9	naprawcie nawierzchnię, zostawcie układ aktualny
10	Nie mam zdania w tej kwestii ponieważ jeżdżę samochodem albo rowerem
11	Żeby torowisko było dostępne też dla autobusów i odpowiednio wzmocnione, żeby się nie zapadało. Autobusy muszą skręcać w Osobowicką jak obecnie, żeby nie traciły czasu na nawrotki gdzieś dalej.
12	Biorąc pod uwagę intensywność komunikacji miejsciej w tym odcinku moim zdaniem nie jest potrzebny osobny pas tylko dla niej.



13	Dobrze zaprojektowana sygnalizacja.
14	O możliwie jak najmniejszym blokowaniu KZ przez samochody i priorytet dla KZ
15	Idelnie byłoby buspas, ale chyba się nie zmieści
16	nie mam uwag
17	Zachowanie całkowitego odseparowana autobusów (K i 142) i tramwajów (14/24 i 15), nawet przed sygnalizacją świetlną
18	Auta i tramwaje nie powinny znajdować się na jednym pasie. I tak na tym moście są już duże korki a zważenie żeby zrobić osobny pas dla tych darmozjadów bandziorów rowerzystów to głupota. Trzydzieści lat temu jeździło się po ulicy rowerem więc czemu nie można teraz tak samo? Czapka z głowy spadnie jak po ulicy rowerem pojedzie?
19	ruch tramwajowy powinien pozostac na moście osobowickim, bron boze robic tam buspas, tramwaje nie stoja w tamtym miejscu w korkach, wszystko jest do rozwiazania odpowiednia przepustowoscia swiatel w strone mostu milenijnego przy lewoskrecie zjezdzajac z mostu, w druga strone nie ma problemow w ogole zadnych,
20	Że ma priorytet
21	Z perspektywy pasażera MPK brakuje przystanków tramwajowych po obu stronach mostów. Obecnie jest tylko przystanek dla tramwajów jadących w ul. Osobowicką, na odcinku 1.2 km nie ma przystanku np. dla linii 15. Podobno developer budujący mieszkania od strony ul. Reymonta jest zainteresowany przystankiem tramwajowym przy mostach, natomiast jest również potrzebny przystanek po drugiej stronie - tuż za skrzyżowaniem Mosty Os.-Bałtycka-Osobiwcka-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, a są to w dużej mierze osoby starsze.
22	O przepustowości i priorytecie dla komunikacji zbiorowej.
23	brak uwag
24	Nie pogarszać istotnie sytuacji.
25	osoby bus pas w obie strony
26	sprawność przejazdu, zapewnienie bus-pasów
27	Najlepszym rozwiązaniem, jest osobna kładka, i spożytkowanie istniejącej przeprawy na komfortowy ruch komunikacji zbiorowej oraz samochodow
28	priorytet wjazdu na most dla tramwajów uniknięcie możliwości blokowania tramwaju przez auta po zjeździe z mostu
29	Jak najszersze jezdnie
30	Zadbać o sterowanie tak aby w miarę możliwości samochody nie blokowały tramwajów.
31	Tramwaj nie powinien stać w korku z samochodami.
32	O zapewnieniu komunikacji zbiorowej priorytetu.
33	Tory tramwajowe powinny być wykonane na długie lata, tak, aby nie były potrzebne kolejne remonty po krótkim czasie użytkowania. Obecnie wokół torów jest pełno dziur i popękane asfaltu, które mogą stanowić zagrożenie dla motocyklistów wymijających pojazdy stojące w korku.
34	Osobiście nie uważam, by komunikacja zbiorowa musiała mieć w tym miejscu zupełnie wyodrębniony pas. Może poruszać się jednym pasem z samochodami osobowymi. Myślę, że to dobry kompromis, kosztem tego, by wygospodarować w szerokości mostu osobną, bezpieczną drogę dla rowerzystów po każdej stronie.
35	Nie mam zdania



36	Lepsze oznakowanie poziome np. Lewoskretu w osobowicka bo często auta na lewym pasie już od połowy mostu stoją.
37	O tym aby zorganizować ją w ten sposób aby most miał jak największą przepustowość dla jak największej liczby użytkowników naraz
38	Żeby nie blokować się wzajemnie z autami
39	Nie zmniejszać przepustowości, fajnie jak by tramwaje nie musiały stać w korku z autami.
40	Płynność ruchu
41	O kładce i tym, by absolutnie nie łączyć pasa dla komunikacji zbiorowej z transportem indywidualnym bo tramwaje i autobusy będą jechać jeszcze dłużej.
42	żeby tramwaje się nie wykolejały
43	Szybkość przejazdu
44	O osobnym pasie dla komunikacji miejskiej, by uniknąć przestojów autobusów/tramwajów.
45	Pierwszeństwo i brak stania w korkach.
46	O małej ilości miejsca, dużym tłoku
47	Osobne torowisko z możliwością korzystania z niego tylko w przypadku autobusów i taksówek miejskich
48	Aby jak najmniej przeszkadzała ona osobą poruszającym się pojazdami samochodowymi
49	osobne pasy dla komunikacji zbiorowej w obie strony, która powinna mieć bezwzględny priorytet, a nie stać w korkach z samochodami
50	Żeby komunikacja zbiorowa była środkiem uprzywilejowanym, a nie utykała w korkach razem z samochodami osobowymi.
51	Należy zadbać o płynność ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej. Tylko tak można zachęcić wrocławian do przesiadki do autobusów i tramwajów. Jeden pas w stronę z centrum skutecznie zablokowałby pojazdy KM na moście. Z racji na konieczność zapewnienia odpowiednio długiego cyklu dla pojazdów w stronę centrum, cykl dla pojazdów z centrum w stronę Bałtyckiej i Osobowickiej musiałby zostać mocno skrócony wobec stanu dzisiejszego. W połączeniu z jednym tylko pasem to recepta na ogromne korki. Należy zauważyć, że wśród linii MPK Wrocław kursujących przez Mosty Osobowickie tylko jedna nie skręca w ul. Osobowicką (15). Pozostałe dwie tramwajowe (zarówno stałe jak i tymczasowe) oraz autobusowe (K i 142) tak. Konieczne są więc moim zdaniem dwa pasy w kierunku północnym. Aby uniknąć kolizji tramwaju i potoku samochodów z ul. Bałtyckiej w kierunku mostów należy zadbać o osobny sygnał do jazdy w cyklu świateł dla tramwajów, najlepiej z detekcją, czyli nie w każdym cyklu świateł (jeździ tam obecnie max. 1 tramwaj na 12 minut).
52	Szybki przejazd tramwajem
53	Priorytet w pierwszeństwie.
54	Wydzielony pas ruchu dla tramwajów i autobusów
55	Zapewnienie pierwszeństwa komunikacji zbiorowej.
56	Również płynność ruchu . Szybki przejazd.
57	trwała konstrukcja torowiska, priorytet tramwajów w poruszaniu się na moście
58	Wydzielone torowisko
59	Gładki przejazd przez most, bez stania w korkach.
60	Pełne odseparowanie torowiska przynajmniej w kierunku północnym (Osobowice / Marino) - lewoskręt dla samochodów nie powinien odbywać się z torowiska, tylko z pasa samochodowego. Przydatny byłaby także torowisko skręcające Osobowicka - Bałtycka, by nie odciąć całkowicie Osobowic od tramwajów.



61	Płynność ruchu
62	wydzielone tory / buspassu
63	zapewnienie płynności ruchu
64	Osobne torowisko dla tramwaju i najlepiej bus pas
65	Łatwy przejazd
66	Bus-tram pas
67	o bezpieczeństwie
68	Swoboda przejazdu, inteligentny system umożliwiający opuszczenie mostu możliwie najszybciej - nawet kosztem innych uczestników...
69	samochody blokujące przejazd dla tramwajów
70	Brak uwag
71	O bezpieczeństwie dla wszystkich
72	ma być
73	O oddzieleniu ruchu od pojazdów osobowych
74	doskonale jeśli komunikacja zbiorowa ma wydzielone pasy ruchu
75	By nie było wykolejeń
76	Wydzielenie pasów komunikacji zbiorowej w miarę możliwości.
77	Płynność ruchu
78	Zielone światła dla tramwajów najeżdżających podporządkowując w ten sposób cały ruch świateł.
79	Należy pamiętać o wydzielonym torowisku, które będzie na tyle szerokie, aby zmieściły się tam też autobusy, by nie stały w korku z autami.
80	Buspas
81	Że komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet przed innymi pojazdami.
82	Płynny przejazd, niekolizyjne z innymi uczestnikami ruchu
83	O oddzielnych pasach dla tramwajów i aut
84	Spokojny przejazd przez most
85	Aby tramwaj miał pierwszeństwo przed ruchem samochodowym.
86	Oddzielny pas ruchu w obie strony dla komunikacji zbiorowej, dzięki czemu nie będzie ona musiała stać w korkach za samochodami.
87	remoncie torów
88	Wydzielenie pasa dla komunikacji zbiorowej
89	Aby torowisko było niezawodne. Może warto rozważyć skręt tramwaju w lewo jadąc od strony Osobowic do centrum. W razie awarii jest to dodatkowo możliwość trasy tramwaju do centrum.
90	nadać jej priorytet światłami
91	O tym, jak duży jest ruch w kierunku centrum i z powrotem. Północ Wrocławia rozrasta się w dużym tempie, most musi być przede wszystkim funkcjonalny i dla komunikacji miejskiej, i dla rowerzystów, i dla pieszych, i dla samochodów osobowych.
92	Dodatkowy przystanek tramwajowy od strony Bałtyckiej dla pojazdów jadących z Poświętnych.
93	To zaledwie 200m. Z punktu widzenia komunikacji wybrane rozwiązanie nie będzie miało większego znaczenia
94	Wybór spośród wariantów, z których każdy jest zły to nie jest wybór, tylko narzucona narracja. Sprzeciwiam się takiej formie konsultacji społecznych, ponieważ nie mają one żadnych znamion demokratycznego procesu.



95	możliwość elastycznego projektowania tras komunikacji zbiorowej bez konieczności kosztownej przebudowy infrastruktury (autobusy zamiast tramwajów)
96	Maksymalna przepustowość kosztem innych użytkowników.
97	jak wspominałem - wydzielone bus-pasy tak jak obecnie. To zapewnia sprawność przejazdu. Jeśli chodzi o ITS - to on uczy się od momentu zakupu i na tym poziomie to lepiej go odsprzedać. Te ITS nie działają. Podawałem liczne przykłady sterowania płynnością ruchu poprzez zatrzymywanie tramwajów i autobusów, a miało być odwrotnie. Toteż taki 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 most Trzebnicki. Nie dość że światła latają jak na dyskotecę, to zatrzymują tramwaje.
98	O tym by komunikacja nie kolidowała z samochodami
99	O tym że, musi być przynajmniej po jednym szerokim pasie jazdy zarówno dla aut osobowych, ciężarowych, jak i równie szeroki dla komunikacji zbiorowej. Należy pamiętać że jest to wylotówka z miasta. Zlikwidować chodniki. Ta część przenieść na osobną kładkę będzie to najbezpieczniejsze rozwiązanie.
100	Trwałe torowisko, w betonowym szalunku.
101	o remoncie torowiska, które jest w tym miejscu dosyć zniszczone
102	By w końcu toru i ich nawierzchnia były równe i nie wyboiste, że jadąc tramwajem można wybić zęby.
103	Szeroki pas tramwajowo autobusowy w obie strony.
104	Wydzielenie pasów dla komunikacji zbiorowej z wykluczeniem innych uczestników (jak taxi, samochody elektryczne, motocykle).
105	O pozostawieniu osobnego pasa dla samochodów i osobnego dla zbiorkomu, w obie strony, tak jak obecnie to funkcjonuje.
106	O pieszych .pojazdach osobowych i rowerzystach i tramwajach
107	Nie powinna tkwić w korkach powodowanych przez samochody.
108	o tym, że tramwaj w kierunku północnym może jechać prosto na marino lub skręcać w lewo do osobowic skręt w lewo potrzebuje osobnej fazy sygnalizacji, stąd tworzą się korki może rondo na północnej stronie mostu jest dobrym pomysłem
109	aby wyrzucić ruc hpieszo rowerowy na osobną kładkę
110	O uwzględnieniu potrzeb wszystkich uczestników ruchu
111	nic
112	pas dla komunikacji miejskiej wydzielony z ruchu pojazdów.
113	synchronizacja sygnalizacji świetlnej
114	Zapewnienie priorytetu tramwajowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.
115	Płynność ruchu, przepustowość mostu dla tramwajów, absolutne uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej.
116	Koniecznie wariant nr 1. Przepustowość komunikacji zbiorowej absolutnie nie może być ograniczana przez wypychanie jej na jeden pas z transportem indywidualnym. Jeśli zostaną zrealizowane inne warianty niż nr 1 lub nr 1+kładka dla pieszych rowerzystów sam zgłoszę to do nik.
117	tramwaj powinien mieć pierwszeństwo przed samochodami
118	Wszystko jest ok póki co
119	o priorytecie dla komunikacji zbiorowej (autobus/tramwaj)
120	O tym, że wiele osób, rodzin przemieszcza się własnymi środkami transportu i chcą równie szybko przejechać na drugą stronę.
121	Że to priorytet. Samochody można wpuścić w jednokierunkowe krążenie wokół więzienia



122	Wydzielenie pasów dla tramwajów /autobusów
123	Nic tramwaje i tak posiadają po i za wydzielone pasy więc sobie poradzą
124	O tym aby utrzymać torowisko w należyтым stanie technicznym
125	Dedykowany pas dla autobusów i tramwajów
126	O torowisku tramwajowym w obie strony
127	O możliwie jak najmniejszym ryzyku blokowania tramwaju przez auta.
128	Zostawić jak jest czyli do centrum wydzielony pas dla MPK oprócz końca mostu ponieważ obecnie samochód skręcający w lewo na Wybrzeże Korzeniowskiego może zablokować cały ruch samochodów ponieważ będzie stał trochę w poprzek częściowo na pasie prawym i częściowo na torowisku. W tej chwili większość kierowców w trosce o innych za nim łamie przepisy i staje równolegle na torowisku czekając na skręt w lewo. W kierunku do miasta też powinno zostać jak jest ponieważ dużo samochodów skręca na ul. Osobowicką i gdyby zrealizować wariant I to nastąpiłaby całkowita blokada wyjazdu z centrum, ponieważ wystarczą 3 samochody czekające na lewoskręt, żeby ten ostatni stał na prawym pasie. Cytat "W kierunku z centrum zostanie jeden nienormalny pas ruchu dla samochodów (szer. 2,28–2,43 m) i nienormalne torowisko dla tramwajów i autobusów (szer. 3,16–3,19 m)." Powinno być "nienormalne torowisko dla tramwajów, autobusów i ruchu kołowego (szer. 3,16–3,19 m).
129	pasy przeznaczone wyłącznie dla komunikacji zbiorowej
130	Płynność ruchu, niezależnego od samochodów
131	Nie korzystam
132	Nie mam propozycji.
133	Priorytet przejazdów dla komunikacji zbiorowej nad komunikacją samochodową.
134	Wyznaczenie osobnych pasów - z doświadczeń na Grabiszyńskiej wyraźnie widać, że ich wyrysowanie znacznie poprawia szybkość przejazdu.
135	Żeby lewoskręt nie blokował tramwaju.
136	Powinna być zapewniona wysoka przepustowość dla autobusów i tramwajów. Pasy ruchu w żadnym wypadku nie powinny być zwięzane ani współdzielone z innymi pojazdami.
137	Komunikacja zbiorowa powinna mieć pierwszeństwo oraz mieć wyższy priorytet niż ruch samochodowy.
138	Należy pamiętać, aby komunikacja zbiorowa miała priorytet przed samochodami i nie stała razem z nimi w korku.
139	dwa pasy ruchu dla autobusów w każdą stronę
140	Płynność ruchu bezkolizyjnej /pasy dla komunikacji zbiorowej/.
141	szybki przejazd po trasie bezkolizyjnej z samochodami
142	Absolutne pierwszeństwo dla tramwajów i autobusów
143	W miarę możliwości wydzielić buspas z torowiskiem tramwajowym.
144	oczywiście byłoby idealnie dla komunikacji, gdyby oba tory były wydzielone bus pasami, ale zysk 2-3 minut na wyeliminowanie stania w ewentualnym zatorze tylko w czasie godzin szczytu nie jest wart kosztem bezpieczeństwa pozostałych użytkowników
145	o równych torach i działających zwrotnicach
146	Usunięcie tramwajów które blokują ruch
147	O osobnym pasie dla komunikacji
148	O wydzieleniu pasa tylko dla komunikacji miejskiej
149	O bezpieczeństwie.
150	Wydzielenie pasów ruchu dla tramwajów i autobusów. Inne pojazdy (taxi, elektryczne, motocykle) nie powinny mieć możliwości korzystania z tego pasa.



151	Wydzielone torowisko, przynajmniej w stronę centrum
152	O swobodnym przejeździe pojazdów komunikacji miejskiej (osobny pas ruchu dla autobusów i tramwajów)
153	Równa nawierzchnia torowiska
154	Oddzielenie pasów ruchu od samochodów
155	Pojazdy skręcające w lewo zjeżdżając z mostu blokują pojazdy komunikacji zbiorowej.
156	Żeby w obie strony były dwa pasy.
157	uwzględniając fakt że zarówno jadąc od centrum i do centrum komunikacja miejska ma wydzielone pasy ruchu, na obecnej szerokości mostu nie powinno się wydzielać osobnych pasów dla aut i komunikacji miejskiej, zmniejszy to korki. Buspasy powinny być po prawej stronie jezdni!!! Autobusy pomimo buspasów jeżdżą prawą stroną drogi bo muszą wjechać na zatoczkę i tamują ruch!!!
158	Pozostawienie tak jak jest. Osobny pas ruchu samochodowego i mpk. Likwidacja lewoskrętu i zrobienie osobnej nawrotki to słuszna koncepcja dla wszystkich uczestników ruchu.
159	brak wykolejeń
160	Żeby mogły w miarę możliwości szybko przejechać po moście
161	Bezwzględny priorytet dla komunikacji i jego wydzieleniu.
162	to jeszcze się coś da ulepszyć? No chyba, że nie wpuszczacie osobówek na most
163	O tym, że lewoskręt na osobowicką trwa za długo, zaś jedno auto które nie potrafi szybko wyjechać na osobowicką z mostu potrafi zablokować zarówno tramwaje jak i autobusy
164	Przepustowość i niekolizyjność.
165	By stworzyć osobny pas w kierunku centrum, gdyż to tam tworzą się korki. W stronę Różanki to nie szerokość pasów czy ich liczba jest wąskim gardłem a sygnalizacja przy Osobowickiej. Sprawa detekcja oraz nawrotka (wariant A) załatwia sprawę i jest kompromisem.
166	o buspasie, komunikacja powinna mieć pierwszeństwo
167	Konieczne jest zabezpieczenie sygnalizacją świetlną swobodnego przejazdu dla komunikacji zbiorowej, aby nie stała ona w korku. Lepsze połączenie komunikacyjne północnych osiedli z centrum miasta (większa częstotliwość linii tramwajowych i autobusowych, wyznaczenie nowych). Zmniejszenie ruchu samochodowego na trasie m. Osobowickie-Reymonta-Pomorska. Trwała przebudowa torowiska. Przeniesienie ruchu rowerowego na trasę rowerową na mostach.
168	Należy uznać komunikację zbiorową za priorytet i zapewnić jej bezwzględną przepustowość i płynność jazdy przez most
169	o wydzielenie osobnego pasa ruchu dla komunikacji miejskiej
170	By miała osoby pas niż samochody.
171	Dodatkowy przystanek tramwajowy
172	Bus pad dla tramwajów i autobusów
173	O bezwzględny priorytet dla komunikacji zbiorowej na światłach. Ruch może odbywać się po tym samym pasie co aut, ale konieczne jest zatrzymywanie aut i wpuszczanie tramwaju, autobusu na most przez system sygnalizacji świetlnej wywoływane przez pojazd. O zbudowaniu skrzyżowania dla tramwajów z Bałtyckiej w Osobowicką - to dobra alternatywa droga dla tramwajów z centrum w razie zamknięcia mostu bądź ul. Reymonta. O zbudowaniu solidnego torowiska, którego po kilku latach nie będzie trzeba wymieniać. O skupieniu się na zmniejszeniu liczby aut na całym ciągu Most Osobowicki-Reymonta-



	Pomorska.
174	Powinna to być przede oddzielna kładka zarówno dla pieszych i rowerów, na moście zostawić pas dla tramwajów i samochodów oddzielnie
175	Usunąć jeden z buspassów, który tworzy korki.
176	Żeby zwrotnica działa :D
177	oddzielny pas ruchu dla tramwajów i w idealnym świecie dostatecznie szeroki również dla autobusów
178	Każdy uczestnik ruchu powinien być RÓWNO traktowany. Nie można uprzywilejować jednej grupy kosztem innej. Stworzenie kładki pieszo-rowerowej obok mostu to bardzo dobra alternatywa i porównując podobne inwestycje np. w Opolu nie jest aż tak kosztowna.
179	Szerokosc
180	Wydzielić pasy ruchu dla MPK
181	płynność ruchu (cykle świetlne)
182	O zapewnieniu alternatyw
183	Pierwszeństwo przejazdu dla komunikacji zbiorowej i rowerów.
184	O wydzieleniu pasa ruchu dla komunikacji zbiorowej. Wariant, w którym jezdnia jest współdzielona z samochodami (do centrum) to nieciekawy pomysł.
185	wydzielony pas dla zbiorkomu
186	żeby nie było wykolejeń
187	na dzień dzisiejszy komunikacja miejska ma w tym miejscu najlepsze warunki - oddzielny pas. w porównaniu do innych użytkowników drogi
188	Przepustowość! - to jest most z zawężoną nawierzchnią - zawsze będzie stanowił utrudnienie w ruchu. Żadne inne priorytety (ożywienie ruchu rowerowego, czy uspokajanie ruchu) nie mogą stać wyżej na przeprawie mostowej od przepustowości! Proszę przemyśleć sytuację awaryjnego zatrzymania jednego pojazdu, tramwaju i konsekwencje (choćby dla możliwość dojazdu służb ratunkowych). Proszę podać statystyki ruchu na moście - ilu pieszych ilu rowerzystów ile samochodów i środków transportu publicznego? Dość regularnie jeżdżę tym mostem rowerem i samochodem - na oko widać czego jest najwięcej...
189	O wydzielonym pasie dla tramwajów/autobusów tam, gdzie to nie zakłóca nadmiernie przepustowości ruchu pozostałych pojazdów (lewoskręt w Osobowicką wprawdzie się pokrywa z tramwajem, ale bez niego będzie masakra)
190	osobne pasy dla aut, tramwajów i pieszych, dodatkowa kładka dla rowerzystów
191	Przystanek na osobowickiej jest umieszczony w bardzo specyficznym miejscu tuż za mostem. Myślę że bezpieczne zorganizowanie przejść dla pieszych i skrętu tramwaju które byłoby niekolizyjne



192	O rowerzystach, również tych najmłodszych i ich bezpieczeństwie.
193	Brak zatorów dla ZK.
194	Poprawienie jakości torowiska w tym miejscu. Niestety w przypadku braku możliwości poszerzenia mostów, obecny układ ruchu pojazdów w tym miejscu musiałby być pozostawiony, dla dobra wszystkich zainteresowanych uczestników ruchu.
195	O bezpieczeństwie, płynności ruchu.
196	Komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet w mieście - na ile na to pozwalają warunki infrastrukturalne, powinna mieć wydzielony TAT.
197	Powinno uwzględniać wszystkich użytkowników ruchu; komunikacja miejska (zbiorowa), rowery, piesi, samochody. właśnie w takiej kolejności.
198	wydzielone pasy ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej, tak jak to jest obecnie
199	Jeśli chodzi o komunikację zbiorową, ciężko się do czegoś doczepić
200	Przepustowość + solidność konstrukcji
201	Płynność ruchu
202	Komunikacja powinna być szybka, wtedy więcej ludzi będzie z niej korzystało. Będzie szybka jeśli będzie się rzadko zatrzymywać. Czyli powinno być możliwie jak najmniej świateł (przejścia dla pieszych i skrzyżowania bezkolizyjne). Przystanki również powinny być bardziej oddalone). W przypadku tej przeprawy istotne jest by z jednej i drugiej strony mostu nie było świateł, wtedy nawet ruch razem z samochodami nie będzie powodował spowolnienia.
203	Szybką komunikację osobnym pasem
204	O płynności ruchu.
205	Komunikacja miejska powinna mieć priorytet na Mostach Osobowickich Powinno się zwiększyć częstotliwość kursowania tramwajów i autobusów z Różanki, Osobowic, Lipy Piotrowskiej, Widawy i okolicznych osiedli do centrum.
206	Zapewnienie priorytetu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.
207	O wydzielonych pasach ruchów i dobrze zsynchronizowanej sygnalizacji.
208	Nawrocka jeszcze bardziej zakorkuje ruch tramwajowy
209	- Nadanie priorytetu komunikacji zbiorowej kosztem ruchu samochodowego, szczególnie w przypadku korzystania z tego samego pasa drogowego - Priorytet dla komunikacji zbiorowej szczególnie w trakcie godzin szczytu - Odpowiednie i wygodne usytuowanie najbliższych przystanków, zbieżne ze światłami
210	Osobny BUS Pas w obu kierunkach
211	lewoskręt w ulicę Osobowicką!!!
212	pasy tramwajowe są w tej chwili na moście wydzielone i tak powinno pozostać
213	Torowisko powinno się wykonać ze stabilnych płyt betonowych (tzw. węgierskich)



214	Jadać do centrum wszystkie tramwaje i autobusy jadą prosto i nie będą korkować drogi (pojedyncze auta skręcają w lewo za mostem). Jadąc z centrum, tramwaje i autobusy skręcają w lewo, ale również bardzo dużo samochodów. W sytuacji kiedy na jednym pasie będzie auto i tramwaj, będzie zablokowany cały pas przez autobusy, tramwaje, auta skręcające w lewo w ulicę Osobowicką i nie będzie możliwości jazdy na wprost. Komunikacja będzie jeździła dużo wolniej niż teraz.
215	O przepustowości i bezpieczeństwie poruszania się uczestników ruchu
216	O wydzielonym pasie dla komunikacji zbiorowej, aby tramwaje i autobusy nie stały w korkach.
217	Z uwagi na ograniczoną szerokość mostu, niewystarczającą na wydzielenie osobnych pasów dla komunikacji zbiorowej, przed wjazdem na mosty (z obu stron) powinny powstać służby / światła wpuszczające komunikację zbiorową przed samochodami osobowymi.
218	O, tym że komunikacja zbiorowa, ma współdziałać z samochodowa, a nie blokować cały pas ruchu dla siebie.
219	O większej ilości przystankach przed mostami. O tym, by osoby starsze mogły spokojnie bez pośpiechu i z łatwością wchodzić do tramwajów i autobusów. Kleczkow to osiedle, w którym jest dużo starszych osób.
220	Światła przy Reymonta 10. Towne torry.
221	Komunikacja zbiorowa powinna: 1) mieć priorytet 2) mieć zapewnione normatywne pasy ruchu. Idealnym rozwiązaniem byłoby oczywiście zachowanie oddzielnych normatywnych pasów dla samochodów i kom. zbiorowej, ale to niemożliwe. Jeżeli zdecydujemy się na pasy mieszane (dla kom. zbiorowej oraz samochodów) koniecznie należy pamiętać o odpowiednim ustawieniu sygnalizacji świetlnej, zapewniającej priorytet kom. zbiorowej.
222	Tramwaj, autobus powinien mieć priorytet w przejeździe przez most. Np. rozwiązanie takie jak na moście Trzebnickim: wjeżdża z buspasa, samochody osobowe muszą ustąpić pierwszeństwa.
223	O nadaniu priorytetu tramwajom poruszającym się po wspólnym z autami pasie.
224	O zapewnieniu alternatywy w razie zablokowania torów tramwajowych. Autobusy zastępcze powinny mieć możliwość swobodnego przejazdu nawet w sytuacji zablokowania torów przez zepsuty tramwaj.
225	Komunikacja zbiorowa powinna mieć pierwszeństwo przed samochodami.
226	Możliwie najkrótszy czas oczekiwania na zmianę światel
227	Przystanek tramwajowy na początku Bałtyckiej dla tramwaju jadącego w kierunku Poswietne.
228	torowisko i buspas łącznie
229	Nie wiem na ile ma sens utworzenie osobnego torowiska tylko w jedną stronę, ale zakładam, że jeśli taka koncepcja została przedstawiona i kierunek został wybrany, to zostało to poprzedzone odpowiednimi pomiarami. Niestety komunikacja miejska we Wrocławiu jest bardzo słabej jakości, tramwaje regularnie się psują, a autobusy stoją w korkach, więc nie korzystam z tej formy transportu. Nic nie wskazuje też, że w ciągu najbliższych lat miałyby się to zmienić, dlatego uważam, że nie jest to alternatywą dla podróży samochodem.
230	Szerokość pasów, przepustowość.



231	Komunikacja zbiorowa we Wrocławiu powinna mieć maksymalne pierwszeństwo.
232	Moim zdaniem tramwaje i autobusy mogą dzielić pas ruchu z samochodami o ile będą miały zawsze pierwszeństwo we wjeździe.
233	Aby dało się przejechać, aby była przepustowość, po prostu, aby tramwaj/autobus nie musiał stać w korkach.
234	Wykonać właściwie torowiska które nie będzie się zapadać. Koniec z prowizorką.
235	Projektując przebudowę mostów proszę wziąć pod uwagę wydzielenie torowiska tramwajowego. Tramwaj czy autobus nie powinien stać w korkach w szczycie. (Przekrój mostu nie pozwala na zrobienie dwóch jezdni i wydzielenia torowiska, trzeba iść na kompromis.
236	Most powinien służyć wyłącznie komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej. Odzyskana przestrzeń usprawni alternatywną komunikację do samochodowej. Najważniejsze pytanie: Chcemy mieć najwyższą przepustowość aut czy ludzi ? Bezwzględny priorytet jeśli w ostateczności będzie ruch mieszany z samochodowym.
237	Oddzielenie uczestników ruchu i zachowanie przepustowości w stronę centrum
238	Zapewnić sprawny przejazd oraz ewakuację z mostów
239	Wydzielone pasy komunikacyjne dla tramwajów i autobusów
240	O tym aby się tramwaje nie wykolejały
241	Powinien zostać odblokowany przejazd tramwajów na końcach mostów przy lewoskrętach. Większe korki na moście praktycznie nie występują, więc można odpuścić wydzielenie torowiska. Koniecznie budowa przystanków po południowej stronie.
242	aby oddzielić ją od samochodów
243	O tym aby każdy użytkownik.mogł wygodnie korzystać z mostu
244	żeby nie dzielić jej z samochodami
245	O ścieżkach rowerowych
246	O wydzieleniu.
247	Priorytet przed ruchem samochodowym.
248	Pierwszeństwo komunikacji zbiorowej
249	O wszystkich uczestnikach ruchu
250	Płynny ruch tramwajów z mostu osobiwickiego skręcającego na osobowice
251	BUSPAS na torach?
252	absolutny priorytet, światła pod komunikację zbiorową, torowisko, które nie wykoleja tramwajów, jak najszybszy przejazd tramwajów przez most
253	Zapewnienie odpowiedniej przepustowości, ograniczenie ruchu samochodów.
254	Wyłączenie buspasa z ogólnego dostępu
255	Raczej nie ma problemów w tym miejscu z perspektywy mpk
256	Przepustowość i pierwszeństwo.
257	O uniknięciu sytuacji w której tramwaje będą stały wraz z samochodami w korkach. Z tej perspektywy optymalnym wydaje się wariant, w którym w jednym kierunku tramwaj ma wydzielony oddzielny pas obok samochodów, w drugim kierunku dzieli pas z samochodami, ale jednocześnie pozwala to wygospodarować odpowiednie miejsce dla pieszych/rowerzystów oraz schować rury ciepłownicze w konstrukcji mostu.
258	Żeby przypadkiem NIE zrobić buspasa
259	O możliwości jak najszybszego pokonania tego odcinka, nawet kosztem innym uczestników ruchu.
260	nadanie priorytetu sygnalizacji na krzyżowaniu z ul. osobowicką



261	Moim zdaniem żadne radykalne zmiany nie wpłyną na usprawnienie ruchu na skrzyżowaniu z ul. Osobowicką i jestem za pozostawieniem obecnego układu to jest BUS PAS-y na moście w obu kierunkach ,możliwość skrętu z mostu w lewo w kierunku Osobowic. Zmienił bym tylko obecny system świateł na przejściu na wysokości śluzy na przycisk dla pieszego na życzenie bo po zjechaniu z mostu w lewo często światła wstrzymują ruch. Tramwaje i autobusy mają SIMENSY wiec to im nie utrudni jazdy.
262	O kładce pieszorowerowej , o zachowaniu ciągu spacerowego nad Odra
263	O emisji hałasu obok budują się 3 duże osiedla
264	żeby promować ruch pieszy/rowerowy i komunikację zbiorową - ruch samochodowy powinien mieć najniższy priorytet
265	Wydzielenie pasa dla komunikacji miejskiej Fizyczna separacja pasa dla komunikacji.
266	O tym by zastosowane rozwiązanie nie przyczyniało się do powstania korków.
267	Poszerzenie mostów, tak aby zmieścili się piesi, rowerzyści, 2 pasy dla aut i buspas/tramwaj. Ewentualnie jeśli nie ma kasy na tak oczywistą inwestycję, to dobudować "tylko" kładki z boku mostów dla pieszych i rowerzystów, a całe mosty przeznaczyć na 2 pasy dla aut + buspas/tramwaj.
268	Lewoskręt w ulice Osobowicką za mostem powoduje często konflikt głównie z tramwajem linii 15. Gdy stoimy prawidłowo do lewoskrętu na własnym pasie, blkokujemy 15-stkę która jest za nami. Wielu kierowców wjeżdża na torowisko stając przy jezdni, i często dochodzi do blokowania 15-stki jadącej do centrum. Istotne jest poprawa płynności ruchu zbiorowego przez eliminację lewoskrętu dla aut w osobowicką.
269	brak uwag
270	Jest ok
271	Jak najbardziej płynny przejazd dla tramwajow.
272	O skręcie w lewo w osobowicka
273	Likwidacja bus pasów
274	O zaplanowaniu skrętów i pasów tak aby nie korkowała się ulica i każdy użytkownik mógł się po niej bezpiecznie poruszać
275	Transport publiczny oraz rowerowy powinny zostać potraktowane priorytetowo, żeby sprzyjać ekologicznym rozwiązaniom i zmniejszeniu liczby spalin. Pas dla tramwajów powinien być wydzielony od samochodowego, szybkość przemieszczania się tramwajem powinna zachęcać mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej.
276	O zwiększeniu częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów z Różanki, Osobowic, Lipy Piotrowskiej, Widawy i okolicznych osiedli do centrum. O wprowadzeniu priorytetu dla komunikacji zbiorowej na światłach w całym ciągu Pomorska-Bałtycka. O skupieniu się na zmniejszeniu liczby aut na całym ciągu Most Osobowicki-Reymonta-Pomorska. O budowie skrętu z Osobowickiej w Bałtycką, który umożliwiłby alternatywny dojazd tramwajem na Osobowice podczas zamknięcia mostu lub ul Reymonta.
277	1. Najważniejsza rzecz to zachowanie wydzielonego torowiska w obu kierunkach 2. Remont torowiska
278	Pierwszeństwo dla tramwajów



279	O tym że więcej we Wrocławiu jest samochodów osobowych niż autobusów czy tramwajów, nie należy tworzyć Bus pasów kosztem pasów współdzielonych z samochodami osobowymi. Należy wypracować optymalne rozwiązanie. Tworzenie Bus pasa przy osi jezdni gdy przystanki znajdują się przy jej krawędzi mija się z celem, ponieważ taki autobus próbując zjechać na przystanek staje w poprzek i blokuje ruch na pozostałych pasach. Należy tworzyć zatoki przystankowe tam gdzie pozwala na to szerokość jezdni i pobocza, nawet kosztem wydzielonej drogi rowerowej. Przykład: realizowana przebudowa ulicy Rychtańskiej i nowy przystanek na pasie ruchu gdzie można było stworzyć chwilowy wspólny odcinek dla ruchu pieszych i rowerów i wybudować zatokę przystankową.
280	O zwiększeniu częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów z Różanki, Osobowic, Lipy Piotrowskiej, Widawy i okolicznych osiedli do centrum. O wprowadzeniu priorytetu dla komunikacji zbiorowej na światłach. O skupieniu się na zmniejszeniu liczby aut na całym ciągu Most Osobowicki-Reymonta-Pomorska. O zbudowaniu torowiska w taki sposób, żeby za trzy lata nie nadawało się do wymiany.
281	O dobrze zrobionych torach
282	O kładce dla pieszych
283	Żeby komunikacja miejska miała oddzielny pas.
284	1. Należałoby zwiększyć częstotliwość kursowania tramwajów i autobusów z Różanki, Osobowic, Lipy Piotrowskiej, Widawy i okolicznych osiedli do centrum. 2. Należałoby wprowadzić priorytet dla komunikacji zbiorowej na światłach. 3. Należałoby skupić się na zmniejszeniu liczby aut na całym ciągu Most Osobowicki-Reymonta-Pomorska. 4. Należałoby zbudować torowisko w taki sposób, żeby za np. trzy lata nie nadawało się do wymiany
285	żeby tramwaje się nie wykolejały ;)
286	chcemy kładki pieszo-rowerowej!
287	po Moście Osobowickim jeżdżą dwa rodzaje 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, awaryjnego i wymagającego dodatkowej infrastruktury. Infrastruktura drogi asfaltowej może być bezproblemowo współdzielona pomiędzy autobusy, samochody i rowery.
288	wydzielone pasy dla komunikacji miejskiej
289	Przepustowość drogi, oddzielenie pojazdów od pieszych i rowerzystów (większe bezpieczeństwo)
290	O tym żeby nie mieszać ruchu rowerowego, samochodowego i komunikacji zbiorowej w jednym miejscu.
291	o niekorkowaniu mostu przez likwidację pasów ruchu
292	O zwiększeniu częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów z Różanki, Osobowic, Lipy Piotrowskiej, Widawy i okolicznych osiedli do centrum. O wprowadzeniu priorytetu dla komunikacji zbiorowej na światłach. O skupieniu się na zmniejszeniu liczby aut na całym ciągu Most Osobowicki-Reymonta-Pomorska. O zbudowaniu torowiska w taki sposób, żeby za trzy lata nie nadawało się do wymiany



293	Wybierając opcje po jednym wspólnym pasie dla KZ i samochodów w każdym kierunku, bo jest to moim zdaniem mimo wszystko najlepsza opcja, należy koniecznie pamiętać o tym, żeby: - wjazd w prawo na Mosty Osobowickie od ul. Osobowickiej dla tramwajów i autobusów stojących na peronie następował przed zielonym światłem dla samochodów jadących Bałtycka na wprost na mosty i żeby siemens przepuszczał dwa pojazdy MPK (wiec by trwał przynajmniej 8 sekund) - skret w lewo z Mostów Osobowickich na Osobowicka nie blokował ruchu na wprost, dlatego wydłużyłbym bezkolizyjny skret dla tramwajów w lewo (14 i 24 na Osobowice), żeby nie blokowały ruchu, a skrócił cykl z Bałtyckiej na wprost na Mosty Osobowickie. - Przed Mostami Osobowickimi, jadąc na północ, od strony Reymonta, przydałby się przystanek MPK, tam powstaje duże osiedle i warto dotrzeć właśnie teraz do potrzeb mieszkańców. Taki przystanek uspokoi też ruch samochodowy na tym odcinku.
294	Pierwszeństwo komunikacji zbiorowej
295	Zmiana nawierzchni
296	wystarczy dotychczasowa organizacja ruchu
297	należy pamiętać o tym, że są jeszcze samochody osobowe..
298	By odseparować ruch komunikacji zbiorowej od indywidualnej
299	wydzielenia torowiska tak, aby auta nie blokowały możliwości przejazdu. Komunikacja musi mieć bezwzględne pierwszeństwo!
300	Teoretycznie komunikacja miejska jest nieraz szybsza niż przejazd samochodem, więc ważne żeby trasa np. Tramwajów przebiegała obok pasa do poruszania się pojazdem osobowym, uniknie się wtedy korków i będzie możliwy szybszy dojazd w miejsce docelowe
301	Wydzielona pasy komunikacji
302	Skoro w żadnej koncepcji nie można zapewnić wydzielonego torowiska w obie strony, przynajmniej jeden kierunek powinien zostać wydzielony
303	Również komunikacja zbiorowa nie powinna mieć ograniczonych możliwości przewozu osób. Reasumując, samochodami oraz komunikacja zbiorowa przemieszcza się znacznie więcej osób niż na rowerach (zasada Pareto), więc priorytetowe dla ustalania organizacji ruchu powinny być właśnie te grupy które generują największy ruch
304	Bezkolizyjny światła skrzyżowania w lewo z mostu Osobowickiego w ulicę Osobowicką - tramwaj też tam stoi.
305	Oddzielny pas dla komunikacji miejskiej
306	Przepustowość, bezpieczeństwo, oddzielenie ruchu rowerowego i pieszych od aut i komunikacji miejskiej
307	przepustowość
308	Odseparowany ruch na osobnym pasie autobusowo-tramwajowym, by komunikacja zbiorowa nie stała w korkach.
309	swobodny przejazd Potrzebujemy kładki pieszo-rowerowej przy Mostach Osobowickich!
310	Najlepiej gdyby zostawić osobny tor dla tramwajów i osobny dla samochodów. Wspólny tor wygeneruje potężne korki
311	O tym, żeby nie zmniejszyć wąskich i tak pasów ruchu, umożliwiając m.in. swobodny przejazd tramwajów niezależnie od innych użytkowników ruchu
312	o tym samym co perspektywy innych kierujących
313	oddzielenie od samochodów żeby tramwaje nie stały w korkach



314	Oddzielne pasy dla komunikacji zbiorowej aby nie stać wiecznie w korkach.
315	Im więcej wydzielonych pasów dla komunikacji tym płynniejsza i bezpieczniejsza komunikacja (brak opóźnień, zawsze pas do wykorzystania w razie pojazdów uprzywilejowanych).
316	Utrzymanie przepustowości przeprawy w sytuacji korzystania z komunikacji indywidualnej. Poza okresem pandemii, w godzinach szczytu ruch na przeprawie nie należał do najmniejszych. Obecnie rozbudowywana jest północna część miasta traktowana jako sypialniana, ludzie podróżują do centrum do pracy.
317	Osobny buspas w oboje strony
318	Przede wszystkim o pozwoleniach od konserwatora zabytków by wygląd mostu nie odbiegał od tego który znamy od lat, oraz że to ważna arteria komunikacyjna Wrocławia, bo most Trzebnicki jest za wąski by pełnić taką rolę, a most Milenijny jest za daleko by sprawnie przemieszczać się na "Polankę", "Karłowice" i przylegającą część "Osobowic"
319	Wydzielony pas autobusowo-tramwajowy, odseparowany od ruchu samochodowego. Takie rozwiązanie udrożni ruch pojazdów komunikacji publicznej szczególnie w godzinach szczytu, kiedy tworzą się zatory.
320	Brak uwag ze względu na rzadkość poruszania się pojazdami komunikacji zbiorowej
321	O zachowaniu priorytetu komunikacji zbiorowej względem indywidualnej. Nie musi być to wydzielony pas, ale np. odpowiednia konfiguracja sygnalizacji i pierwszeństwa na krańcach mostu.
322	Wydzielenie torowiska od ruchu samochodów, torowisko dostępne dla ruchu autobusów komunikacji miejskiej
323	Przez Most bardzo rzadko przejeżdża tramwaj. Dlaczego przed Mostami nie może być świateł dla tramwajów i TYLKO JEDNEGO TORU TRAMWAJOWEGO ze zwrotnicą?
324	Żeby tory tramwajowe nie przecinały się z pasem, po którym jeżdżą samochody.
325	O wyrównaniu torów
326	Idealne byłoby wydzielone torowisko zapewniające szybszy ruch - można to zapewnić budując osobną kładkę oddzielającą ruch pieszy i rowerowy od drogowego
327	priorytet dla komunikacji, zwiększona liczba połączeń
328	tramwaje jeżdzą w miare ok, autobusy niestety często stoją w korku, szczególnie uciążliwy jest skret z ul Osobowickiej na most. Myślę że warto przemyśleć obecne rozwiązanie/ światła.
329	Budowa relacji skrajnej z Osobowickiej w Bałtycką, która umożliwi alternatywny dojazd tramwajem na Osobowice. Zapewnienie priorytetu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.
330	o przepustowości w godzinach szczytu Problem wygląda tak, że interesuje nas przebudowa mostu, a powinno interesować ile i na jakich zasadach wjeżdża aut do Wrocławia. Powinnismy uspokoić ruch samochodowy, bo nie jest on zdrowy, ani cichy, a przy okazji zajmuje mnóstwo miejsca
331	Musi być wydzielone torowisko dla tramwajów i autobusów o szerokości, która pozwala na wyprzedzanie samochodów. Tramwaje i autobusy powinny mieć wspólne przystanki. Należy uwzględnić wiarygodne czujniki wykrywające te pojazdy, by nadać im priorytet na sygnalizacji świetlnej. Należy przemyśleć rozmieszczenie przystanków tak, by nie były ani za częste, ani zbyt dalekie od celów podróży. Należy zminimalizować liczbę łuków torowiska tramwajowego, a jeżeli są konieczne, to zapewnić wysoki promień, by tramwaje mogły jeździć szybko i bez rzucania pasażerami.



332	O udroźnieniu ruchu tramwajów w kierunku Poświętnego/Osobowic.
333	wydzielone pasy sa super pomyslem
334	o wydzieleniu -w miarę możliwości-oddzielnego pasa, z pierwszeństwem ruchu, dla tramwajów i autobusów
335	O odseparowaniu pasów ruchu od pozostałych uczestników ruchu (samochodów, rowerów, pieszych)
336	Wydzielony pas ruchu dla autobusów i tramwajów.
337	Dla tramwajów na pewno to aby samochody nie spowalniały przejazdu i nie wjeżdżały na torowisko, dla autobusów to co dla samochodów.
338	łatwy przejazd czyli osobny pas dla tramwajów i pojazdów uprzywilejowanych (tak jak jest to teraz). Podróż tramwajem żeby być konkurencyjna dla podróży samochodem musi zapewnić pierwszeństwo tramwaju, żeby dojechał szybciej niż auto w korku.
339	możliwość mijania się tramwajów/autobusów bezkolizyjnie, jak również samochody mogły swobodnie wyprzedzać tramwaje
340	Priorytet dla komunikacji zbiorowej, skomunikowanie z innymi środkami transportu zbiorowego na osiedlach, częste połączenia, bezpieczne wysiadanie (i bezpieczne przesiadki i dobrze oświetlone i oznakowane skrzyżowania, przejścia dla pieszych)
341	O jak najszybszym przejeździe
342	przepustowość
343	po prostu zeby jeździły ?
344	Przystanek za mostem na początku ul. Bałtyckiej
345	Komunikacja zbiorowa przy obecnym rozwiązaniu radzi sobie bardzo dobrze.Wyznaczenie w 100% torowisk tylko dla tramwaju, zmniejszy płynność ruchu,wręcz zakorkuje most stwarzając dla niego obciążenie.
346	nie znam się
347	Płynność, która jest już zachowana
348	O osobnych trasach oddzielonych nie linią, a murkiem lub pasem zieleni
349	Po Dwa pasy ruchu w każdą stronę, uniknięcie paraliżu w przypadku awarii tramwaju. Zwiększenie przepustowości i zmniejszenie korków
350	czas przejazdu
351	O osobnym pasie dla pojazdów osobowych i komunikacji zbiorowej. Najlepszym rozwiązaniem była by kładka pieszo rowerowa, przykładową koncepcję zaproponował (<i>zanonimizowane</i>), pozwoliłaby ona zwiększyć szerokość jezdni a pieszym oraz rowerzystom zapewniłaby bezpieczne przejście.
352	Priorytet pierwszeństwa dla tramwaju
353	Priorytet komunikacji miejskiej, rowerowej i pieszej nad samochodowej.
354	Osobny buspas szeroki dla autobusów czyli znowu osobna kładka ponieważ aktualna szerokość mostu nie pozwala na pomieszczenie wszystkich i uczestników ruchu
355	Jest ok, nie powinno być zmian.
356	O umożliwieniu sprawnego przejazdu przez most bez potrzeby zatrzymywania się by przepuścić samochody skręcające w lewo.
357	O możliwie szybkim przejeździe oddzielnym pasem ruchu.
358	Przepustowości
359	Krótkotrwały remont, dostępny pas, płynny ruch
360	Wydzielenie torów tramwajowych od pasa dla samochodów
361	Aby były zapewnione oddzielne pasy ruchu z torowiskami. Komunikacja zbiorowa powinna mieć możliwość szybszego poruszania się niż samochody.



362	aby tramwaj był bezkolizyjny, a ruch pieszy i rowerowy na nową kładkę
363	wydzielenie osobnych pasów dla komunikacji miejskiej
364	Na pewno możliwy ruch obustronny.
365	o bardzo dobrej inteligentnej sygnalizacji, nie takiej jak teraz- amatorskiej. A ponadto proponuję stworzenie możliwości wprowadzenia torów tramwajowych z ul. osobowickiej na ul. bałtycką, co pomoże w przypadku ewentualnych sytuacjach awaryjnych (np. wypadku)
366	most jest wąski, lepsza organizacja świateł
367	by tram/bus-pas był oddzielony od samochodowego
368	Odseparowanie ruchu komunikacji zbiorowej (tramwajów i autobusów) od transportu indywidualnego na całej długości mostu oraz, co najważniejsze, na skrzyżowaniu Mostu Osobowickiego z ul. Osobowicką, Bałtycką i Na Polance. Przy skręceniu w lewo z Mostu Os. w ul. Osobowicką samochody oczekujące na skręt blokują tramwaje jadące prosto w ul. Bałtycką i skręcające w ul. Osobowicką.
369	Dodatkowy pas dla komunikacji miejskiej
370	Równe tory bez podskoków
371	niezależny pas dla tramwajów (autobusów), aby samochody osobowe ich nie zajmowały. oddzielone separatorami od pasa samochodowego.
372	Nic szczególnego nie przychodzi mi do głowy. Ale kładka dla pieszych, która biegłaby obok mostu byłaby niesamowicie przydatna.
373	Kładka pieszo/rowerowa zaproponowana przez p. (zanonimizowane) rozwiązuje problem. Fajnie jakby w ogóle dało się mostem dojechać do oraz z miasta.
374	aby była nadal możliwość jazdy tramwajem
375	Komunikacja zbiorowa ma priorytet i musi korzystać z wydzielonej części jezdni w obu kierunkach (bus/tram).
376	Jeżeli chcemy aby ludzie przesiadli się z samochodów do komunikacji zbiorowej, powinna ona jeździć po wydzielonych, odrębnych pasach ruchu. Powinno się też rozwijać liczbę linii tramwajowych i autobusowych
377	Wydzielenie pasów dla komunikacji zbiorowej oddzielonych od ruchu samochodowego.
378	O zapewnieniu jej punktualności (wydzielony pas)
379	O jak najszybszym, bez stania w korku przejeździe przez most
380	Tramwaje powinny mieć wydzielone torowisko w obu kierunkach. Pandemia znacznie zmniejszyła zaufanie użytkowników do komunikacji miejskiej, tramwaj musi jechać szybciej niż samochód, żeby przekonać użytkowników samochodów do MPK, a tym samym odkorkować Wrocław. Póki tak się nie stanie trzeba mieć na względzie ekonomię (szybszy przejazd tramwaju to mniejszy koszt MPK i miasta) i warunki społeczne (użytkownicy aut mogą wybrać alternatywne trasy lub środki komunikacji, użytkownicy komunikacji nie mają takiej możliwości, trzeba o nich pamiętać).
381	Brak korków
382	Odpowiednie sterowanie ruchem tak, żeby nie tworzył się korek samochodów na moście blokujący km. Potrzebne są światła z obu stron przepuszczające tramwaje i autobusy. Należy zlikwidować skręt z mostu w Osobowicką z wyjątkiem km. I piszę to jako mieszkaniec Jugosłowiańskiej korzystający z tego skrętu.
383	O tym by autobusy i tramwaje mogły jechać swobodnie. Nie wiem czy bus pas byłby konieczny ale wydzielenie pasu tramwajowego zdecydowanie tak
384	Że skoro most nie spełnia oczekiwań w zadowalającym stopniu to potrzebny jest jego rozwój, np. dobudowa kładki pieszo-rowerowej



385	Jeżeli ułatwimy ruch samochodowy to wszystkim będzie łatwiej.
386	pozostawienie wydzielonych pasów ruchu dla komunikacji miejskiej (tramwaj + autobus)
387	O nieblokowaniu tramwajów przez samochody na lewoskręcie w Osobowicką, oraz o wydzielonym pasie do centrum, aby nie stać w korku do centrum.
388	O priorytecie.
389	Dobre tory
390	Oddzielny pas
391	Oddzielne miejsce na samochody, oddzielne na pieszych i biegaczy (których jest w tym miejscu sporo) i oddzielne dla rowerzystów (po obu stronach)
392	Aby zapewnić dla każdego najlepsze rozwiązanie
393	O osobnym pasie dla komunikacji
394	Wymiana torowiska
395	Osobny pas dla tramwajów/autobusów.
396	Bliskość przystanków
397	Żeby tory i trakcji nie remontować co pół roku
398	By nie dopuścić by komunikacja zbiorowa była na jednym pasie z samochodami.
399	Ekologii
400	Aby myślała o rozbudowie północnej strony wrocławia, czyli że mieszkańców będzie przybywać
401	BUS pas połączyć z torowiskiem. Po co dobierać przepustowość samochodom.
402	Osobny pas dla transportu publicznego.
403	Nie utrudniać przejazdu przez most
404	Szerokość ulicy, brak rowerów na drodze, które dodatkowo spowalniają ruch
405	O bezpieczeństwie wszystkich użytkowników mostu
406	Nie mam zdania, nie korzystam
407	O bezkolizyjności przejazdu MPK przy jednoczesnym nie zwężaniu pasa samochodowego
408	Należy pamiętać o tym, że w godzinach szczytu kumuluje się tutaj dużo tramwajów i one się wzajemnie blokują z samochodami.
409	Osobny pas dla komunikacji tak jak jest teraz.
410	Aby nie zabierać pasa jezdni na bus pas
411	Nie wiem
412	Ponieważ most jest w pewnym stopniu zabytkiem byłoby dobrze zachować jego obecny charakter, natomiast potrzeby mieszkańców są przeogromne. Okoliczne osiedla rozbudowują się i natężenie ruchu wzrasta. Proszę pamiętać że zabranie pasa ruchu wyrządzi krzywdę dla kierowców natomiast nie wydzielenie ścieżki rowerowej utrudni przejazd rowerzystą. Najlepszym możliwym rozwiązaniem byłoby by stworzenie osobnej ścieżki rowerowej, tak aby odciążyć most z rowerzystów. Miasto skorzysta z tego rozwiązania również podczas przebudowy Mostów Trzebnickich.
413	Bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych- kładka
414	Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów
415	O likwidowaniu zatorów i sprawnym przepływie pojazdów
416	O pozostałych uczestnikach ruchu, kierowcach, rowerzystach i pieszych. Komunikacja zbiorowa to nie jedyny transport w mieście
417	buspas jest ok pod warunkiem wystarczającej przepustowości pozostałych pasów jezdni



418	O wyrównaniu torowiska, bo podczas przejazdu tramwaju wibracje są teraz bardzo odczuwalne. O przystanku przesiadkowym dla tramwajów i autobusów jadących na linii północ->południe.
419	NIE MAM ZDANIA
420	o wszystkich uczestnikach ruchu (piesi, rowerzyści, samochody i pojazdy szynowe)
421	By obok tramwajów na środkowych pasach zmieściły się także autobusy na zewnętrznych pasach. Dlatego trzeba zbudować kładki pieszo rowerowe o ażurowej łukowej konstrukcji pasującej do łuków mostu a rury ciepłownicze można puścić ewentualnie pod Odrą.
422	O tym, żeby tramwaje i autobusy nie traciły czasu
423	Zwiększenie szybkości przejazdów.
424	Budowa relacji skrajnej z Osobowickiej w Bałtycką umożliwiającą alternatywny dojazd do pętli Osobowice w czasie remontu mostu Osobowickiego, ulicy Reymonta lub placu Staszica. Wprowadzenie priorytetu dla komunikacji zbiorowej na światłach.
425	O zwiększeniu częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów z Różanki, Osobowic, Lipy Piotrowskiej, Widawy i okolicznych osiedli do centrum. O wprowadzeniu priorytetu dla komunikacji zbiorowej na światłach. O skupieniu się na zmniejszeniu liczby aut na całym ciągu Most Osobowicki-Reymonta-Pomorska. O zbudowaniu torowiska w taki sposób, żeby za trzy lata nie nadawało się do wymiany :*
426	Wydzielone bus/tram pasy
427	O tym, że komunikacją zbiorową ludzie jeżdżą w obu kierunkach
428	wszystko jest ok
429	O nie utrudnianiu ruchu dla autobusów i tramwajów, one powinny być priorytetem, nie piesi i rowerzyści którzy na moście i tak poruszają się wspólnie po chodniku.
430	Zeby nie spowalniała wszystkich uczestników ruchu
431	By tramwaj nie musiał stać w tym samym korku co samochód - wydzielenie trasy tramwajowej w osobnym pasie
432	Organizacja ruchu pod tym kątem powinna pozostać bez zmian. Po prostu niech to co jest nie zostanie zepsute.
433	Żeby komunikacja zbiorowa miała pierwszeństwo na skrzyżowaniach (częstszy cykl świetlny dla tramwajów, bądź w ogóle rezygnacja ze światła - generują one tylko korki) Tramwaj i autobusy mają przejeżdżać tamtędy szybko, nie stojąc długo na skrzyżowaniu przed mostami oraz zwrotnice i tory mają umożliwiać szybki przejazd
434	nie blokowanie przejazdu tramwajów i autobusów przez mosty. poprawienie przepustowości, poprzez zastosowanie nawrotki to dobry pomysł.
435	To nie ma znaczenia i tak wcześniej się wykolei tramwaj na Pomorskiej ;p
436	Remont Mostu przed remontem ulicy Pomorskiej jest błędem.
437	Nie uciążliwość dla ruchu samochodowego
438	Ruch tramwajowy w obie strony
439	Własny pas dla MPK, tak by nie blokować komunikacji miejskiej w obie strony!
440	O niczym, dwa pasy ruchu wystarczą
441	nie blokować żadnych uczestników ruchu, nie ograniczać, a z uwagi na charakter przeprawy nie wydzielanie żadnych pasów poza chodnikiem
442	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.



443	tramwaj skręcający na Osobowice blokuje przejazd na wprost samochodom 14 i 24 powinny mieć priorytet żeby jak najszybciej zjechać z mostu
444	O dobrym stan infrastruktury, co obecnie pozostawia wiele do życzenia.
445	Cała nawierzchnia i torowisko jest do remontu i to powinien być priorytet. Jeśli nie da umieścić się wszystkich funkcji na jednym moście to buduje się drugi (przykład Mostów Warszawskich), ewentualnie niezależną kładkę dla rowerów i pieszych.
446	Wyodrębniony pas tramwajowo-autobusowy
447	Zapewnić dobry zjazd i wyjazd z mostu dla samochodów, aby się nie tworzyły korki.
448	Wydzielenie ruchu dla KM w kierunku północnym (tylko w tą stronę tworzą się korki)
449	Wydzielone torowisko
450	Równe, stabilne torowisko
451	Jest ok
452	o tym, żeby komunikacja zbiorowa w kierunku centrum była wydzielona od drogi dla pojazdów prywatnych i żeby powstała ścieżka rowerowa
453	Bezkolizyjność z innymi użytkownikami mostu
454	Automatyzacja pierwszeństwa przejazdu komunikacji na skrzyżowaniu Bałtycka-Obornicka
455	jak największe wydzielenie z ruchu ogólnego, zapewnienie jak najszybszego przejazdu
456	Przystanek tramwajowy potrzebny w okolicach Mostu Osobowickiego.
457	Nie zakłócanie płynności ruchu, jak to ma miejsce na skrzyżowaniu mostu Milejnickiego/Popowiciej
458	Obecnie tramwaje jadące w kierunku północnym tracą czas stojąc w korku wraz z autami które próbują skręcić w lewo, w ulicę Osobowicką. Mosty Osobowickie są jedynym fragmentem w okolicy, gdzie samochody poruszają się po tym samym pasie co tramwaje. Z perspektywy komunikacji zbiorowej najkorzystniejsze jest jak najszybszy przejazd przez most, by móc kontynuować trasę po wydzielonym torowisku.
459	Dojazd do miasta na oddzielnym torowisku, w stronę Poznania obojętne.
460	Bezpieczeństwo i przepustowość mostu dla wszystkich użytkowników ruchu
461	Buspas na torach
462	Przydał by się przystanek tramwajowy zaraz mostem po stronie Nadodrza. Szczególnie jadąc tramwajem nr 15. mamy przystanek na Bałtyckiej lub Kleczkowskiej. Z obu miejsc jest spory kawałek do przejścia, aby pospacerować nad rzeką lub dość do Centrum Zdrowia Psychicznego, nowo-budowanych bloków. Dobrze by było zachować osobny pas tramwajowy w kierunku centrum, aby nie spóźniać się do pracy :)
463	tramwaj i auto jadą oddzielnymi pasami ruchu (w miarę możliwości)
464	w przypadku wydzielenia torowiska, możliwość jazdy tym pasem dla MPK
465	- Płynność ruchu pojazdów MPK powinna być priorytetem - Powinien zostać dobudowany przystanek dla linii 15 po północnej stronie mostu - Przystanki dla wszystkich linii powinny być maksymalnie zintegrowane
466	Szybki przejazd, punktualność
467	bus pas na torowisku
468	By tramwaje nie grzęzły w korkach razem z samochodami
469	Wszystko jest w porządku, nie ma potrzeby na zmianę
470	Teraz chyba jest ok
471	Zapewnienie dobrej jakości torowiska i sieci trakcyjnej. Nie ma potrzeby modyfikowania obecnego rozwiązania komunikacyjnego. Jedynie należy je wyremontować raz a



	porządnie.
472	Płynność ruchu. Tramwaje i autobusy nie powinny stać w korkach.
473	O oddzielnym pasie dla tramwaju
474	w pełni wydzielone pasy dla tramwajów w obu kierunkach
475	by nie blokowały jej samochody
476	Idealnym rozwiązaniem byłoby całkowite wydzielenie pasa dla pojazdów komunikacji zbiorowej tak, aby były one niezależne od ruchu samochodowego i by nie stały w korkach. Jednak most ma swoją określoną szerokość i nie wiem, czy takie rozwiązanie jest możliwe.
477	O likwidacji istniejącego torowiska i zwiększeniu częstotliwości linii autobusowych. Tramwaje mogą jeździć przez mosty trzebnickie.
478	wydzielenie z ruchu samochodowego, pierwszeństwo na wszystkich skrzyżowaniach
479	Wydzielone torowisko jest potrzebne
480	Żeby torowisko było proste.
481	Przedewszystkim odpowiednia szerokość przeprawy pogodzi wszystkich użytkowników, a przede wszystkim pasażerów komunikacji Trzeba ruch upłynnić, a nie spowalniać
482	Oddzielenie pasa od aut.
483	Autobusy i tramwaje powinny mieć bus pas. Teraz autobusy korkują samochody osobowe.
484	O ruchu samochodowym i pieszych
485	By tramwaj był pojazdem uprzywilejowanym za pomocą sygnalizacji.
486	O tym, żeby nie stała ona w korkach razem z samochodami i żeby miała pierwszeństwo na światłach przy wjeździe/wyjeździe z mostu
487	zachowanie wydzielonej infrastruktury na kierunku do Karłowic, ze względu na skrzyżowanie z ul. Osobowicka, zaraz za mostem
488	płynność
489	O wymianie torowiska
490	przepustowość i dobre tory
491	Nie wiem po przebudowie przystanku chyba dobrze to funkcjonuje
492	jest ok wszystko
493	przepustowość ruchu
494	Bus pas
495	Należy pamiętać o tym, że jeśli miasto chce zachęcać do MPK to nie powinna ona być łączona z pasem samochodowym, tak jak jest to zaproponowane w wariantach powyżej 1, bo powoduje to stanie w korkach, a w korkach można równie dobrze siedzieć wygodnie w aucie. Zachęcić można tym, że MPK jedzie sprawniej czasowo niż samochód co umożliwia wariant 1
496	O bezpieczeństwie, bez udziwnień.
497	Zbudować tak by nie była przeszkodą dla DUŻEJ PRZEPUSTOWOŚCI ruchu drogowego (BRAK buspasa kosztem innych).
498	O wydzielonych torowiskach i pasach BUS – jednak nie jest to możliwe, przynajmniej nie w obie strony.
499	upewnić się, że tramwaje nie wpadają w ruch kolizyjny z samochodami



500	ZE WZGLĘDU NA SZEROKOŚĆ MOSTÓW KONIECZNY JEST KOMPROMIS WSZYSTKICH UŻYTKOWNIKÓW MOSTÓW, POLEGAJĄCY NA : WYDZIELENIE TYLKO JEDNEGO CHODNIKA ODPOWIEDNIEJ SZEROKOŚCI DLA PIESZYCH IDĄCYCH W PRZECIWNYCH KIERUNKACH WYDZIELENIE TYLKO JEDNEJ TRASY ROWEROWEJ ODPOWIEDNIEJ SZEROKOŚCI DLA ROWERZYSTÓW JADĄCYCH W PRZECIWNYCH KIERUNKACH WYDZIELENIE DWÓCH PASÓW RUCHU DLA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH PO JEDNYM W KAŻDYM KIERUNKU WYDZIELENIE DWÓCH TOROWISK DLA POJAZDÓW TRAMWAJOWYCH PO JEDNYM W KAŻDYM KIERUNKU ODDZIelenIE CHODNIKA ORAZ TRASY ROWEROWEJ OD JEZDNI I TOROWISKA
501	Że mosty są po to, by być praktyczne - funkcjonalne, a nie historyczne - niedostosowane do realiów i potrzeb miasta.. twórzmy nową praktyczną historię Ukochanego Wrocławia!
502	O wydzieleniu pasów ruchu dla pojazdów KM od samochodów.
503	Brak strat czasowych.
504	Niezależny korytarz umożliwiający płynny przejazd bez względu na obciążenie ruchem samochodowym.
505	szybkości i płynności przejazdu, braku blokowania pasów w szczególności do zjazdu przez inne pojazdy
506	Mądre zaprogramowanie sygnalizacji świetlnej sprawi, że tramwaje i autobusy nie utkną w korkach z samochodami osobowymi.
507	Buspas
508	Zachowanie obecnej infrastruktury na obecnym poziomie.
509	Oddzielny pas ruchu dla tramwajów
510	Awarie tramwajów nie blokowały ruchu pozostałych pojazdów
511	Jazda po pasie wydzielonym z ruchu ogólnego.
512	o wydzieleniu torowiska i w miarę możliwości połączeniu tego z buspasem
513	Zachowaniu maksymalnej płynności ruchu na mostach, czyli wydzieleniu 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 krzyżowanie za mostem, na którym są światła i konieczność zatrzymywania się, jest dalej niż na jego p północnym przyczółku, co oznacza że ruch o opuszczeniu mostu będzie się dzielił każdy na swój pas w sposób płynny. dzięki wyeliminowaniu relacji skrętnych i odsunieciu ich od mostu, zwiększamy bezpieczeństwo i płynność ruchu.
514	Pas ruchu w kierunku do centrum nie może być współdzielony z samochodami i tramwajami, ponieważ tramwaje będą stały w korku i będzie dochodziło do bardzo dużych opóźnień. Najważniejszą zaletą tramwajów jest to, że nie stoją w korkach. Jeśli w kierunku do centrum ruch będzie współdzielony, tramwaje kompletnie przestaną mieć sens.
515	Tramwaje jadą a za nimi autobusy i się blokuje przejazd, stoją często bo światła nie działają poprawnie. Mogliby powiadomić zdium na długiej ale tam trudno załatwia się sprawy.
516	O tym, że są również użytkownicy, którzy nie mają możliwości korzystać z komunikacji zbiorowej i poruszają się prywatnymi samochodami
517	Utrzymanie dwóch torów w obu kierunkach
518	Dla MPK lewoskręt w Osobowicką ma być zachowany, więc OK
519	Bezkolizyjny przejazd przez Most



520	Jakość nawierzchni
521	Jak najbardziej płynny przejazd tramwajów/autobusów
522	minimalizacja czasu przejazdu przez most (zmniejszenie ilości miejsc kolizji z autami), priorytet dla komunikacji miejskiej
523	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
524	obowiązkowo wydzielone torowisko tramwajowe z dopuszczeniem ruchu autobusów
525	osobny buspas
526	płynność ruchu
527	O bezkonfliktowym przyjeździe z samochodami osobowymi. Nie wymagającym regulowania wjazdu na most dodatkowa sygnalizacja.
528	Osobny pas ruchu w stronę miasta, gdyż jest tam często korek, który może skutecznie zablokować komunikację miejską
529	Stan torowiska na moście jest opłakany.
530	Powinna mieć priorytet przed innymi użytkownikami
531	- Historyczny charakter i elegancja Mostów - Możliwie pełne odizolowanie wszystkich potoków ruchu (pieszych, rowerzystów, zbiorkomu, samochodów)
532	że po drugiej stronie coraz więcej się buduje - im mniej pasów tym więcej korków!!
533	Bezpieczne torowisko
534	Stanie tramwaju w korku
535	Priorytet świateł
536	By na moście tramwaj nie stał zbyt długo, dlatego ważne jest dostosowanie sygnalizacji świetlnej by ta nie tworzyła zbędnych zatorów
537	O wprowadzeniu natychmiastowego priorytetu dla tramwajów w programie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Osobowicką (zarówno skręt w lewo, jak i jazda prosto w kierunku północnym), w celu uniknięcia jakichkolwiek zatrzymań na tym odcinku.
538	żeby tramwaje miały pierwszeństwo w przejeździe.
539	Tramwaj, autobus, taxi i karetki muszą być uprzywilejowane, bo przecież na koncu jest szpital i Kamińskiego i Koszarowa, a do szpitala MUSI być sprawny dojazd
540	Wydzielenie torowiska w przynajmniej w kierunku centrum
541	Most stanowi problem z powodu swojej szerokości ale obecne rozwiązania nie spowalniają szczególnie komunikacji zbiorowej i to rozwiązanie powinno pozostać gdyż jest optymalne dla ruchu wszystkich jego uczestników.
542	Wydzielenie torowiska
543	Jazda swoim pasem bez udziału aut
544	Stan obecny jest zadawalający problemy są wcześniej - na ulicy Pomorskiej (stan torowiska)
545	Ma być szybko i wygodnie. Stare wozy, które bujają się na Pomorskiej nie zachęcają do korzystania



546	1.w obie strony na Mostach Osobowickich upłynnienie i udrożnienie ruchu tramwajów/autobusów, ale nie kosztem likwidacji/ograniczenia ruchu samochodowego jako trasy wylotowej na Poznań/do centrum Wrocławia. 2.niekoniecznie musi być torowisko "wydzielone" wyłącznie dla MPK, może być współdzielone z samochodami w obie strony.
547	O tym że most jest po to żeby wspierać komunikację i w tak zakorkowanym mieście najważniejsza jest jego jak największą przepustowość. W korkach stoją wszyscy, samochody i autobusy
548	O przystanku przy moście
549	O budowie kładki dla pieszych i rowerzystów
550	torowisko do centrum powinno być buspasem, od centrum -do połowy mostu.
551	Być może potrzebny jest dodatkowy przystanek przesiadkowy przed mostem, od strony ul. Bałtyckiej. Skoordynowanie sygnalizacji świetlnej, umożliwiającej skręt w lewo w ul. Osobowicką tramwajom, autobusom oraz samochodom. Obecnie sygnalizacja świetlna nie działa poprawnie, przez co pojazdy oczekują blokując przeprawę przez most,
552	Bezkolizyjny przejazd i skręt
553	Bardziej płynny skręt w lewo w kierunku cmentarza. Ale jak to zrobić?
554	o rowerzystach
555	Tory w obu kierunkach.
556	Proste tory
557	Obecne rozwiązanie jest wystarczające
558	Że tramwaje są XIX-wiecznym reliktem komunikacji, a przyszłość należy do nie wymagających osobnej infrastruktury torowej (zazwyczaj realizowanej w mieście kosztem przepustowości pozostałych tras komunikacji kołowej), tańszych i energooszczędniejszych autobusów elektrycznych, oraz metra (które rzeczywiście mogłoby zapewnić godną XXI wieku jakość komunikacji zbiorowej).
559	Dla komunikacji zbiorowej najważniejszy jest czas przejazdu, a także przepustowość infrastruktury. Mosty Osobowickie jako konstrukcje już bardzo wiekowe i o niewielkiej jak na dzisiejsze standardy przepustowości powinny być tak zmodernizowane, aby służyły przez kolejne dziesiątki lat. 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.
560	Na Mostach Osobowickich wydzielone są przejazdy dla komunikacji zbiorowej. Ich utrzymanie jest wystarczające dla pasażerów. Raczej należałoby dbać o jakość czyn, aby pojazdy mogły przemieszczać się szybko i bez ryzyka tradycyjnego dla Wrocławia wypadnięcia z torowiska.
561	Tramwaje są XIX-wiecznym reliktem komunikacji, a przyszłość należy do nie wymagających osobnej infrastruktury torowej (zazwyczaj realizowanej w mieście kosztem przepustowości pozostałych tras komunikacji kołowej), tańszych i energooszczędniejszych autobusów elektrycznych, oraz metra (które rzeczywiście mogłoby zapewnić godną XXI wieku jakość komunikacji zbiorowej).
562	O oddzielnym pasie dla komunikacji zbiorowej, tam się robią korki, komunikacja musi mieć oddzielną możliwość przejazdu przez most.
563	O jak największej przepustowości
564	Wydzielony pas autobusowo-tramwajowy



565	Nie wiem, który kierunek korkuje się bardziej. Ale widzę potencjalny problem jeśli w kierunku od centrum będzie wspólna jezdnia dla aut i tramwajów - tramwaj będzie czekał na skręt w lewo a za nim korek.
566	Nie korzystam
567	Pierwszeństwo przejazdu tramwajów przed autami
568	przepustowość. Obecny oddzielny tor, nie współdzielony z samochodami, jest ok
569	czas
570	wydzielony tor dla tramwajow, nie moga one stac w korku.
571	że wszyscy muszą się zmieścić
572	Należy pamiętać, że komunikacja zbiorowa NIE JEST JEDYNYM użytkownikiem dróg publicznych we Wrocławiu.
573	skręt na osobowice
574	Bus pas
575	Najważniejsze jest wydzielenie pasa (torowiska) dla komunikacji zbiorowej, bez kompromisów w tej materii
576	Powinno zostać wydzielone torowisko i bus pas w obu kierunkach. Nie należy łączyć ruchu aut wraz z komunikacją na jednym pasie
577	oddzielenie od aut
578	Konieczne jest odseparowanie trasy dla tramwaju od jezdni dla aut - przynajmniej w stronę centrum.
579	Że tramwaje są XIX-wiecznym reliktem komunikacji, a przyszłość należy do nie wymagających osobnej infrastruktury torowej (zazwyczaj realizowanej w mieście kosztem przepustowości pozostałych tras komunikacji kołowej), tańszych i energooszczędniejszych autobusów elektrycznych, oraz metra (które rzeczywiście mogłoby zapewnić godną XXI wieku jakość komunikacji zbiorowej).
580	Nie pogarszać przepustowości.
581	zapewnienie płynnego przejazdu w stronę centrum
582	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 niepełnosprawne którym łatwiej jest jechać samochodem czy rodzice z małymi dziećmi. Obecna organizacja na moście jest dobra.
583	O najkrótszym czasie przejazdu.
584	tramwaje i autobusy na osobnym pasie
585	możliwość szybkiego zjazdu z mostu, w szczególności w ul. Osobowicką. Prawdopodobnie wymaga to rezygnacji z lewoskrętu dla samochodów i odpowiedniego ustawienia świateł (na planach wariantów nie było informacji o wszystkich dostępnych relacjach na skrzyżowaniu)
586	wydzielone torowisko
587	Żeby nie stały w korku
588	Wydaje mi się że obecne rozwiązanie się sprawdza, ilekroć korzystałam z tramwajów na Osobowice.
589	Aby wydzielić osobne pasy dla komunikacji zbiorowej – to powinien być priorytet! tylko tak przesiądziemy się do niej wszyscy!!!!
590	by miały swoje wydzielone pasy nawet kosztem szerokości pasa dla samochodów osobowych (bez prawa przejazdu samochodów większych niż 3,5t)



591	Jak w punkcie 3 (kolizja z samochodem blokuje most i utrudnia przemieszczanie się korzystającym z MPK) oraz priorytetowy przejazd tramwaju przez most nad samochodami
592	wydzielonych torowiskach, aby tramwaj i autobus nie zatrzymał korek przy zjazdach z mostów.
593	Przede wszystkim o zapewnieniu bezpieczeństwa - braku okazji do kolizji z ruchem samochodowym. Oraz wyrównanie nawierzchni dla tramwajów i autobusów
594	O pierwszeństwie dla KZ, ale wynikającej z cyklu świtel, a niekoniecznie z wydzielenia torowiska
595	Lewoskręt dla tramwajów/autobusów
596	Idealne byłoby wyłączenie pasa, ale przy tak niewielkiej szerokości, nie jest to chyba wskazane
597	O tym, że nie jest jedyna i są jeszcze samochody.
598	Żeby zachować przynajmniej obecną przepustowość i nie wywoływać sytuacji, w której KZ i samochody będą się wzajemnie blokowały.
599	Aby pojazdy komunikacji nie były blokowane przez samochody i ewentualny korek nie wpływał na płynność ruchu MPK
600	brak blokowania komunikacji przez sam. osobowe, ciężarowe, najlepiej wydzielony pas
601	Przepustowość, oddzielny pas ruchu od samochodów i rowerów.
602	Najpierw piesi autobusy i tramwaje, potem rowery i hulajnogi a na końcu auta. Jeśli otrzymają 1 pas w każdym kierunku, zwolniony progami i przystankami wiedeńskimi to wszystko. Oczywiście zakaz wjazdu pojazdów ciężarowych.
603	O osobnym pasie ruchu, którym mogą jeździć tramwaje i autobusy.
604	dobudowanie dodatkowych prześleń dla pieszych i rowerzystów aby można było na moście wydzielić buspas z torowiskiem
605	Aby tramwaje się nie wykolejały
606	Tramwaje powinny jeździć po wydzielonym torze, nie dzieląc go z samochodami
607	Że tramwaje są XIX-wiecznym reliktem komunikacji, a przyszłość należy do nie wymagających osobnej infrastruktury torowej (zazwyczaj realizowanej w mieście kosztem przepustowości pozostałych tras komunikacji kołowej), tańszych i energooszczędniejszych autobusów elektrycznych, oraz metra (które rzeczywiście mogłoby zapewnić godną XXI wieku jakość komunikacji zbiorowej).
608	aby autobus zmieścił się obok tramwaju
609	System priorytetu na światłach przed i za mostem. Płynność na skrzyżowaniu przed i za mostem wpływa na szybki przejazd przez most.
610	buspas
611	Osobny pas dla tramwajów przy najmniej w jednym kierunku lub zamienny: rano tor wydzielony w kierunku centrum, po południu z centrum
612	Muszą powstać wydzielone torowiska zintegrowane z potencjalnymi buspasami, aby uniezależnić komunikację zbiorową od samochodowych korków.
613	Należy poszerzyć most wydzielić osobny pas dla komunikacji, osobny pas do skrętu w lewo i osobny pas do jazdy na wprost i w prawo (ruch pieszy i rowerowy po prawej stronie (od mostów Trzebnickich prowadzić po doklejonej kładce.
614	Najlepiej byłoby ruch samochodowy oddzielić od pasa dla komunikacji
615	komunikacja powinna być płynna, najlepiej osobna, oddzielona od pozostałych pojazdów.
616	Obecna organizacja jest dobra
617	Wydzielonych pasach tramwajowych



618	o wydzielonych pasach ruchu jeśli to możliwe
619	Wydzielone torowiska
620	Poprawa sygnalizacji świetnej.
621	o wydzielonym torowisku dla tramwajów, tramwaj nie może stać w korku
622	Komunikacje zbiorowa należy przenieść w całości na most trzebnicki lub pozostawić w obecnym układzie
623	Buspas
624	o skręcie w lewo z miasta, w stronę osobowic, dla tramwajów i autobusów ORAZ aut
625	tramwaje i autobusy powinny wydzielone
626	O dobrym stanie torowiska i wydzieleniu od ruchu MPK od samochodowego. Koncepcje, w których ruch samochodowy ma zostać przeniesiony na torowisko są niedopuszczalne
627	Długi czas oczekiwania kiedy tramwaj skręca w lewo na Osobowice, ale raczej nie widzę rozwiązania problemu
628	o możliwości pierwszeństwa przejazdu przez most
629	O pierwszeństwie w tamach odpowiednio ustawionej sygnalizacji świetlnej
630	wydzielone pasy są ok
631	Osobny pas dla komunikacji jest dobrym pomysłem. W stronę miasta jest on wydzielony - i super. w stronę z miasta jest wspólny dla aut skracających w lewo - i też super. To rozwiązanie jest optymalne i nie ma co kombinować. Wystarczy naprawić nawierzchnię
632	nic
633	Aby transport indywidualny nie spowalniał dodatkowo komunikacji publicznej, zwłaszcza że linie 14 i 24 korzystające z mostów są notorycznie opóźnione.
634	Ze samochodami są ważniejsze niż komunikacja miejska i jest ich więcej
635	Wydzielone torowisko
636	Aby nie sparaliżować ruchu, oraz zrobić jakościową podbudowę pod tory dla tramwaju, jak i jakość szyn by była na wysokim poziomie
637	Aby tramwaje poruszały się po wydzielonym torowisku
638	Nie mam uwag
639	Możliwość szybkiego pokonania Mostów niezależnie od natężenia ruchu samochodów.
640	Żeby komunikacja była bez korków dla samochodów, żeby nie było zbędnych spalin
641	Przepustowość (żeby komunikacja nie stała w korkach z autami, dostosowanie świateł)
642	Chyba nic nie wymyślimy - jeden most jest za wąski na wydzielone tory tramwajowe czy osobny buspas
643	Aby autobusy i samochody miały takie same prawa
644	1. brakuje przystanku przed mostem na wysokości wyb. Korzeniowskiego. To powoduje że ten rejon jest "martwą strefą" - dystans między przystankami po jednej i drugiej stronie mostu (przystanki tylko przy skrzyżowaniu z ul. Bezpieczną i przy skrzyżowaniu z ul. Kleczkowską) jest za duży do pokonania pieszo; jest przystanek "most osobowicki" ale tylko dla linii skręcających na Osobowice. Przydałby się jakiś dla linii jadących na Marino; Zagęszczenie przystanków będzie korzystne dla mieszkańców, być może częściej będą korzystały z transportu zbiorowego;
645	O korkach,
646	plynny przejazd bez stania w korku
647	Skręt na osobowice powinien zostać zachowany w obydwóch kierunkach w takiej postaci jakiej jest teraz.
648	Wydzielenie bus pasa w kierunku do miasta



649	Komunikacja miejska musi mieć wydzielone pasy ruchu żeby nie stać w korku generowanym przez pojazdy komunikacji indywidualnej
650	Aby zostały zachowane wydzielone bus pasy
651	O tym by nie Ulepszać komunikacji zbiorowej kosztem innych uczestników ruchu, a by polepszać ją de novo
652	Ruch powinien być dwustronny. Jeden tor w jedną stronę, drugi tor w drugą stronę. Proszę pamiętać o ewentualnych awariach! Właśnie przez most osobowicki niekiedy przejeżdżają tramwaje kierowane objazdem.
653	Samochody a przez to komunikacja miejska blokują się przy przejazdach na wprost. Ulica Rejmonta jest zakorkowana.
654	Wydzielenie torowiska oraz skierowanie na nie autobusów (a tym samym wzmocnienie tej części nawierzchni pod kątem przejazdu autobusów).
655	stworzenie jednego pasa dla komunikacji zbiorowej i osób postronnych stworzy ogromne korki w kierunku północnym (w kierunku Poznania)
656	Bezpieczeństwo czyli dobry stan torowiska. Na chwilę obecną niczego nie brakuje.
657	W mojej ocenie z komunikacja zbiorowa nie ma na tym odcinku problemu
658	O tym, że niekiedy autobus lub samochód skręcający w lewo w stronę ul. Osobowickiej blokuje przejazd tramwajowi jadącemu w stronę centrum na wprost.
659	Oddzielny pas, aby pojazd MPK nie stał w korku razem z samochodami
660	Nie wiem
661	O niezależnym torowisku.
662	Jest to dojazd do centrum gdzie ruch jest ogromny! Nie patrząc na moment pandemii gdzie większość osób siedzi w domu. Możliwość przejazdu w obie strony dla tramwaji oraz samochodów
663	torowisko nie powodujące wykolejeń
664	Brak zatorów.
665	nie tworzyć korków na siłę, zostawić aktualny układ
666	Że tramwaje są XIX-wiecznym reliktem komunikacji, a przyszłość należy do nie wymagających osobnej infrastruktury torowej (zazwyczaj realizowanej w mieście kosztem przepustowości pozostałych tras komunikacji kołowej), tańszych i energooszczędniejszych autobusów elektrycznych, oraz metra (które rzeczywiście mogłoby zapewnić godną XXI wieku jakość komunikacji zbiorowej).
667	Oddzielenie od aut osobowych, osobne pasy w obu kierunkach
668	Dobrze aby były dwa tory jazdy (do/z centrum) przy sytuacji awaryjnej odcina to dostęp do poszczególnych dzielnic Wrocławia
669	Mieszkańcy Wrocławia decydują się na wybór komunikacji zbiorowej ze względu na możliwość omijania korków - mile widziane są torowiska oddzielone od pasa ruchu samochodów.
670	Ważniejsza jest szybka komunikacja do centrum niż z centrum (spóźnienie do pracy vs nieco późniejszy powrót do domu), Należy też zapewnić odpowiednie uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej na światłach.
671	Szyny tramwajowe w gumowych korytach aby nie rozwalać drogi
672	O przepustowości i bezpieczeństwie.
673	Poszerzenie jezdni o kolejny pas
674	Osobny pas ruchu



675	W miarę możliwości wydzielonym pasie, żeby samochody stojące w korkach nie blokowały tramwajów
676	nie mam zdania
677	szybkość przejazdu niezależnie od korków, nie blokowanie tramwaju czy autobusu przez samochody
678	o dobrej jakości komponentach, których nie będzie trzeba wymieniać / remontować (torowisko). kolizja skrętu w lewo w ul. osobicką z nadjeżdżającym tramwajem od Bałtyckiej (czasem stoi dopóki nie skręca samochody)
679	jak najszybszym czasie przejazdu, czyli wydzieleniu torowiska
680	Wydzielony pas rowerowy po chodniku, ulica nie gwarantuje bezpieczeństwa. Auta jeżdża zdecydowanie za szybko
681	By mogły się bezpiecznie mijać autobusy na moście.
682	Brak komentarza
683	Bezkolizyjny skręt w lewo w osobowicka
684	Dobrze jest jak jest obecnie
685	O zapewnieniu odpowiedniej ilości miejsca dla bezpiecznych manewrów skrętu. Wysoka jakość torowiska
686	Wydzielony pas dla transportu zbiorowego ale nie kosztem transportu indywidualnego. Należy wszystkich uczestników ruchu traktować równorzędnie. (Piesi, rowerzyście, auta, transport) zbiorowy. Nie można uprzywilejować tylko niektóre grupy uczestników ruchu kosztem innych!!!! Nie tędy droga. Most musi być wystarczająco szeroki aby zapewnić komfort i bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.
687	Wymiana torowiska aby nie powodowało pęknięcia jedni, sygnalizacja z uwzględnieniem natężenia ruchu
688	Wymiana torowiska. Tory najlepiej układać nie w asfalcie a w betonie.
689	by nie pozwolić aby most stał się drugą autostradą, zwiększyć możliwości alternatywnego przekraczania mostu z jednego na drugi brzeg rzeki
690	Nie rozumiem dlaczego nie projektujecie możliwości skrętu dla tramwajów z ulicy Osobowickiej na północ lub chociaż dodatkowego przystanku w tym miejscu, by móc się przesiąść w tramwaj jadący na północ. Teraz gdy jadę tramwajem z Osobowickiej na północ (np. chcę do Marino) to jadę aż na Kleczkowską, by tam się przesiąść do czegoś jadącego na północ, przez co tracę mnóstwo czasu.
691	O odpowiednio przygotowanej nawierzchni
692	Wydzielić torowisko.
693	Nie ma potrzeby zmian, komunikacja nie utyka na moście
694	Wydzielenie pasów dla tramwajów i autobusów.
695	Unikanie blokowania tramwaju przez samochody skręcające w lewo za mostem (dotyczy chyba głównie ul. Korzeniowskiego).
696	Oddzielny pas dla MPK, szczególnie w godzinach szczytu.
697	Pojazdy komunikacji zbiorowej powinny mieć wydzielony pas, by nie stać w korkach.
698	Szybki przejazd tramwajów - bez stania w korku
699	PRZYSTANEK DLA LINII 15 - bardzo ważne!
700	Najlepiej aby zachować pas niezależny od samochodowego.
701	Odcinek Kleczkowska - Broniewskiego jest za długi. La linii 15 przystanek powinien być przy moście



702	Zepsuty tramwaj blokuje cały pas dlatego należy rozpatrzyć likwidację torowiska tramwajowego i wprowadzenie autobusów zamiast tego.
703	Jak wcześniej, osobny pas dla tramwajów które mogą mieć opóźnienia jeśli będą stać w korkach z samochodami.
704	aktualnie jest ok, autobus i tramwaj ma swój pas a na końcu mostu w kierunku centrum samochody mogą skręcać w lewo
705	sprawne, bez zbędnego oczekiwania wjazd i zjazd z mostu, wydzielone pasy
706	wydzielony pas na tramwaje i autobusy
707	O wydzieleniu pasa autobusowego i tramwajowego. Zadnej kostki i równa nawieszchnia i dobrze wykonane torowiska, komfort. Zeby nie rzucalo człowiekiem po autobúsie czy tramwaju jak na pomorskiej.
708	Wydzielone torowisko od aut
709	Tramwaje i autobusy stoją w korku na północ! Trzeba je przyspieszyć! Brakuje przystanków - najbliższe są na Kleczkowskiej i Bałtyckiej.
710	Samodzielny pas do jazdy.
711	niezależne dwa bus pasy/torowiska z i do centrum, które powinny być udostępnione również dla aut hybrydowych, elektrycznych i taxi
712	o wygodnych przystankach, łatwym przejściu pomiędzy przystankami
713	rownowaga między tramwajami i autobusami oraz autami
714	Jakość torów...
715	O pierszeństwie
716	Komunikacja zbiorowa moim zdaniem nie jest aż tak istotna na moście jak poprawa komunikacji rowerowej i pieszej w tym miejscu, ale również trzeba o niej pamiętać. Myślę, że tak jak jest teraz to całkiem dobrze się sprawuje. Na pewno nowe tory poprawią jakość przejazdu. Obecnie przejazd jest dosyć szybki i sprawny mam wrażenie.
717	Dodatkowa kładka dla pieszych i rowerzystów.
718	Bus pas i dobrej jakości torowiska.
719	Jak największa przepustowość aut przy zwiększającym się ruchu, rozbudowie północnych osiedli i domków poza wrocławiem.
720	Aby tramwaje i autobusy miały swoją drogę.
721	Właśnie komunikacja zbiorowa powinna być najważniejsza, następnie samochody , piesi i rowerzyści na końcu!
722	Wydzielenie pasów dla komunikacji zbiorowej
723	Wydzielony pas w stronę centrum i łatwy skręt w ul. osobowicką
724	dobra sygnalizacja świetlna, żeby zbiorkom nie stał niepotrzebnie długo na prostej trasie
725	Należy zachować wydzielony ciąg tramwajowo autobusowy przynajmniej w kierunku centrum.
726	to nieważne, niech sobie tramwaj czy autobus jedzie na tych samych zasadach co samochody
727	tramwaj i autobus muszą mieć osobny pas, inaczej nie opłaca mi się jechać tamtędy wcale bo czekam tyle samo co samochodem
728	oddzielny pas dla komunikacji zbiorowej, inaczej utknie w korkach z samochodami



729	Przede wszystkim należy zlikwidować możliwość kolizyjnego skrętu z mostu w ul. Osobowicką jadąc od centrum miasta - to jest główny powód spowalniania i opóźniania tramwajów i autobusów na moście. Skręcające samochody zazwyczaj blokują również tramwaje jadące w stronę centrum. Dodatkowo konieczne jest również wydzielenie torowiska na moście w każdą stronę. W tym celu zasadne byłoby wprowadzenie "nawrotek" umożliwiających zawrócenie i późniejszy skręt w Osobowicka bez blokowania ruchu MPK.
730	O nadaniu priorytetu komunikacji zbiorowej.
731	wydzielony buspas z zachowaniem lewoskrętu na ulice Osobowicką dla aut osobowych.
732	Niezależność pasa komunikacji zbiorowej od pasa ruchu dla samochodów
733	nie mam zdania
734	o ile utrzymany zostanie lewoskręt z mostu północnego w ul. Osobowicką i lewoskrętu z mostu południowego w ul. Cobrada-Korzeniowskiego, to wspólny pas ruchu dla komunikacji miejskiej i samochodów osobowych to de facto permanentny korek (jeśli do tego dodać "inteligentny" system sterowania światłami to w zasadzie tworzymy barierę między Kleczkowem a Różanką/Karłowicami). Most Trzebnicki (ul. Żmigrodzka/Trzebnicka) i IST są świetnym przykładem jak nie należy sterować ruchem.
735	moim zdaniem o wydzielonym torowisku żeby tramwaj nie stał w korku jak dotychczas

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

I.p	Treść opinii
1	Kolor mostu jest ładny. Nie powinno się go przemalowywać.
2	Jego kształt
3	Przydałoby się wpisać go do rejestru zabytków
4	Nie sądzę żeby ukrycie rur było konieczne
5	Na odbudowę wieżyczek oraz ukrycie rur ciepłowniczych w konstrukcji mostu, pod chodnikami i drogami dla rowerów.
6	Na zachowanie tej wartości. Niczym nie godzi się w tę wartość patrząc na punkt 1.
7	Nie stać nas na meglomsnie. Most ma być użyteczny przede wszystkim
8	Mosty Osobowickie były już remontowane pod względem historycznym, nieudanie.. Nie przypomina most, mostu z historii Wrocławia z zdjęć. Brak np. wieżyczek...
9	Należy ukryć te koszmarnie rury. Most powinien zostać doczyszczony.
10	naprawcie nawierzchnię, zostawcie układ aktualny
11	Należy jak najmniej ingerować w obecną konstrukcję mostu. Schowanie rur ciepłowniczych pod mostem uważam za bardzo dobry pomysł.
12	Na przywrócenie wyglądu z okresu jego świetności
13	Schowanie infrastruktury technicznej, zachowanie kolorystki: ładne, naturalne barwy piaskowca. Reszta nie powinna przeważać nad względami praktycznymi, to obiekt miejski, mający służyć mieszkańcom przede wszystkim do tego do czego został zaprojektowany i wybudowany: to przeprawa przez Odrę, a nie muzeum.
14	Na zachowaniu oryginalnej balustrady oraz możliwie odtworzenie wieżyczek
15	Przywrócenie balustrad i baszt. Przeniesienie instalacji ciepłowniczej poza mosty.
16	Usunąć rury ciepłownicze, zastosować odpowiednią nawierzchnię na chodnikach i torowisku tramwajowym
17	nie mam uwag



18	Odświeżanie konstrukcji.
19	Powinna zostać naprawiona nawierzchnia i wyczyszczone wszystko żeby takie ładne kolory miało jak te odrestaurowane kamienice. Brzydkie rury mogłyby być schowane pod kładką. Ładna kładka by się tam przydała obok mostu żeby nie iść obok jadących aut. Tylko błagam bez tego szpecącego białego koloru i niebieskiego podświetlenia
20	wartosc jako zabytek? xD trzeba zwrocic uwage zeby stal i dzialal jako most ile sie da, nie wydawajcie pieniedzy na upiekszanie czegos co nie ma tak naprawde wartosci turystycznej czy zabytkowej, to nie most grunwaldzki, ktory powinien super sie prezentowac,
21	Że wszystkie elementy estetyczne będzie świetnie widać z dobudowanej kładki pieszo- rowerowej
22	Z mojej perspektywy mosty Osobowickie nie przedstawiają szczególnej wagi jako zabytek. Nie spotkałem tu nigdy osób podziwiających jego architekturę jak to ma miejsce np. w kontekście Mostu Grunwaldzkiego. Jeśli natomiast tak jest, to najważniejszą sprawą jest ukrycie rur szpecących most. Świetnym sposobem na podziwianie jego architektury byłaby również kładka pieszo- rowerowa obok, w której można by również ukryć te rury.
23	Na zachowanie jego sylwety, likwidację rur ciepłowniczych lub ich zakrycie. Z punktu widzenia osoby poruszającej się po moście jednak najważniejszy jest aspekt widoku z mostu.
24	brak uwag (nie kierować się tym przy wyborze wariantu)
25	Miło jeśli wrócą wieże ozdobne. Jeśli będą lekko widoczne rury - trudno - ALE NIE ZMIANA RUCHU z powodu TYLKO RUR.
26	ciężko powiedzieć
27	przeniesienie rur ciepłowniczych na np kładkę pieszo-jezdną
28	Odwzorowanie zdobień
29	warto ukryć rury ciepłownicze
30	Ukrycie rur ciepłowniczych
31	Odbudować zabytkowe wieżyczki
32	ojej, konserwator o to zadba, aż nadto
33	Rury ciepłownicze powinny zniknąć.
34	Należy przywrócić Mostom ich pierwotny charakter i pozbyć się szpecących je rur.
35	Na pewno na jego wygląd zewnętrzny i barierki na samym moście. Most jest rzeczywiście piękny i dobrze gdyby został odnowiony w starym stylu. Poszukałbym też jakiś alternatyw dla latarni, aby nie wyglądały jak szpetne słupy oczywiście zachowując przy tym odpowiednie oświetlenie. Przy okazji można by pomyśleć nad doświetleniem łuków pod mostem, tak, aby wieczorami wyglądał on pięknie i dawał naszemu miastu właściwą wizytówkę :).
36	Chyba głównie na to, by schować te rury biegnące z boku mostu. I na to, by jak najbardziej starać się odwzorować oryginalny wygląd mostu i nie ingerować zbytnio w jego konstrukcję i ogólny wygląd.
37	Nie mam zdania
38	Zachowanie stylu
39	Aby przywrócić mu walory estetyczne chowając rury ciepłownicze
40	schować rury
41	Schować rury ciepłownicze, odnowić elewację, może podświetlić.



42	Zachowując obecne walory
43	aby zachować charakter, przeprowadzić renowację
44	Wygląd mostów
45	Na ogólne odświeżenie wyglądu mostu, bez wchodzenia w szczegóły odrestaurowywania.
46	Albo nas stać na taki zabytek i obok robimy kładkę, albo traktujemy most jako obiekt techniczny i rozbudowujemy.
47	Mosty są piękne, powinny zostać w takiej formie w jakiej są (odnowione) - jeśli się da to bez rur. Najlepszym rozwiązaniem byłby osobny most/kładka obok dla pieszych i rowerzystów (tak by się udało wszystkich pomieścić i sprawić, że mosty będą wygodne i bezpieczne)
48	Zachować oryginalny wygląd. Pozbyć się szpecących rur
49	jest to most i jego główną funkcją jest transport na drugą stronę rzeki, wartość zabytkowa nie ma w tym wielkiego udziału
50	schować rurę jeśli to możliwe - ukryć w konstrukcji, pod dnem lub kładką, odbudować zabytkowe detale
51	Żeby most nie utracił walorów wizualnych
52	Usunięcie rur ciepłowniczych to najważniejsza sprawa jeśli chodzi o kwestie wizualne. Należy zadbać o zachowanie historycznego wyglądu mostu, gdyż to niewątpliwie cenny obiekt.
53	Nie mam zdania
54	Zachowanie oryginalnej kolorystyki i elementów architektonicznych.
55	Schować rury
56	Zachowanie oryginalnego wyglądu mostów.
57	Zachować proporcje i obecny kształt
58	Na likwidację szpecących rur ciepłowniczych, które powinny być przeniesione na niezależną kładkę pieszo-rowerową.
59	zachowanie zabytkowego wyglądu
60	Oryginalny wygląd
61	Zachować jak najwięcej się da. Jak najmniej zmieniać zwłaszcza w wyglądzie. Natomiast, nie uważam, że dobudowanie kładki (najlepiej z obu stron) zachowuje zabytkowy charakter mostu, a nie go zaburza. Nie da się zrobić dobrego remontu bez wystarczającej ilości pieniędzy.
62	Ukrycie rur (wewnątrz mostu lub wewnątrz równoległej kładki dla rowerów), zachowanie słupów z datą budowy.
63	Walory estetyczne
64	zabytkowa cegielka jako element ozdobny, a jednocześnie super trwałe i estetyczne.
65	ukrycie rur
66	Dobudować coś pod by most był ładnie wyeksponowany a jednocześnie szeroki?
67	Usunąć szpecące rury, oczyścić, odremontować i pomalować na jasne kolory
68	Zachować obecny kształt mostu i zbudować kładkę pieszo-rowerową obok mostów
69	na maksymalne odtworzenie stanu pierwotnego z uwzględnieniem obecnych potrzeb
70	Detale wyeksponować, odnowić i zachować historyczny charakter zew.
71	należy zadbać o walory estetyczne i historyczne ale nie kosztem użyteczności
72	Uważam, że szczególnie istotne jest schowanie rur ciepłowniczych, aby były one niewidoczne
73	przywrócenie pierwotnego wyglądu



74	Na usunięcie rur po bokach mostów
75	most jest użytkowy, więc musi być bezpieczny, ale są sposoby aby wygląd mostu pozostał
76	Zachowanie zabytkowego wyglądu mostu i ukrycie rur
77	Nie mam zdania
78	Jest mi to całkiem obojętne
79	Zachować i wyremontować jego okazałość jako zabytek, nie niszcząc architektonicznej struktury i bryły jako takiej, wprowadzając jakieś nowoczesne elementy architektury.
80	Schowanie rur ciepłowniczych powinno być priorytetem
81	Należy wyremontować przeprawę zgodnie z pierwotnym projektem. Odbudować wieżyczki oraz schować rury.
82	Elementy zdobiące
83	Na możliwość schowania szpecących rur ciepłowniczych i odtworzenia dawnych elementów ozdobnych. Ze względu na to, że most jest zabytkiem, mam wątpliwość, czy dorobienie ewentualnej kładki nie byłoby zbyt ingerencją w konstrukcję i czy kładka nie przysłoniłaby zbyt mocno mostu.
84	Zachowanie wartości zabytkowej
85	Na zachowanie balansu między tradycją a nowoczesnością.
86	Na odremontowanie ich
87	Wyeksponować klinkierową zabudowę
88	Kompleksowa renowacja mostów, wraz ze schowaniem rury pod mosty bądź pod nowo wybudowaną kładkę.
89	zachować architekturę
90	Możliwe wiernie odtworzyć stan pierwotny, umieścić tablicę o historii i budowniczych mostu (spacerowicze, turyści)
91	Piękne są szczegóły zabytkowe, warto je przywrócić, zadbać o nie, ale nie powinny one stanowić priorytetu. Warto przywrócić wizualną estetykę mostu. Kładka mogłaby pozwolić na zobaczenia całego mostu w pełnej krasie. Dziś most nie jest tak dobrze widoczny, jak np. Most Grunwaldzki, chyba że dla ruchu wodnego.
92	Na nic, ważniejsza jest wartość praktyczna
93	Na wpasowanie nowych elementów (kładka) w już istniejący wygląd mostu. Ale to jest możliwe do zrobienia, a praktyka pokazuje, że np. zasłaniające Uniwersytet nowe budynki nie stanowią dla miasta problemu, a kładka to przy nich niewielki problem.
94	Usunąć rurę i szpecące obecnie lampy uliczne.
95	Odrestaurowanie klinkierowej balustrady
96	Wybór spośród wariantów, z których każdy jest zły to nie jest wybór, tylko narzucona narracja. Sprzeciwiam się takiej formie konsultacji społecznych, ponieważ nie mają one żadnych znamion demokratycznego procesu.
97	usunięcie bazgrołów
98	Usunięcie wszystkich dobudówek, brak ingerencji w zewnętrzny kształt.
99	Pisałem. Rozmawiać z Fortum na przeniesienie rur. Aby rury przenieść trzeba wprowadzić budowę kładki pieszo-rowerowej "niezależnej" do 200 m od obecnego zabytkowego mostu, i umieścić w jej konstrukcji wszystkie rury i kable. To jest prosty pomysł i prosty w realizacji. Z tego co wiem, to raczej nikt z Fortum nie rozmawiał, podobnie jak z PKP przy budowie trasy tramwajowej na Jagodno.
100	Nie patrzeć w przeszłość. Most służył dawniej innym potrzebom i przepustowości niż teraz praktyczność ponad sentyment
101	Na przywróceniu mu ozdobnych detali.



102	Z całym szacunkiem ale mało atrakcyjny z nich zabytek. Bez przesady... to nie Most Grunwaldzki
103	Należy zwrócić uwagę na renowację barierek i wieżyczek. Warto byłoby również odświeżyć nieco kolor mostu, aby żółć i czerwień, które obecnie są ledwo widoczne stały się wizytówką mostu.
104	Komunikację należy usprawniać, nie ją degradować. Tak samo jak most, przeprowadzić prace konserwatorskie by jeszcze służył nam lata, nawet kosztem pewnych zmian w wyglądzie. Na ulicy Łowieckiej wstawiono nową "plombę" pomiędzy zabytkowe kamienice, jak widać konserwator w tym temacie nawet się "nie zająknął", a wygląda to obecnie okropnie.
105	Nad wykreśleniem ze spisu zabytków, wyburzeniem i wybudowaniem nowej przeprawy na miarę XXI wieku.
106	Rekonstrukcja detali, zachowanie konstrukcji, użycie właściwych materiałów (z epoki budowy mostów).
107	Schowanie lub zamaskowanie rur C,O.
108	Na wierne odtworzenie pięknej architektury
109	Schowanie rur powinno być zdecydowanym priorytetem.
110	schować te rury
111	bez przesady, to jest przede wszystkim most, ma być użyteczny.
112	Na utrzymaniu walorów zabytkowy h i odbudowie wieżyczek
113	to w pierwszej kolejności jest most - ma służyć przeprawie a nie tylko wyglądać
114	na wszystkie detale architektoniczne
115	Należy ukryć rury, co będzie możliwe w przypadku realizacji wariantu II lub IV.
116	Rury szpecą, to prawda, ale czy projekt zupełnego ich ukrycia nie sprawi, że remont będzie się ciągnął w nieskończoność (jak na moście Pomorskim)?
117	Budowa kładki obok mostu pozwoli ukryć nieestetyczne rury i zachować dawny wygląd mostu bez dodawania szpecącej ścieżki rowerowej (najpewniej z kostki bauma).
118	Powinno się schować rury ciepłownicze
119	Wszystko ok.
120	most ma być przede wszystkim funkcjonalny, z perspektywy pieszego, pasażera, kierowcy nie zwracam uwagi na wartość historyczną
121	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, które zwiększą liczbę mieszkańców. Nie blokujmy się.
121	Miastotwórczą siłą wałów i okolic pod mostem, dobre zejścia, miejsca dla foodtruckow kawiarni rowerowych etc
122	Można odtworzyć elementy oryginalne jeżeli zostały usunięte w późniejszych latach oczywiście jeżeli ich odtworzenie nie byłoby zbyt problematyczne Należy zwrócić uwagę na kolorystykę mostu - przywrócenie oryginału
123	Tylko zachować bryle
124	No zdecydowanie rury ciepłownicze nie mogą znajdować się obok mostu
125	Na przywrócenie historycznego wyglądu - rekonstrukcja wieżyczek
126	by zachować ogólnie konstrukcję mostu, reszta do przebudowy.



127	Najbliższy most Trzebnicki pewnie też jest zabytkowy a tam jest jeszcze gorsza sytuacja komunikacyjna i nie da się tego tanio polepszyć. Ruch na moście Osobowickim nie powinien być ograniczany a usprawniany dla samochodów opuszczających centrum. Co jest ważniejsze, estetyka czy funkcjonalność? Estetyka czy zatrucie środowiska spalinami? Estetyka czy czas tysięcy ludzi?
128	zachowanie oryginalnego charakteru mostu i ukrycie rur
129	Stylowe odnowione bariery, tablica z historią i dawnymi zdjęciami, zabudowa szpetnych rur
130	Nie zasłanianie elementów wartościowych pod względem wizualnym
131	Nie mam propozycji.
132	Schowanie rury ciepłowniczej, odtworzenie wieżyczek.
133	Na zachowaniu obecnego kształtu i wybudowaniu np dodatkowych kładek, jeśli to możliwe
134	Na zachowanie ich historycznego rysu i przebudowę w taki sposób, aby zachować w jak największym stopniu ich pierwotny wygląd.
135	Dla mnie bez znaczenia większego.
136	Należałoby zachować obecny format mostów osobowickich - w momencie budowy nie planowano na nich infrastruktury rowerowej i tak też powinno pozostać. *Estetyczna* kładka dla pieszych obok nie zaszkodzi.
137	Należy je odnowić, to fakt, ale przebudowa i dostosowanie do obecnych realiów komunikacyjnych powinno być ważniejsze niż zachowanie wartości jako zabytku.
138	Zdecydowanie należy schować rury ciepłownicze pod powierzchnię mostu.
139	odnowić, pomalować, dbać
140	Aby był widoczny /to można osiągnąć poprzez budowę kładek ze szkła a pod nimi można ukryć rury.
141	oczyszczenie i odnowienie zewnętrzne, schowanie rur
142	Zlikwidować rury ciepłownicze
143	Zachować zabytkowy charakter mostu, schować rury ciepłownicze. Może wymienić latarnie oświetleniowe.
144	niedopuszczalne jest przeprowadzenie remontu pozostawiając szpecące most rury ciepłownicze - konserwator powinien być w tym stanowczy
145	Aby w miarę możliwości jak najmniej ingerować w jego konstrukcję.
146	na to by odnowić jego elewacje aby był po prostu schludny
147	Usunięcie grafitu
148	Ukrycie rur i innych elementów które szpecą zabytek
149	Odbudowa ich w pierwotnej formie lub z zachowaniem wyglądu zbliżonego do pierwotnego
150	Na zachowanie wartości i jakości substancji zabytkowej, i jej wyeksponowanie. Jakikolwiek elementy dodane powinny być zgodne z estetyką, kolorystyką mostu, niekoniecznie "stylizowane" na stare. Taka stylizacja często powoduje kuriozalny efekt estetyczny. Chyba, że chodzi o restaurację fragmentów mostu, których części się zachowały. Proponowana przez mieszkańca Wrocławia osobna kładka piesza jest bardzo dobrym pomysłem, lecz także dużym wyzwaniem zarówno inżynierskim, estetycznym, jak i funkcjonalnym. Mimo wszystko warta wzięcia pod uwagę, zakładając, że miasto chce stać się miastem przyjaznym rowerzystom.
151	Na zachowanie oryginalnej struktury i odtworzenie balustrad, latarni, itd. Nawierzchnia jezdni powinna być wykonana z kostki granitowej, chodniki wyłożone płytami granitowymi, najlepiej z epoki. Schowanie rur ciepłowniczych.



152	Ukrycie rur, estetyczne i efektowne oświetlenie (nowe latarnie od góry i podświetlenie od spodu)
153	Na zachowanie elementów zabytkowych
154	Zachowanie dotychczasowego wyglądu
155	Nie zmieniać organizacji ruchu
156	Jest to zabytek, ale wykorzystywany współcześnie i to powinien być priorytet. Był wybudowany, aby zaspokoić potrzeby wówczas żyjących ludzi, a teraz nasze potrzeby są inne i do tych potrzeb trzeba go dostosować.
157	Należy o tym pamiętać i zachować wygląd w miarę możliwości, ale najważniejsze jest bezpieczeństwo i brak korków.
158	most przede wszystkim powinien służyć lepszej komunikacji, po to został zbudowany
159	Trzeba było myśleć o zabytku jak wieszali te rury wasi poprzednicy. Zostawcie te rury szkoda pieniędzy.
160	walka z wandalizmem
161	Wygląd wiaduktu
162	Na jego prezencję od strony wschodniej.
163	zrobić porządnie remont, a nie żeby za rok asfalt pozwijiał się przy torowisku (i tylko nie mówcie, że na to nie ma przykładów)
164	Odbudować wieżyczki
165	użyteczność
166	Priorytet to schowanie szpeczących rur- należy wykluczyć warianty nie przewidujące ich schowania.
167	dobrze by było aby zostały wyczyszczone, odnowione i żeby rury zostały ukryte w moście, a nie biegły z boku
168	Konieczne jest zabudowanie rur ciepłowniczych na mostach (pod chodnikami i trasami rowerowymi). Budowa ewentualnej kładki w pobliżu mostów oszpeci ich zabytkowy charakter. Wyznaczenie na zabytkowym moście chodników, tras rowerowych i pasów ruchu dla samochodów+komunikacji zbiorowej jest możliwe.
169	Należy koniecznie usunąć rury ciepłownicze i przenieść w miejsce niewidoczne
170	na schowanie rury ciepłowniczej
171	Most to nie pomnik. Ma być funkcjonalny
172	Odwzorowanie dawnego wyglądu, na tyle na ile to możliwe
173	Płytki ceramiczne i kratki metalowe
174	Na to, że poprawa bezpieczeństwa pieszych, wyznaczenie trasy rowerowej i przyspieszenie pojazdów komunikacji zbiorowej są możliwe również na zabytkowym moście. I na to, że rury ciepłownicze pasują do zabytkowego mostu mniej niż ewentualne obustronne kładki rowerowe, które mogłyby zostać doczepione do mostu podczas jego przebudowy.
175	Usunięcie lamp z balkoników!!!
176	Zachować obecny wygląd.
177	Zdjęcie rur w celu poprawy estetyki
178	schować rury ciepłownicze
179	Należy zachować detale architektoniczne i zrobić z tego atut tej części Wrocławia.
180	Kolumny
181	Schować rurę.
182	Należałoby maksymalnie przywrócić oryginalny wygląd mostów wraz z detalami.
183	Tak



184	odczyszczenie cegły, wymiana nawierzchni i usunięcie stojącej wody powinno wystarczyć w utrzymaniu mostu w należytym stanie; uważam przekładanie rur ciepłowniczych za ogromny i zbędny wydatek
185	Odtworzenie detalu.
186	Należy zachować charakterystyczny wygląd mostu i jego zabytkowe elementy
187	ładny wygląd, odnowiony most
188	Należy zachować jego charakter. Przenieść szpecące rury. Myślę, że koncepcja kładki jest dobra. Tym bardziej że można by dzięki temu odzyskać chodnik na rzecz dodatkowych pasów dla samochodów.
189	Ze względu na konstrukcję mostu (łuk sklepiony) pomysł ułożenia rur wodociagowych czy grzewczych pod chodnikiem jest bardzo zły. Jakikolwiek (nawet drobne) nieszczelności spowodują przeciążenie konstrukcji któremu nie będziemy potrafili przeciwdziałać bo będzie się znajdować pod nawierzchnią. Przypominam o awarii mostu Pokoju - uszkodzony wodociąg spowodował nadmierne obciążenie konstrukcji i zerwania kabla sprężającego. Trudno trzeba poświęcić jedną stronę mostu na osobną kładkę dla ruchu pieszego i prowadzenie instalacji.
190	Już i tak rozebrali to, co w nim było zabytkowego i zastąpili odpadającymi okleinami. Rzadko się go ogląda, często się z niego korzysta.
191	zachowanie i wyeksponowanie tego przepięknego mostu, kolor kafli powinien być powtórzony na kładce dla rowerzystów
192	To trudny temat wszystkich mostów we Wrocławiu. Z punktu widzenia praktyki, najlepiej byłoby most wyburzyć i wybudować taki, który spełniałby potrzeby komunikacyjne, dwa pasy samochodowe z oddzielnym tramwajowym, jednak jako że Mosty Osobowickie to ważny element lokalnej architektury zabytkowej, postąpienie profesjonalnie jak przy remoncie mostu Pomorskie zdaje mi się być najbardziej logiczne. Tj. schować możliwe instalacje, odnowić, !podświetlić! - Wrocław jest ciemnym miastem, budujmy nowe standardy, bądźmy dumni z naszych pięknych zabytków.
193	Ma być ładnie w nawiązaniu do historii :)
194	Nic. Moim zdaniem ani to zabytek ani piękny most. Ważniejsze w tym momencie wydają się potrzeby wszystkich uczestników ruchu.
195	Odbudowa zabytkowych wieżyczek to na pewno główny element oraz proponowana przez okolicznych mieszkańców kładka pieszo-rowerowa na pewno pozwoliłaby na odkrycie walorów mostów z nowej perspektywy.
196	Utrzymanie walorów zabytkowych
197	Przede wszystkim powrót do pierwotnego kształtu budynku przez rekonstrukcję oryginalnej bryły, w szczególności wieżyczek. Ważne jest również schowanie szpecących rur.
198	Na zachowanie elementów zabytkowych mostów.
199	Należy pozostawić lub jedynie odnowić bariery mostu, są zabytkowe
200	Zachowanie stylu
201	Nie wiem
202	To pytanie do konserwatora zabytków. Z perspektywy mieszkańca istotne jest by zachować historyczny charakter mostu i dobrze go oświetlić tak by zachwycał i był widoczny.
203	Schować rury
204	Ten most był piękny. Trzeba koniecznie przełożyć szpecące go rury. Jak się - także odtworzyć wieżyczki widokowe.



205	Myślę, że trzeba brać przykład z krajów Europy zachodniej, gdzie da się połączyć modernizację z zachowaniem wartości historycznych. Na pewno w przeszłości na tym moście było więcej miejsca dla ludzi (piesi!) i myślę, że to warto przywrócić.
206	Należy dążyć do ukrycia rur i realizacji wariantów II lub IV, które sprawią że most po remoncie będzie zabytkową perełką.
207	Na zachowanie ich formy. Z tej perspektywy: dostawcie drugą przeprawę.
208	<ul style="list-style-type: none">- Schowanie rur ciepłowniczych w celu estetycznego wydobycia detali mostu- Możliwie maksymalne zaakcentowanie wartości historycznej- Jeśli to możliwe w kontekście konserwatorskim oraz finansowym, poszerzenie teraz lub w przyszłości mostu w celu zapewnienia separacji dla wszystkich w obu kierunkach- Zapewnienie wygodnego i osobnego przejścia pod mostem wzdłuż rzeki
209	Renowacja i usunięcie rury ciepłowniczej
210	Zachować ich oryginalny wygląd natomiast dla dobra poruszających się pojazdów uwzględnić rozbudowę o dodatkowe kładki pieszo rowerowe.
211	na oczyszczenie i przywrócenie oryginalnego wyglądu (nie rezygnując przy tym z usprawnienia ruchu i dodatkowych rozwiązań) most projektowany był na inne czasy i potrzeby miasta. infrastrukturę należy zachować nic jednak nie stoi na przeszkodzie by doprojektować nowe kładki obok
212	Estetycznie odtworzyć okładzinę i balustrady
213	Dobrze by było odrestaurować na ile to możliwe ten most do stanu pierwotnego, najlepiej byłoby schować ciepłociąg przywieszony do niego.
214	Nie wiem
215	Na usunięcie rur, odtworzenie latarni. W związku z tym, że to zabytek, most jest niedostosowany do współczesnych potrzeb, dlatego powinien na nim zostać jedynie ruch samochodowy + transport publiczny, natomiast obok powinna być nowa pieszo rowerowa kładka.
216	Zachowanie oryginalnego stylu architektonicznego.
217	Na ich należyte odrestaurowanie, żeby wyglądały tak jak przed wojna.
218	By zachować i wykorzystać to, co w mostach najlepsze. Nie przebudowywać tego, czego nie trzeba. Aby podkreślić walor estetyczny można podświetlić most tak, by roztaczał się piękny widok z tras spacerowych.
219	Fajnie by było zachować charakter ale most ma głównie spełniać funkcję transportowe.
220	<ul style="list-style-type: none">- pieczołowitą renowacją z odtworzeniem elementów nieistniejących- schowanie rur ciepłowniczych- nieingerowanie w Mosty poprzez doczepianie kładki
221	Zdecydowanie ukryć rury ciepłownicze.
222	Na odsłonięciu jego sylwetki i schowaniu rur pod konstrukcją.
223	Elementy wizualne powinny zachować charakter pierwowzoru.
224	Usunięcie szpecących rur itp.
225	Zachowanie oryginalnego designu
226	Ekspozycja detali plus ciekawe oświetlenie.



227	Tak jak w przypadku Mostów Pomorskich uważam, że powinna wygrać koncepcja która chowa rury pod nawierzchnię. To rozwiązanie zdecydowanie bardziej estetyczne i myślę, że nie ma znaczenia, że Mosty Osobowickie są poza ścisłym centrum. Są zabytkowe i remont powinien zapewnić im jak najlepszy wygląd. Niestety Wrocław jest już wystarczająco szary (budynki) i dziurawy (drogi), więc jeśli nic się nie będzie działo w tym temacie to taki pozostanie na zawsze, a tego jako mieszkaniec bym bardzo nie chciał, bo lubię to miejsce.
228	Ukrycie rur ciepłowniczych, odrestaurowanie konstrukcji.
229	Wygląd zewnętrzny powinien być zachowany.
230	By zminimalizować ruch samochodowy, spowolnić go, oddać go pieszym i rowerzystom.
231	Wydaje mi się, że zachowanie kształtu mostu i zabytkowej architektury po bokach mostu
232	Na zachowanie wyglądu
233	Jestem za wyeksponowaniem mostu - nie zasłaniając go żadną kładką pieszo-rowerową obok mostu. Rury należy schować pod chodniki mostu.
234	Wygląd patrząc z boku na mosty, powinien zostać w starym stylu, ale schować te straszne rury... jezdnie i otoczenie jak najbardziej nowoczesne, nawet zielone, oświetlone nowoczesnie LED, Mieszany ruch rowerowy i MPK.
235	Zachowanie historycznego charakteru ale bez szkody dla kierowców (kostka...)
236	Połączenie wartości historycznych z wymaganiami obecnie funkcjami
237	Schować rury, odbudować most w oryginalnej formie i przywrócić oryginalny kolor.
238	Na nic
239	Z tej perspektywy rury muszą zostać schowane. Latarnie powinny mieć korespondujący wzór (nienowoczesny). Również latarnie powinny być zaprojektowane w sposób umożliwiający skorzystanie z „balkonów” na moście. Chodnik powinien być asfaltowy lub z antypoślizgowych płyt - w jesieni mgła osadza się i zamarza. Wykluczona jest nawierzchnia typu kostka polbruk.
240	na prowadzenie rur wewnątrz mostu
241	Powinno się odrestaurować most tak aby nawiązywał do historii
242	miasto ewoluuje, nie ograniczajmy się tym, że to zabytek
243	Na utrzymanie jego zabytkowych cech
244	Walory historyczne są ważne, ale najważniejsza jest funkcja komunikacyjna.
245	Przywrócić oryginalny wygląd i usunąć rury ciepłownicze(pod ziemię)
246	Zachować co można, ale użyteczność mostu jest ważniejsza niż jego zabytkowość
247	Piękny zabytek należy eksponować, sugeruję usunięcie rur i podświetlenie
248	Wieże
249	Może ukrycie rur pod Odrą/ w ładnej obudowie?
250	powinny być jedną z wizytówek miasta - Wrocław to mosty!
251	By ich forma została zachowana i nie została zaburzona przez pozostawienie odkrytych sieci (rur).
252	Na zachowanie walorów artystycznych
253	na stan balustrad i czystość samego mostu z zewnątrz, latarnie w stylu mostu
254	Zachować aktualny kształt i schować rury



255	<p>Ukrycie rur ciepłowniczych.</p> <p>Jakakolwiek modyfikacja i renowacja mostów mija się z celem jeśli rury byłyby nadal wyeksponowane.</p> <p>Odwolując się do wariantu 5 - to zbudowanie kładki poza obrysem mostu (choćby z jednej tylko strony) umożliwiłoby podziwianie jego architektury z innej perspektywy pieszym i rowerzystom. Połączenie tradycyjnej architektury mostu i nowoczesnej formy dobudowy mogłoby być ciekawym ujęciem transformacji komunikacyjnej jaką przechodzi miasto. Druga strona mostu mogłaby pozostać bez dobudowanej kładki by umożliwić podziwianie jego tradycyjnej formy z linii brzegu, jak i wody.</p>
256	Bez znaczenia
257	Na zachowanie zabytkowej elewacji.
258	Na zachowanie ich wartości historycznej
259	Usunąć rury.
260	Wstawić zabytkowe lampy
261	Elewacje zewnętrzna
262	żeby usunąć/schować z konstrukcji instalacje rury ciepłownicze itp
263	Kładki dla rowerzystów wkomponowane w most ponad rurami w celu ich zasłonięcia. Utrzymanie mostu w dobrym stanie po remoncie
264	Na zachowanie jego charakteru
265	Poszerzenie mostów, tak aby zmieścili się piesi, rowerzyści, 2 pasy dla aut i buspas/tramwaj. Ewentualnie jeśli nie ma kasy na tak oczywistą inwestycję, to dobudować "tylko" kładki z boku mostów dla pieszych i rowerzystów, a całe mosty przeznaczyć na 2 pasy dla aut + buspas/tramwaj.
266	Most ma piękną formę, i detal. Optymalnie byłoby ukryć rury CO. Jeżeli jednak nie będzie to możliwe, to trudno. Warto i tak odnowić most, nawet z rurami na wierzchu.
267	usunięcie graffiti, bazgrołów
268	Schować rury
269	B. D.
270	Odnowienie ich wyglądu
271	Na zachowanie oryginalnych kolorowy, elementów, wieżyczek
272	Likwidacja bus pasów
273	Ukryć rury które szpecą panoramę mostu
274	Zachowanie ogólnej bryły mostu oraz zabytkowego charakteru.
275	Na to, że poprawa bezpieczeństwa pieszych, wyznaczenie trasy rowerowej i przyspieszenie pojazdów komunikacji zbiorowej są możliwe również na zabytkowym moście. I na to, że rury ciepłownicze pasują do zabytkowego mostu mniej niż ewentualne obustronne kładki rowerowe, które mogłyby zostać doczepione do mostu podczas jego przebudowy.
276	1. Remont z szacunkiem do zabytkowej architektury mostów jest ważny, jednak przede wszystkim należy skupić się na funkcjonalnym charakterze mostów.
277	Utrzymać charakter architektoniczny przy zwiększeniu funkcjonalności i bezpieczeństwa
278	A może jednak zburzyć i zbudować nowy, lepszy - może być podobny, jeśli estetyka taka ważna. A na pewno szpecą go te rury.
279	Dawny wygląd
280	Schować rury, odrestaurować oryginalny wygląd i ładnie podświetlić.



281	Na to, że poprawa bezpieczeństwa pieszych, wyznaczenie trasy rowerowej i przyspieszenie pojazdów komunikacji zbiorowej są możliwe również na zabytkowym moście. I na to, że rury ciepłownicze pasują do zabytkowego mostu mniej niż ewentualne obustronne kładki rowerowe, które mogłyby zostać doczepione do mostu podczas jego przebudowy. Ewentualnie również na to, że historycznie na moście przestrzeni niedostępnej dla aut było więcej niż obecnie (https://polska-org.pl/828572,foto.html?idEntity=550795).
282	Na szczegoly i detale, mona dodac date z kamienia kiedy powstal most :)
283	Nie
284	nie mam zdania
285	Należy zwrócić uwagę na poprawę bezpieczeństwa pieszych, wyznaczenie trasy rowerowej i przyspieszenie pojazdów komunikacji zbiorowej - jest to możliwe również na zabytkowym moście. Należy zachować oryginalny stan zabytkowego mostu rekonstruując go zgodnie ze stanem pierwotnym. Należy zwrócić uwagę na to, że rury ciepłownicze można zakryć, bo pasują do zabytkowego mostu mniej niż ewentualne obustronne kładki rowerowe, które mogłyby zostać doczepione do mostu podczas jego przebudowy i przykryć rury ciepłownicze. Należy zwrócić uwagę na to, że historycznie na moście przestrzeni NIEdostępnej dla aut było więcej niż obecnie, a szerokość mostu nie pozwala na zwiększenie tej przestrzeni dla aut.
286	ładnie pomalować
287	chcemy kładki pieszo-rowerowej!
288	Należy odnowić atrakcyjne wizualnie elementy mostu i rozważyć usunięcie z niego powodujące drgania i prowadzące do szybszej dewastacji tramwaje.
289	zachowanie obecnego kształtu i odnowienie zabytkowych elementów
290	Wygląd, przywrócenie dawnej swietności
291	Zachować i odrestaurować most.
292	biorąc pod uwagę problemy ze skomunikowaniem kłeczkowa z resztą miasta walory zabytkowe są mało istotne w porównaniu z komunikacyjnymi. Korzystają z niego głównie mieszkańcy a nie turyści a zabytkowość mostu jest marnym pocieszeniem kiedy trzeba stać na nim w korku
293	Zachowanie pierwotnego kształtu zewnętrznego
294	Na to, że poprawa bezpieczeństwa pieszych, wyznaczenie trasy rowerowej i przyspieszenie pojazdów komunikacji zbiorowej są możliwe również na zabytkowym moście. I na to, że rury ciepłownicze pasują do zabytkowego mostu mniej niż ewentualne obustronne kładki rowerowe, które mogłyby zostać doczepione do mostu podczas jego przebudowy.
295	Nie wiem, nie znam sie na tym temacie.
296	Na zachowanie zabytkowych elementow
297	Zachowanie dotychczasowego wyglądu
298	zachowanie oryginalnego wyglądu mostów
299	popieram koncepcje budowy oddzielnej kładki - posłuży jako taras do podziwiania pięknej architektury mostu, sama w sobie kryjąc szpecące rury ciepłownicze
300	By dzięki kładce pieszo rowerowej jadącej łukiem od mostu można było zamontować pod nią rury , które szpeca most i podziwiać go z bliskiej odległości z kładki
301	Liczy się człowiek, zabytków mamy ponad miarę most ma być funkcjonalny i praktyczny.



302	na zabytkowy charakter ogólnego wyglądu mostu, odtworzenia zabytkowego oświetlenia. Natomiast sama nawierzchnia mostu: jej jezdnia, czy chodniki powinny być dostosowane do współczesnych wymogów i komfortu. Kostka brukowa jest dobra na place, rynki. Nie na mosty.
303	Zdecydowanie ukryć szpecące rury
304	Historia jest ważną częścią naszej kultury więc nie warto tego niszczyć w żaden sposób i można znaleźć sposób żeby jakoś to jeszcze bardziej podkreślić
305	Formę przrprawy
306	Zachowanie charakteru mostów
307	Forma balustrady, ale rury z boku i tak wszystko psują.
308	Odpowiednią konserwację aby most przetrwał następne 100 lat.
309	Ich bezsenność i wygląd
310	Most powinien być przywrócony z początków jego świetności a przynajmniej zbliżyć się do jego pierwowzoru.
311	Odrestaurowanie wieżyczek, usunięcie rur ciepłowniczych.
312	na utrzymanie charakteru miejsca
313	To nie jest najważniejszy wątek. Nie można przedkładać wyglądu ponad funkcjonalność
314	Aby remont przeprowadzono zgodnie ze wskazówkami konserwatora zabytków
315	nie mam zdania
316	odrestaurowanie mostów przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa (wyższe barierki
317	Designie i zachowanie historycznego klimatu
318	Na pewno widoczne rury umieszczone po bokach fatalnie wpływają na jego wizerunek.
319	Zachowanie obecnego stanu, nawet w sytuacji braku poprawy wizualnej mostu związanej z instalacją sieci ciepłowniczej poza jedną. 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.
320	Dobre oświetlenie, by móc uwydatnić jego wdzięki
321	By nie zmienić wyglądu mostu jaki znamy od wielu lat. Zmiana podziału pasów jezdnych i chodników ingeruje znacznie w wygląd mostu. Zabytek ma być jak najbardziej autentyczny, a jednocześnie praktyczny i nowe rozwiązania powinny honorować stare pomysły na wygląd i użyteczność mostu która jest wpisana w organizację ruchu całego miasta.
322	Odrestaurowanie zabytkowych balustrad oraz wieżyczek. Mile będą widziane także stylizowane lampy uliczne.
323	Na zachowanie elementów szczególnych, zmianę kolorów mostu zgodnie z ich planami pierwotnymi
324	Na historyczne znaczenie tego miejsca i jego priorytetów i wyglądu, czyli transport zbiorowy oraz niechronieni uczestnicy ruchu.
325	Maksymalne ograniczenie ruchu ciężkich samochodów
326	Na zachowanie przyjaznego neutralnego koloru.
327	Na wygląd.
328	Żeby było ten zabytek widać, stan obecny na to nie wskazuje
329	Usunięcie szpecących je instalacji, poprowadzenie ich osobno. Idealne byłoby uwypuklenie wizualnych walorów mostów



330	żeby zabytkiem nie usprawiedliwiać uporządkowania tej przestrzeni (zrobienia jej przyjaznej pieszym, rowerzystom, pasażerom komunikacji i kierowcom - w tej kolejności)
331	Moim zdaniem rury most ten totalnie szpeca. Kładka może rozwiązać ten problem i można rury schować pod nią.
332	Poprawa bezpieczeństwa pieszych, wyznaczenie trasy rowerowej i przyspieszenie pojazdów komunikacji zbiorowej są możliwe również na zabytkowym moście. Rury ciepłownicze pasują do zabytkowego mostu mniej niż ewentualne obustronne kładki rowerowe, które mogłyby zostać doczepione do mostu podczas jego przebudowy. Historycznie na moście przestrzeni niedostępnej dla aut było więcej niż obecnie (https://polska-org.pl/828572,foto.html?idEntity=550795).
333	Zachować jego wartość
334	Na rzetelne przywrócenie do stanu oryginalnego tam gdzie to możliwe.
335	Bez rury ciepłowniczej poprowadzonej wzdłuż mostów powinny one prezentować się efektowniej. Można też zwrócić uwagę na nawierzchnię chodników prezentującą walory historyczne. Wartą rozpatrzenia jest rekonstrukcja zwieńczenia pylonów wieżyczkami (https://polska-org.pl/768618,foto.html)
336	dorobić kładkę, żeby wszystko pomieścić
337	na skupieniu się na wyglądzie zewnętrznym i szczegółach architektonicznych - nie powinno to dotyczyć samych pasów ruchu - tu powinny powstać jak najnowocześniejsze rozwiązania. Postulowana kładka dla ruchu pieszego i rowerowego powinna nawiązywać formą do istniejących rozwiązań architektonicznych i wypuklać szczegóły historyczne mostów
338	Na odrestaurowanie i ukrycie wszelkich instalacji
339	Usunąć rury ciepłownicze z mostu i przenieść je na kładkę pieszo-rowerową.
340	Na odremontowanie elewacji mostu, konieczne schowanie rurociągów, estetyczniejsze oświetlenie, może też odbudowanie wieżyczek.
341	Na ładne balustrady i możliwie bliskie oryginałom. Jednak należy pamiętać, że ten zabytek ma służyć obecnie, a nie stać się problemem. Mamy cieszyć się zabytkiem, a nie ma on stać się codziennym problemem tysięcy ludzi...
342	wygląd zewnętrzny tylko zachować oraz jakoś ukryć te rury
343	Wyeksponowanie walorów po remoncie, ale też nowoczesne połączenie z nową funkcją. Nawierzchnia nie musi być zabytkowa, a funkcjonalna. W przypadku wybrania opcji kładki, powinna ona być od razu zbudowana i dopasowana do wyglądu mostu)
344	Trzeba zapewnić jak najmniejsze zmiany w wyglądzie mostu
345	Należy zachować kolorystykę i charakterystyczne elementy
346	należy przeprowadzić remont tak aby posostawić jego historyczny wygląd ale można go przebudować w celu ułatwienia przemieszczania się mieszkańcom
347	można zachować wygląd starodawnego mostu ale najważniejsze jest to by był sprawny technicznie
348	Przywrócenie jego blasku
349	Odrestaurowanie go i zachowanie jak w obecnym wyglądzie. Rury przeszkadzają tylko pedantom. Z rurami wygląda bardziej industrialnie. Wystarczy aby rury ciepłownicze były z dobrej jakości materiałów.
350	zachowanie zabytkowego, kompletnego charakteru a nie pseudo modne doróbki - brać pod uwagę ruch który będzie przez następne 100 lat.
351	Schować rury pod kładką obok mostów i renowacja wież



352	Osobna kładka z widokiem na zabytek
353	Wygląd
354	zachowanie charakteru budowli
355	Najlepszym rozwiązaniem była by kładka pieszo rowerowa, przykładową koncepcję zaproponował (<i>zanonimizowane</i>). Koncepcja ta umożliwi elastyczniejsze podejście do przebudowy samego mostu i przywrócenia zabytkowych wartości.
356	Odrestaurować wszystkie detale oraz schować szpetne rury
357	Balustrady, oświetlenie, przyczołki.
358	Schowanie rurociągów
359	Na jego nowy design wpasowujący się w otoczenie, ale przy zachowaniu jego zabytkowych wartości.
360	Na estetykę wykonania samej jezdni, chodników i torowisk. Ważne, żeby móc podkreślić urok tego mostu nocą, poprzez dodanie przyjemniejszego oświetlenia na ulicę i z boku z ładniejszych lamp. Dorzucam link, jako odpowiedź: https://www.tvsudecka.pl/galeria/37,most-niepodleglosci-w-dzierzoniowie
361	Uważam, że wartość zabytkowa mostów jest drugorzędna względem ich funkcji jako przeprawy przez rzekę. Mieszkając kilkanaście lat we Wrocławiu oraz od kilku lat w bliskiej okolicy nigdy nie zwróciłem uwagi na walory architektoniczne mostów.
362	Najlepiej by przywrócić dawny wygląd, lub zachować go w jak największym stopniu. Nie zasłaniać niczym detali mostu i ozdób. Schować szpecące go rury.
363	Na renowacje do stanu pierwotnego.
364	Zachowanie wyglądu jak najbardziej przypominającego pierwowzór
365	Możliwość podziwiania ich zabytkowego, unikalnego wyglądu - np. z kładki pieszo-rowerowej :)
366	Miło, że ktoś zwraca uwagę na zabytki techniki. W miarę możliwości należy wyeksponować konstrukcję i sylwetkę mostów. Najlepszy tutaj wydaje się projekt kładki pieszo - rowerowej od strony wschodniej, dzięki czemu mosty będą wyeksponowane, a potrzeby komunikacyjne zaspokojone
367	Zadbać o estetykę (w tym równe chodniki)
368	zachowanie historii
369	nie szpecić go rurami - można by w przypadku wybudowania kładki dla pieszych zabudować je w tej właśnie kładce
370	Nie jest to dla mnie aż tak istotne. Wolę funkcjonalność. Chociaż do zachowania wyglądu mostu najlepsze wydaje się dobudowanie kładki dla pieszych i rowerzystów. Drogie rozwiązanie ale warte wygody mieszkańców.
371	należy zachować ich walor wizualny
372	Obecnie nie ma za bardzo możliwości zwrócenia uwagi na most. Ruch samochodowy i hałas są tak duże, a chodniki wąskie, więc nikt się na moście nie zatrzymuje, by go oglądać.
373	zostawić kamienne barierki
374	zabytkową konstrukcję, zdobienia i to jak wygląda z perspektywy na brzegu
375	Przede wszystkim usunięcie rur biegnących wzdłuż zachodniej balustrady. Ponadto restauracja i przywrócenie pierwotnego, historycznego wyglądu mostu.
376	Pozostawić te elementy nienaruszone, jedynie odnowione. Chyba że zagrażają bezpieczeństwu, wtedy usunąć i umieścić w muzeum, a nowe odbudować takie same



377	Na zachowanie oryginalnego koloru i formy architektury mostu
378	usunąć rury ciepłownicze. odrestaurowanie sztukaterii na moście
379	Nic szczególnego nie przychodzi mi do głowy. Ale kładka dla pieszych, która biegłaby obok mostu byłaby niesamowicie przydatna.
380	schowanie rur i odnowienie. Z kładki będzie możliwość również podziwiania mostu
381	Na utrzymanie możliwie największej wartości zabytkowej tej przeprawy.
382	Należy znaleźć równowagę pomiędzy faktem, że most jest zabytkiem, ale również budowla użyteczności publicznej. Nie możemy się zamykać tylko na twierdzeniu, że mostu nie da się zmienić czy rozbudować bo jest zabytkiem. W dzisiejszych czasach istnieje wiele możliwości integracji jednego i drugiego. Rozumiem, że budżet jest ważnym czynnikiem, ale też nie może nas ograniczać.
383	Moim zdaniem zabytkowość mostu podziwiana jest przede wszystkim z perspektywy osób korzystających z niego (na moście), więc od wyglądu zewnętrznego ważniejszy jest efekt ogólny
384	Na odpowiedniej jakości chodniki, niezaburzony wygląd architektoniczny z perspektywy rzeki, odrestaurowane i wyczyszczone elementy architektoniczne, usunięcie rury ciepłowniczej z widoku
385	Schować szpetne rury, odnowić i wyeksponować zdobienia.
386	Na kolorystykę i podpory betonowe.
387	Funkcjonalność, ładny wygląd a historycyzm na końcu.
388	Można odnowić elewacji i jak będzie obok trasa pieszo-rowerowa to będzie można podziwiać most w okazałości bez obaw, że jest za wąsko i nie ma czasu się zatrzymać
389	Na to, że odpowiada potrzebom z czasów, w których był projektowany.
390	Wystarczy odnowić je w formie jakiej istnieją. Pieniądze wydane na odbudowę wierzyczek można przeznaczyć na budowę kładki. Nie rozumiem takiego podniecenia wierzyć kami.
391	schowanie rur ciepłowniczych (wszelkie projekty pozostawiające te rury "przyklejone" na zewnątrz mostu powinny zostać od razu odrzucone); dobudowanie kładki pieszo rowerowej - jedyne sensowne rozwiązanie pozwalające na spełnienie potrzeb wszystkich uczestników ruchu przy jednoczesnym zachowaniu i wyeksponowaniu zabytkowych walorów mostu
392	O utrzymanie "tradycyjnego" i fotogenicznego wyglądu mostu, poprzez niezabetonowanie go i schowanie rur. Dopuszczam ingerencje w wygląd, ale z zachowaniem charakteru.
393	Murek i podpory, nawierzchnia użytkowa powinna być zbudowana od początku i być praktyczna. W szczególności nie powinno być śliskich płyt chodnikowych.
394	Na przęsła
395	Wartość zabytkowa musi ustąpić funkcjonalności
396	Dzięki wybudowaniu kładki będzie istniała bardzo mała ingerencja w dotychczasowy wygląd mostów
397	Zachować fragmenty, czy też styl mostow
398	Ukrycie rur
399	Na to by rury były na nowej kładce.
400	Zostawic ich kształt
401	Wolę moc przejechać rowerem niż aby zabrano mi ta możliwość bo to zabytek
402	ładnie podświetlić.
403	Nie wiem
404	Komunikacja jest ważniejsza



405	To że coś jest stare nie znaczy że musi zostać
406	Przede wszystkim na konserwację. Zbudowanie obok kładki pieszo- rowerowej zgodnej z bryłą mostu najmniej zniszczy jego zabytkowy charakter
407	Myślę że warto zachować architekturę zewnętrzną, a zbyt wąską szerokość mostu zastąpić równoległą kładką pieszo-rowerową
408	Na odnowienie ich historycznego wyglądu i możliwość ich oglądania, co aktualnie jest niemożliwe ze względu na zbyt duży ruch
409	Należy zwrócić uwagę na piękne detale, które należy odrestaurować
410	Odrestaurowanie bieżącej przeprawy bez dodatkowej ingerencji w zmianę jej wyglądu
411	Na zachowanie natury architektonicznej
412	Na zachowanie jego oryginalnego charakteru. Jest to na prawdę piękny most :)
413	Na wydobyciu pięknych detali mostu
414	Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów
415	Warto dobudować coś obok niż niszczyć zabytek poprzez intensywność prac drogowych
416	na zachowanie kształtu/ elementów charakterystycznych dla mostu
417	Trzeba zdemontować z zabytkowego mostu szpecące go rury ciepłownicze i schować je w nowej kładce pieszo rowerowej
418	W moim mniemaniu wartość zabytkową powinno się poświęcić dla poszerzenia szerokości mostów tam gdzie jest to możliwe. Rozwiązanie z dodatkową kładką na nowym przęśle brzmi jak rozsądny kompromis dla różnych grup uczestników ruchu.
419	ukrycie rur
420	Na zachowanie wyglądu balustrad, a nie koniecznie kształtu całego mostu - powinien być rozbudowany i szerszy. Przydałoby się odrestaurować ozdobne wieżyczki sprzed wojny.
421	NALEŻY ZACHOWAĆ WYGLĄD ORYGINALNY (RURY!) A FUNKCJĘ PRZYSTOSOWAĆ DO WYMOGÓW WSPÓŁCZESNOŚCI
422	na estetykę - schowanie rurociągów, spójność wyglądu z jednoczesnym zachowaniem funkcjonalności, być może przy ograniczonym ruchu o ile w przyszłości planowane są rozwiązania umożliwiające takie posunięcie np. budowa kolejnego mostu lub ograniczenie ruchu pojazdów osobowych na rzecz transportu publicznego i rowerowego
423	Odtworzyć przedwojenne wieżyczki o odrestaurować detale. Podobnie można by przywrócić "chełmy"/"korony" na Most Grunwaldzki.
424	Jest tak mało przepraw przez Odrę, że to nie może być nadrzędne nad funkcjonalnością.
425	Podkreślić walory zabytkowe.
426	Poprawa bezpieczeństwa pieszych, wyznaczenie trasy rowerowej i przyspieszenie pojazdów komunikacji zbiorowej są możliwe również na zabytkowym moście. Rury ciepłownicze pasują do zabytkowego mostu mniej niż ewentualne obustronne kładki rowerowe, które mogłyby zostać doczepione do mostu podczas jego przebudowy. Historycznie na moście przestrzeni niedostępnej dla aut było więcej niż obecnie (https://polska-org.pl/828572,foto.html?idEntity=550795).
426	Na to, że poprawa bezpieczeństwa pieszych, wyznaczenie trasy rowerowej i przyspieszenie pojazdów komunikacji zbiorowej są możliwe również na zabytkowym moście. I na to, że rury ciepłownicze pasują do zabytkowego mostu mniej niż ewentualne obustronne kładki rowerowe, które mogłyby zostać doczepione do mostu podczas jego przebudowy. Ewentualnie również na to, że historycznie na moście przestrzeni niedostępnej dla aut było więcej niż obecnie (https://polska-org.pl/828572,foto.html?idEntity=550795).



427	Schowanie rur
428	Zachować jego zabytkowy charakter
429	kształt barierek, charakterystyczny materiał wykonania barierek - szary kamień
430	O zachowanie oryginalnego stylu mostu. Można by było pokusić się o zabytkowy wygląd oświetlenia z nowoczesnymi lampami led.
431	Jak najmniej ingerować w architekturę
432	Na to, by zlikwidować odstające rury.
433	W miarę możliwości odtworzenie oryginalnych koncepcji stylistycznych.
434	Schowanie paskudnych rur ciepłowniczych w konstrukcji mostu.
435	przede wszystkim schować rury. jakieś estetyczne dobudówki (dodające szerokości mostu) powinny być akceptowalnym kompromisem.
436	Z całym szacunkiem ale most to nie muzeum. Najpierw trzeba się zatroszczyć o funkcjonalność
437	Demontaż sieci ciepłowniczej.
438	Instalacje iluminacyjne
439	Stan techniczny
440	Przeniesienie szpetnych rur ciepłowniczych pod most, jeśli nie da się schować w moście
441	Mosty były już remontowane pod tym kątem, nie wyszło nie ma co brnąć w tym kierunku
442	jak najbardziej zbliżyć je do oryginalnego stanu
443	Moim zdaniem Mosty Osobowickie nie są atrakcyjne wizualnie z powodu rur ciepłowniczych, które przykrywają ich walory estetyczne. Będąc szczerym, nie wiem jak one wyglądają - gdybym miał opisać ich wygląd, to powiedziałbym, że jest murek przy chodniku oraz rury.
444	schować rury, odbudować te wieżyczki celne
445	Trzeba dbać o ten most.
446	Należy dbać o wydłużenie życia tej konstrukcji.
447	Zachowanie zdobień oraz materiału, odrestaurowanie do dawnego wyglądu i wyeksponowanie mostu (podświetlenie, niezasłanianie)
448	Dobre stylistycznie latarnie, jak najmniej elementów organizacji ruchu (wysepki, kolorowe barierki i oznakowania), oświetlenie podpór mostu.
449	Sama w sobie estetyzacja mostu.
450	Zabytkowy aspekt jest najmniej istotny
451	Most posiada niewielką wartość zabytkową.
452	Pozostawienie historycznego wizerunku
453	Wszystkie rury, instalacje schować albo przenieść
454	Usunąć/schować rury które są doklejone do mostu, można je zabudować niezależną kładką rowerową.
455	Zachować jak najwięcej oryginalnego wyglądu
456	Wierność materiałów i projektowi oryginalnemu, ale jeśli zastąpienie balustrad innymi, cieńszymi, zwiększy szerokość ciągów - warto to zastosować.
457	Zachowanie jego zabytkowego charakteru i ozdób. Warto byłoby usunąć "piękne" rury ciepłownicze.



458	Usunięcie szpecących rur ciepłowniczych, wymianę latarń sodowych na bardziej stylizowane i współgrające z zabytkowym charakterem mostu, naprawę ubytków w cegle klinkierowej i innych ozdobnych elementach mostu.
459	Nie robić renowacji po wrocławsku, czyli badziewnie i bez dbałości o detale.
460	Zachowanie ich historyzującego charakteru
461	Nawierzchnia i torowisko
462	Nie mam pomysłu w tym temacie.
463	zabytkowe znaczenie mają przede wszystkim filary mostu
464	schować rury pod most,
465	- schowanie rury ciepłowniczej - odtworzenie całego detalu, który pierwotnie istniał - podział powierzchni mostu na chodniki i jezdnię powinien być unowocześniony - nie ma sensu konserwować stanu który powstał dla zupełnie innych uczestników ruchu. - podobnie nawierzchnia, powinna być odtworzona jako asfaltowa.
466	By zachować ich pierwotny kształt i ukryć szpecące rury
467	Zachowanie pierwotnej bryły i koloru
468	zachowanie oryginalnej kolorystyki, podświetlenie detali
469	Most można by zburzyć i zbudować od nowa, skoro służy do komunikacji to jest w pierwszej kolejności elementem infrastruktury i tę funkcję powinien sprawować jak najlepiej.
470	Odbudowa wież wg oryginalnego projektu
471	Na odrestaurowanie zabytkowej konstrukcji i elementów zdobnych
472	Most przede wszystkim pełni funkcję przeprawy. "Wolor zabytkowy" jest mniej istotny. Należy zapewnić przejazd samochodom na obecnym poziomie, jak również komunikacji zbiorowej. Oraz dobudować kładkę pieszo-rowerową.
473	Moim zdaniem warto dążyć do przywrócenia oryginalnego wyglądu i ukryć rury ciepłownicze. Dodatkowa kładka budzi moje wątpliwości. Jeśli miałyby powstać, jest to temat na konkurs architektoniczny.
474	Konieczne należy schować rury, most jest piękny i warto to podkreślić
475	W miarę możliwości zachowanie i wypuklenie wartościowych elementów ale nie kosztem elementów funkcjonalnych. W żadnym wypadku nie można powielać rozwiązań rodem z Dworca Głównego, gdzie kształt schodów okazał się ważniejszy od potrzeb ludzi i nie zbudowano ruchomych schodów w tunelu głównym
476	o zachowaniu tej wartości
477	Warto byłoby zachować oryginalny charakter mostu, można też, na wzór mostów Pomorskich, odtworzyć elementy historyczne, zniszczone bądź rozmontowane przez lata eksploatacji. W miarę możliwości można ukryć rury pod mostem.
478	Oczyścić cegły
479	żeby go nie obwiesić rurami, i nie zniszczyć
480	Ma być ładnie
481	Pochować rury CO Szpeca most tak jak z Mostami Pomorskimi
482	Piękna elewacja dziś jest zasłonięta przez rury, dobrze aby była widoczna chociaż z jednej strony mostu (najlepiej od strony wschodniej) a ozdobne balustrady są w opłakanym stanie.
483	Schować rury!!
484	cegiełki
485	Schowanie rur pod chodnikami.



486	Wieżyczki, oryginalne cegły, ogólny wygląd mostu, nie nawierzchnia!
487	zachowaniem kształtu, usunięcie elementów szpecących jak rury
488	podświetlić, udywatnić to piękno
489	że przyszłość ważniejsza jest niż przeszłość i walory historyczne nie powinny stać w sprzeczności z wartościami użytkowymi - kleczków jest bardzo mocno odcięta od reszty miasta dzielnicą która nie ma odpowiedniego zaplecza - parki, baseny itp ważne jest aby nie utrudniać jeszcze bardziej życia mieszkańcom kleczkowa
490	Ukruc rury, wypiaskowac itp
491	nie wiem
492	piękne cegły budujące mosty
493	Filary kamienne, które są konstrukcją nośną.
494	Przedstawienie wartości historycznej w postaci opisu mostu na wjazdach na most (dodac punkt na mapie jako część ścieżki rowerowej albo/i edukacyjnej) oraz jeśli projektowo jest to możliwe to usunięcie rur ciepłowniczych.
495	Zachowac charakter,tam jest koszmar na nawierzchnia.Nie ma mowy,aby na powierz hni jezdni jezdziły auta,tramwaje,autobusy I jeszcze rowerzyści.
496	ergonomia przede wszystkim. Zabytek zabytkiem, ale ma być użyteczne.
497	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. Powinien zostać przywrócony pierwotny wygląd mostu. Rysunki są.
498	zachowanie ogólnego kształtu mostów, w szczególności barier
499	NAJWAŻNIEJSZE TO SCHOWANIE RUR CIEPŁOWNICZYCH W KONSTRUKCJI MOSTU !!! PRZYWRÓCENIE JEGO HISTORYCZNEGO WYGLĄDU Z 1917 ROKU LUB CO NAJMNIJ ZACHOWANIE HISTORYCZNYCH ELEMENTÓW JAKIE DOTRWAŁY DO NASZYCH CZASÓW
500	Jeśli obok wybudujemy kolejny mosty identyczne do już istniejących to bawmy się w historię.. ale przede wszystkim FUNKCJONALNOŚĆ.. ESTETYKA.. Detale Historyczne.. nie odbudowujemy BRESLAU.. BUDUJMY WROCŁAW !!!
501	Najważniejsze, aby ruch przez mosty był jak najpłynniejszy - to bardzo ważna dla miasta arteria. Moim zdaniem obecne mosty można by nawet wyburzyć i odbudować, zachowując elementy designu obecnych mostów, o ile to usprawni ruch w tym miejscu
502	Ukrycie infrastruktury, która zaburza oryginalną bryłę mostu.
503	Czy ta wartość nie przewyższa strat jakie powstaną wskutek utrzymania tej przeprawy jako "wąskie gardło" komunikacyjne.
504	na wyeksponowanie detali architektonicznych, kolorów i różnych materiałów z jakich powstał most, na widok na zabytkowy jaz po zachodniej stronie mostu
505	Należy pozbyć się rur ciepłowniczych i zachować widoczne kamienie i cegły.
506	Piękne ornamenty
507	Odnowienie fasady mostu - można bez problemu poszerzyć go o DDR/CPR podwieszając go po jednej stronie mostu. To przede wszystkim obiekt użytkowy.
508	Usunąć rury z elewacji
509	Oczywiście najlepiej jakby w miarę możliwości i technicznych rozwiązań udało się zachować jego oryginały wygląd, jednak jeżeli istnieje rozwiązanie techniczne, które zadowoliliby wszystkie 3 grupy użytkowników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) i poprawiłoby komfort przemieszczania się, jednak kosztem pierwotnego wyglądu mostu, to wybrałabym dobro mieszkańców. Musimy pamiętać, że to most ma nam służyć i ułatwiać życie, a nie



	odwrotnie.
510	Renowacja detali byłaby wskazana.
511	na zachowanie oryginalnej wykładziny, wzoru cegieł i usunięcie rur ciepłowniczych
512	Schowanie rur, pod płytą chodnika/trasy rowerowej; to pozwoli równocześnie odseparować ruch pieszy i rowerowy od samochodów i komunikacji miejskiej, wpływając po 1. na zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników drogi 2. nawet taka 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
513	Należy zachować oryginalny wygląd zewnętrzny, reszta, czyli nawierzchnia, umiejscowienie rur etc. nie ma znaczenia.
514	Tak odnowić barierki i zrobić ładną nawierzchnię bez dziur, teraz to jak w trzecim świecie się jedzie
515	Nie uważam aby mosty miały większą wartość jako zabytek, ale można zrobić tablice upamiętniającą ze zdjęciami, krótka wzmianka albo zachować jego aktualną konstrukcję
516	By rury ciepłownicze ukryć i wyeksponować mocniej konstrukcję mostu
517	Na odnowienie balustrad i przywrócenie dawnego wystroju. Jestem za zdjęciem rur ciepłowniczych i schowaniem ich w konstrukcji dobudowanej kładki, która odpowiednio zaprojektowana może być mniejszą ingerencją w zabytek od obecnych "przyklejonych" do mostu nieestetycznych rur. Mimo szacunku do zabytków, uważam, że most przede wszystkim musi spełniać rolę dla której go wybudowano - musi umożliwiać wszystkim użytkownikom sprawną przeprawę na drugą stronę rzeki. Jego piękno i tak po odnowieniu będzie widoczne.
518	Zachowanie ogólnego wyglądu wraz z detalami architektonicznymi
519	W mojej opinii kształt mostu powinien zostać zachowany, a ruch pieszy i rowerowy powinien zostać przeniesiony na specjalną dodatkową przeprawę im dedykowaną.
520	Odrestaurowanie ładnych elementów mostu, schowanie rur ciepłowniczych, pojedyncze tablice pokazujące historię tego miejsca, punkty widokowe na moście z wyjaśnieniem panoramy?
521	przywrócenie w sposób jak najbardziej zbliżony historycznego wyglądu mostu, usunięcie rur ciepłowniczych z widoku, rekonstrukcja elementów z pierwotnego projektu, zachowanie wszelkich możliwych elementów oryginalnych i ich restauracja
522	Tramwaje są większe i cięższe niż te które były w czasie projektowania przeprawy. Tendencja będzie się nasilać, możliwe że składy w przyszłości będą jeszcze dłuższe i może zabytkowy most nie jest najlepszym miejscem dla nich
523	most ma przede wszystkim pełnić funkcje komunikacyjne bo w takim celu została wybudowana zwłaszcza w przypadku deficytu przepraw mostowych w tej części miasta - kwestie zabytkowe są istotne ale drugorzędne - należy dążyć do zachowania możliwe wiele elementów architektonicznych ale nie bać się połączenia ich z elementami nowymi tak, aby uzyskać obiekt nie tylko ładny ale przede wszystkim funkcjonalny i służący mieszkańcom
524	co nam da taki zabytek? TO nie mosty pomorskie
525	schować rury ciepłownicze



526	Mosty osobowickie jak większość mostów powinny w pierwszej kolejności umożliwiać mieszkańcom, zarówno tym korzystającym ze zbiorkomu jak i samochodów indywidualnych, rowerów i komunikacji pieszej, efektywna i wygodna przeprawę przez rzekę. Ich wartość zabytkowa jest absolutnie drugorzędną.
527	Należy najbardziej możliwie odtworzyć pierwotny wygląd mostu. Dodatkowa kładka pieszo rowerowa, w którą schowane byłyby rury ciepłownicze, pozwoliła by przy odsunięciu jej o kilka metrów na stworzenie miejsca do oglądania mostu
528	Usunięcie rur ciepłowniczych powinno być priorytetem. Jednak nie widzę problemu z dobudowaniem kładki o ile będzie estetyczna i będzie po stronie zachodniej, a więc tej mniej eksponowanej.
529	Zachowanie zabytkowego charakteru obiektu. Nie powinno się wstawiać niepotrzebnych elementów, które mogłyby szpecić zabytek
530	Odtworzenie oryginalnych latarni i małej infrastruktury mostowej Schowanie szpecących aktualną przeprawę rur ciepłowniczych
531	Na zachowanie historii mostu
532	na wizualne aspekty
533	Nie niszczyć ich zabytkowego wyglądu
534	Schowanie rur
535	Balustrady
536	Rury ciepłownicze nie mogą iść górą - po to właśnie przebudowuje się m.in. mosty Pomorskie by były wizytówką miasta stu mostów.
537	Renowacja mostu pod okiem konserwatora.
538	Na maksymalne zachowanie historycznej tkanki mostów (poza nawierzchnią), oraz na usunięcie szpecących je rur z widoku.
539	Staranność zachowania oryginalnego wyglądu, która nie może przesłaniać funkcjonalności mostu.
540	Na nic, ochotona zabytkow powinna nie być celem samym w sobie, w mieście żyją ludzie i most z XIX nie odpowiada obecnym potrzebom, nie można chronić mostu jeśli nie spełnia swojej podstawowej funkcji
541	zachowanie oryginalnej kolorystyki, ukrycie sieci ciepłowniczych pod mostem
542	odnowienie nawierzchni w stylu epoki w której powstał, oczywiście z zastosowaniem obecnych standardów
543	Zachowanie łuków na mostach w znacznej części powinno być wystarczające
544	Zachowanie ich charakteru - z przywróceniem zabytkowych elementów usuniętych po wojnie.
555	Zachowanie detali architektonicznych
556	Most ma umożliwić sprawną przeprawę z jednego brzegu na drugi. Jeżeli Mosty Osobowickie mają być zabytkami to należy wyłączyć je z ruchu a obok zbudować nową przeprawę.
557	usunąć rury, ale nie budować ścieżki, najwięcej przez most jedzie aut i to kierowców należałoby słuchać ponieważ jako większa część użytkowników mostów mają wiele uwag to przepustowości. a korki również psują zabytek
558	1.odtworzenie/remont detali architektonicznych, zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi. 2."odpiaskowanie" zabrudzonej elewacji Mostów. 3.działania konserwacyjne mające na celu zachowanie i zabezpieczenie należytego stanu technicznego Mostów, zapobieganie niszczeniu (np. powłoki antygraffiti). 4.ze względu na wartość architektoniczną Mostów: mniej asfaltu - więcej kostki.



558	Na to że najważniejsza rola mostu jest ułatwianie komunikacji. Dla mieszkańca walory zabytkowe tego mostu nie mają żadnej wartości i podobne frazesy to tylko utrapienie, szczególnie że konserwator zgadza się na takie makabryły w centrum, że to żenujące trzymanie się walorów zabytkowych tej kupy kamieni. Możecie go zburzyć i zbudować szerszy i nowocześniejszy. Słupki poparcia na pewno pójdą w górę.
559	Na budowę kładek dla pieszych i rowerzystów
560	rury ciepłownicze powinny być ukryte pod nawierzchnią chodnika
561	Instalacja sieci ciepłowniczej powinna zostać umieszczona pod mostem w obrębie chodnika. Problem z żegluga na Odrze i wysokością w obrębie kanału żeglugowego po stronie projektu, w każdej z opcji pod ścieżką dla pieszych jest konieczny i wymaga uzgodnienia. Potrzeba odtworzyć wg wytycznych konserwatora zabytków elementy przyczółków oraz ogrodzenia kamiennego. Oczyszczyć kamienne elementy oraz przyjąć estetyczne oprawy oświetleniowe - obecnie na moście oświetlenie drogowe nie pasuje do charakteru mostu. Oświetlenie mostu Ledami nocne w kolorystyce np. sterowanej. Nawierzchnie chodnika najlepiej kamienne lub z bardzo dobrych jakościowo płyt chodnikowych - może beton architektoniczny. Krawędź chodnika z oznakowaniem dla osób niedowidzących np. rowek prowadzący. Odpływ wody i śniegu z jezdni, nawierzchnia jezdni wysokiej jakości.
562	Na zachowanie na maksimum zabytku
563	Zachowanie bryły i kolorystyki.
564	zachować stary charakter mostów
565	Ukrycie rur. Najlepiej w dobudowanej kładce.
566	Żeby był dobrze i solidnie przebudowany żeby nie było konieczności remontowania go za chwilę znowu
567	Estetykę
568	Na stworzenie możliwości podziwiania zabytkowych detali Mostów Osobowickich z wybudowanej niedaleko niego, niezależnej kładki pieszo-rowerowej, oraz ukrycie pod tą kładką instalacji obecnie szpecących mosty.
569	Przede wszystkim skupiłbym się na schowaniu obecnej instalacji ciepłowniczej we wnętrzu przeprawy. Remont powinien przywrócić przedwojenny wygląd mostów, a więc odbudowa wieżyczek, a także zamontowanie latarni z tamtej epoki. (Remont powinien być wzorowany na przebudowie mostów pomorskich)
570	Pytanie jest bez sensu. Jako zabytek mosty będą remontowane pod nadzorem konserwatora i opinia mieszkańców nie ma tu nic do rzeczy. Można ewentualnie postawić przy mostach tablice informacyjne z krótką ich historią - nie ma to znaczenia dla samej przebudowy.
571	Na stworzenie możliwości podziwiania zabytkowych detali Mostów Osobowickich z wybudowanej niedaleko niego, niezależnej kładki pieszo-rowerowej, oraz ukrycie pod tą kładką instalacji obecnie szpecących mosty.
572	OBOWIĄZKIEM JEST SCHOWANIE RUR - ten remont będzie na lata, jeśli nie schowamy rur to będą go dalej szpeciły. Okolica jest bardzo ciekawa, powoli staje się atrakcyjna, ładny most doda jej tylko prestiżu, do tego dla wielu jest "bramą" do centrum - zadbajmy o to miejsce.
573	Jak najmniej ingerować w zabytkowy wygląd mostu
574	Dostosować do obecnych wymogów lub wybudować równoległą przeprawę i wtedy dbać o walory zabytku - użyteczność przede wszystkim



575	Przede wszystkim mają spełniać swoją użytkową rolę. W ogóle nie obchodzi mnie czy są zabytkiem. Jestem pewien że architekci potrafią wymyślić ciekawą i estetyczną bryłę.
576	Kolumny i te "balkoniki"
577	odnowienie/renowacja
578	Zachowanie oryginalnej stylistyki
579	na zachowanie stylu mostu- nie popełnić błędu z Zaulku Sony
580	na zachowanie architektury i możliwością wplecenia nowoczesności (np. nowoczesna kładka obok mostu jak w Krakowie nad Wisłą)
581	Być może Mosty Osobowickie są zabytkiem ale zostały zbudowane ponad 120 lat temu. Jeśli KONSTRUKCJA umożliwi przebudowę, by poszerzyć jezdnie i ciągi pieszo-rowerowe (kładka?) - należy to zrobić. Most nie został zbudowany, by się przy nim modlić, tylko by z niego korzystać.
582	ogólne zachowanie stanu oryginalnego
583	Przede wszystkim schować te nieszczęsne rury ciepłownicze
584	Zachowanie kilku elementów zdobienia, elewacji, ale nigdy w konflikcie z funkcjonalnością. Co z tego jeżeli zostanie maksymalnie w pierwotnej formie jeśli codziennie będzie tam korek, utykanie w zatorze komunikacji zbiorowej, ryzyko/wypadki z udziałem rowerzystów, lub utrudnienia dla pieszych. Wtedy nikt korzystający z mostu nie będzie cieszył się jego zabytkowością.
585	Zachowaj cechy zewnętrzne i unikaj wyświetlanych rur grzewczych
586	schować rury i wyeksponować architekturę mostu
587	Warto schować rury ciepłownicze, które obniżają estetykę mostu.
588	Na stworzenie możliwości podziwiania zabytkowych detali Mostów Osobowickich z wybudowanej niedaleko niego, niezależnej kładki pieszo-rowerowej, oraz ukrycie pod tą kładką instalacji obecnie szpecących mosty.
589	poprawa wyglądu przez schowanie rur pod chodnikiem
590	Nic nie należy zmieniać, tylko odnowić. Zachowa się wygląd mostu, dobrą obecną organizację i zachowa się sporo środków pieniężnych, które będzie można wydać na renowację kolejnych dróg, załatanie dziur czy renowację kolejnych zabytków.
591	zachowanie detali historycznych mostu ukrycie elementów instalacji rur i przewodów
592	Na estetykę.
593	zachowanie jak najbardziej zbliżonego wyglądu do pierwotnego
594	schowanie rur, ekspozycję kształtu mostu, także od strony wody. Super, jakby dla żeglarzy płynących kanałem (śluzą Różanka) była informacja o moście
595	Schowanie rur. Zachowanie/obdubowanie eleganckich starych lamp
596	naprawa nawierzchni i konstrukcji, odtworzenie detali ozdobnych
597	Zachować detale i ładnie dobrać kolorystykę
598	Zachować ten aspekt, ale jednak postawić na funkcjonalność. Codzienny pośpiech i frustracja na ulicy nie zostaną zrekomensowane "pięknem zabytkowego mostu".
599	na jakość wykonania remontów
600	by nie dobudowywać niczego, co by zaburzyło oryginalną koncepcję twórców
601	Odpowiednie podświetlenie, rury pod spodem zamiast z boku jeśli to możliwe
602	na zachowaniu elementów zabytkowych oraz przywróceniu elementów historycznych.



603	Na "fasady" mostu. Korzystając z mostu, powinien on spełniać nowoczesne standardy, patrząc na niego z daleka, powinien on zachować swój zabytkowy charakter. Jedno, o czym można by pomyśleć to nawierzchnia chodników. W żadnym wypadku nie powinna być ona kostkowa ani bitumiczna. Należy położyć tam tradycyjną, dużą płytę granitową - tak jak było to robione przed wojną, i jak do dziś buduje się chodniki w Berlinie.
604	Tak. Zdecydowanie tak. Walor estetyczny jest jednak najważniejszy przy większym ruchu pieszo rowerowym. Kierowcy nie mają okazji/możliwości go dostrzec
605	Na wyeksponowanie pięknych elementów.
606	To wspomniałem, że myśli się o estetyce, ale podstawową funkcją mostu jest zapewnienie komunikacji. Jeśli jego wartość zabytkowa ma być na pierwszym planie, trzeba zacząć od budowy innego mostu obok, który przejmie ruch i zapewni przepustowość, a wtedy Mosty Osobowickie można nawet zamknąć w gablocie.
607	Przywrócenie ich świetności bez nadmiernych zmian
608	na odtworzenie zewnętrznej fasady
609	Priorytetem powinna być wygodność i bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Walory zabytkowe na drugim planie.
610	aby zawsze zachować oryginalny wygląd.
611	Na przęsła oraz schowanie rur.
612	usunięcie rur ciepłowniczych z elewacji mostu
613	projekt konstrukcji dodatkowych przęseł powinien jak najmniej ingerować w wygląd ale ważniejsza jest funkcjonalność mostu
614	Zachowanie oryginalnego wyglądu
615	Przywrócenie oryginalnego wyglądu nie jest w mojej opinii priorytetem. Most ma przede wszystkim służyć mieszkańcom, kwestie oryginalności i dziedzictwa kulturowego są drugorzędne jeśli nie trzeciorzędne.
616	Na stworzenie możliwości podziwiania zabytkowych detali Mostów Osobowickich z wybudowanej niedaleko niego, niezależnej kładki pieszo-rowerowej, oraz ukrycie pod tą kładką instalacji obecnie szpecących mosty.
617	wygląd i stan techniczny
618	Przywrócić dawne zabudowania na moście. Rury ukryć pod dnem odry jak w przypadku mostu pomorskiego.
619	O ładnym oświetleniu, jednocześnie nie generującym zaśmiecenia świetlnego.
620	przywrócić maksymalnie wygląd pierwotny bez rur na wierzchu
621	Na odnowienie, dobudowa kładek i innych, w podobnym stylu
622	Pozbycie się orurowania, wyczyszczenie ich, zapewnienie dopasowanego oświetlenia i podświetlenia elementów dekoracyjnych
623	Przenieść rurociągi pod Odrę. I dopasować architektonicznie zaprojektowywane kładki boczne.
624	Nie interesują mnie zabytki
625	Zachować ich obecny wizerunek od strony ulicy
626	funkcjonalność jest ważniejsza od sentymentów
627	zachowanie obecnego kształtu
628	ładne chodniki i balustrady.
629	na zastosowanie dobrej jakości materiałów wibroizolacyjnych (jezdni, torowisko) oraz estetyczne wykończenie chodnika



630	dwa torowiska
631	To jest sprawa konserwatora
632	Charakterystykę budowli
633	nie wiem jaki to zabytek. nie wygląda zabytkowo. najważniejsze żeby był funkcjonalny. zabytki mamy w centrum
634	ważny jest widok od strony mostów trzebnickich, natomiast uważam że jest rozsądne zostawienie rur ciepłowniczych od strony zachodniej (jak się domyślam, rury można by schować pod nowa kładką i kosztowo jest to akceptowalne rozwiązanie) - dodatkowa kładka przy moście jest np. przy moście na I. Sendlerowej na Wyspę Bolko w Opolu
635	Odbudować wszystkie elementy, które były pierwotnie. Zastosować farbę antygrafitową pod mostami. Widać ich wątpliwą twórczość podczas spacerów wałami.
636	Na ich odrestaurowanie, podświetlenie, estetyczną obudowę rur, jeżeli nie da się ich przenieść.
637	Pytanie do konserwatora zabytków
638	na maksymalnym utrzymaniu wystroju mostu zgodnego z historycznym
639	Na połączenie zabytku z funkcjonalnością w ramach założeń „żyjącego miasta”.
640	nie znam się
641	na odtworzenie zdobien, porządną konserwację
642	zachować rozsądk
643	Usunięcie rur z frontów i balustrad mostów jest podstawą, mosty te zostały zaprojektowane jako ciekawe, reprezentatywne przeprawy, ta idea została prawie całkowicie zniweczona przez tymczasowe rury na ich froncie. Można się również zastanowić nad odtworzeniem, wieżyczek i kiosków balustrady mostu.
644	Nie wiem
645	Brak dużej ingerencji w zabytek.
646	Ładnie odrestaurować i zakonserwować. Uważam że boczna kładka (rower/piesi) nie wpłynie w żaden sposób na wartość sentymentalną, rurociągi, które do tej pory idą równoległe wzdłuż mostu na pewno bardziej obrzydzą te miejsce, więc ładnie wykonana kładka będzie jak najbardziej ok.
647	mosty mają być przede wszystkim użytkowe
648	Rury na zewnątrz to zły pomysł.
649	na zachowanie walorów estetycznych
650	Zachowanie i konserwacja historycznych elementów.
651	Pokazanie jego wartości
652	Wykorzystanie materiałów pasujących nie tylko technologicznie, a przede wszystkim wizualnie. Nienaruszanie istniejącej bryły.
653	Na wyglądzie z zewnątrz (spoza mostu). Fajnie byłoby go np. oświetlić
654	Łącznie mostów i ich balkony po środku
655	rury ciepłownicze - do usunięcia; remont elwacji mostów, zabezpieczenie jej jakoś przed graffiti. Wymiana oświetlenia na nowe, bo istniejące bardzo je szpecą. Nie przeszkadzałyby mi natomiast zasłonięcie mostu z jednej strony kładką. Dla mnie ma on spełniać przede wszystkim swoją funkcję i to powinno być priorytetem (rozumiem że wymaga to ustaleń z konserwatorem)
656	nic, ważniejsze są potrzeby ludzi
657	Ludzie nie mają czasu podziwiać zabytku bo muszą się skupić na omijaniu dziur w drodze.
658	Nie mam zdania



659	Odrestaurowanie elewacji schowanie rur oświetlenie w nocy
660	na przywrócenie historycznych sztukaterii
661	Powinno być czysto z zachowaniem obecnego stylu. Wygląd jednak nie powinien kolidować z funkcjonalnością! Most służy nam do komunikacji. Jeśli rury muszą być widoczne z zapewnieniem obecnego układu, proszę niech będą widoczne. Nie przeszkadzają. Bardziej szpetne budowle powstają obecnie i nikt tego nie kwestionuje
662	Brzydko wyglądają rury idące z boku. Przydałoby się oświetlenie boczne które by podkreśliło zabytkowe aspekty mostu
663	Na zachowanie oryginalnej formy mostu, tj. w miarę możliwości bez konieczności rozbudowy czy poszerzenia celem zmniejszenia wszystkich uczestników ruchu.
664	schowanie rur.
665	Poprawę jego stanu technicznego aby służył na kolejne lata.
667	Na zachowanie ich zabytkowego charakteru (wyglądu)
668	Na schowanie rur w moście. Niejasne jest, dlaczego w wariantach I i III miałyby one być na zewnątrz.
669	Usunięcie szpetnych rur ciepłowniczych
670	Ukrycie rur ciepłowniczych
671	nie zmieniać drastycznie architektury mostu
672	przede wszystkim schować rury. odnowić bez zmiany pierwotnego charakteru
673	Odtworzenie i utrzymanie historycznego wyglądu, typowa dla takich inwestycji renowacja. Trwałość i jakość materiałów,
674	nie zmieniać układu na siłę, dodanie kładki osobnej pieszo-rowerowej może być fajnym pomysłem
675	Na stworzenie możliwości podziwiania zabytkowych detali Mostów Osobowickich z wybudowanej niedaleko niego, niezależnej kładki pieszo-rowerowej, oraz ukrycie pod tą kładką instalacji obecnie szpecących mosty.
676	Funkcjonalność przede wszystkim. Estetyka.
677	Trzeba zachować ogólny, zabytkowy wygląd. Bez nowoczesnych konstrukcji. Most zapisał się w pamięci wielu Wrocławian. Jest piękny, należy go tylko odświeżyć i utrzymać bezpiecznym.
678	Priorytetem "wizualnym" powinno być schowanie sieci ciepłowniczej.
679	Odświeżenie i wyczyszczenie wszystkich murowanych elementów i utrzymywanie ich w czystości
680	Zabytek, zabytkiem...należy przede wszystkim skupić się na jak najmniejszym zablokowaniu mostu przez ruch
681	Przede wszystkim warto wziąć pod uwagę praktyczne aspekty, czyli zapobieganie korkom, które będą się tworzyły na zabytkowym moście szpecąc go.
682	Zachowanie zabytkowego wyglądu
683	Żeby żaden konserwator nie wymyślił tam no kostki brukowej
684	Na użyteczność mostu i przystosowanie do aktualnego ruchu w mieście.
685	Na wyjątkowej urody balustradę i kolorystykę materiałów, z których jest wykonana. Na jak najmniejszą ingerencję w oryginalny wygląd.
686	przede wszystkim należy zapewnić funkcjonalność, najbardziej rzucają się w oczy wieżyczki i jedynie one zasługują na ewentualne zwrócenie uwagi
687	szacunek do zabytków, ale jednak ważniejszy jest komfort mieszkańców
688	Zachować jak najwięcej z jego charakteru, odnowić a nie przebudować



689	odtworzenie wszystkich detali architektonicznych i odpowiednie ich wyeksponowanie
690	Zapytkowe zdobienia
691	By elewacje mostów były odświeżone i by z zewtarz wyglądały tak jak kiedyś. Dodać stare latarnie, które danadza mu wieczorem uroku. Schować rury. Skupić się nad widokiem z perspektywy spacerujących po wałach. A to jak będzie wyglądała jezdnia jest mało istotna dla samego mostu.
692	Nie mam zdania
693	Zachować oryginalność tej budowli
694	Estetyka wykończenia nawiązująca do okresu pierwotnego powstawania
695	Jeżeli chcemy dbać o zabytki to zamknijmy ten most i oglądajmy go z daleka. A obok postawmy 2 funkcjonalny. Obawiam się że nie uda się pogodzić funkcjonalności bezpieczeństwa i utrzymania wartości zabytkowej przeprawy. Dziś miastu potrzeba przede wszystkim funkcjonalności i bezpieczeństwa!
696	Schować rury i przywrócić przedwojenny wygląd mostów tj. wieżyczki widokowe
697	Przed wszystkim mosty powinny odzyskać przedwojenny wygląd: wieże, latarnie. Maksymalnie należy zachować stylistykę mostów i kolor płytek. Fajnie byłoby schować rury gazociągu.
698	na wykończenia, ozdobne elementy muru, przywrócenie dawnego pierwotnego wyglądu, ale z zachowaniem bezpieczeństwa dla przemieszczających się osób
699	Pozbyć się tej okropnej rury i odbudować zabytkowe wieżyczki. Mimo, że jest to zabytek, to ze względu na hałas "beton stylizowany na kostkę" na pasie współdzielonym przez tramwaj i auta (w wariantach 2,3,4) to TRAGICZNY pomysł. Tutaj teraz źle się mieszka, bo auta pędzące na moście generują taki hałas, że zagłuszają rozmowę telefoniczną w mieszkaniu na 6 piętrze. Ta kostka absolutnie nie wchodzi w grę i zostanie ostro oprotestowana. proszę zbadać jakoś jak bardzo tutaj niosą się dźwięki. Normy są na bank przekroczone.
700	Na estetykę wykończenia, uważam że pozostawienie rur na zewnątrz mostu bardzo go oszpeci. W razie budowy dodatkowej kładki, powinna ona nawiązywać do stylistyki mostu, lub być możliwie minimalistyczna
701	Odtworzyć most takim, jakim był pierwotnie.
702	Elewacja
703	Oprócz oczywistego odnowienia, oczyszczenie przestrzeni przed wjazdem na most: cofnięcie ogrodzeń, reklam i słupów trakcyjnych p ostronie północnej by wyeksponować wjazd. Odtworzenie latarni.
704	Ukrycie sieci ciepłowniczej i odtworzenie "wieżyczek".
705	Wyskponowac detale, założyć ciekawą iluminację -stylowe lamy wzdłuż mostu?
706	W obecnych czasach można zrobić renowację zabytków w piękny sposób mimo, że w jakiś sposób unowocześnimy zabytek. Można tak wybudować kładkę pieszo-rowerową, by znajdowała się po zachodniej stronie. Wtedy po wschodniej stronie zostanie zachowany pierwotny wygląd, a z uwagi na położenie mostu to właśnie wchodnią część zazwyczaj widzimy i podziwiamy.
707	Filary, zdobienia, zakrycie rur, oświetlenie, piaskowanie oraz powłoka ANTYGRAFFITI
708	Na nic. Za mostami znajduje się wielka płyta, współczesne bloki i domy „klocki” z PRL. W stronę miasta szpital psychiatryczny, kryminal i port. Otoczenie nie wymaga pieczołowitości w trakcie remontu. Most Osobowicki nie pełni żadnej funkcji widokowej, jego znaczenie dla pieszych jest niewielkie. Nie warto marnować czasu i pieniędzy na przywracanie każdego detalu.
709	Najlepiej byłoby ukryć rury ale nie kosztem komfortu użytkownika



710	zabytek zabytkiem ale wygoda coraz większej liczby mieszkańców jest ważniejsza. W wielu europejskich miastach do starego dobudowuje się nowe i jest ok.
711	Trakcja tramwajowa szpeci widok mostu. Należy też unikać czerwonego podłoża czyli ścieżek rowerowych.
712	Uważam że most przede wszystkim powinien być wygodny dla współczesnych podróżujących i to powinien być najważniejszy element przebudowy mostu a nie jego wygląd.
713	na rekonstrukcje szczegółów
714	zadbanie o estetykę obiektu, eksponowanie detali architektonicznych, opis jego historii
715	Na uwydatnienie ich piękności i podświetlenie
716	pozostawienie klinkieru przy chodnikach. ważniejsza jest funkcja użytkowa
717	Rozbudować most lub drugi, utrzymując wartości architektoniczne poprzedniego mostu. Chyba że wrócimy do mostów drewnianych lub przepraw gondola przez odry, to też miało swoją wartość zabytkową. Jeżeli jest tak wartościowy można obecny most zabrać do muzeum innauczając o nim, ale wybudować most który sprostą ruchowi aut, komunikacji, pieszych i rowerzystów w 2021 roku a nie w 1897
718	Estetykę i historyczne detale
719	wywalić rurę, zmniejszyć ruch samochodów
720	Szpecące rury
721	jaki zabytek? miasto w pierwszej kolejności powinno zadbać o użyteczność a następnie o wartości wizualne
722	Zabytek nie może stać na przeszkodzie rozwojowi. Jeśli już tak się troszczycie to dobudujcie drugi most w stylu pierwszego, zamiast kładki
723	Ukryć RURY ciepłownicze !!!
724	Głupie pytanie. Skoro są zabytkowe, należy zachować elementy z tej perspektywy najcenniejsze
725	Nie mam zdania
726	To jest jedna z ważniejszych spraw na które trzeba zwrócić uwagę! Musimy dbać o nasze dziedzictwo i historię naszego miasta a z pewnością most osobowicki do niej należy i jest jej pięknym przykładem! Priorytetem powinno być zachowanie charakteru tego mostu, schowanie rur, przywrócenie zabytkowego charakteru, zwrócenie uwagi na detal architektoniczny - to są sprawy, których nie można pominąć - mosty w mieście są widoczne w swej całej okazałości, nie da się ich ukryć/schować zabudować innym budynkiem, trzeba o nie dbać tym bardziej we Wrocławiu, który szczyli się mianem miastem stu mostów. Już ten błąd z rurami popełniliśmy na mostach pomorskich - nie powtarzajmy błędów, by tak jak w tym przypadku ktoś później nie musiał ich poprawiać. Most osobowicki może być piękny, sprawy by znowu błyszczał - przywróćmy mu dawną wartość!
727	Zostawić w takim kształcie tylko poszerzyć jezdnię.
728	Na zachowanie historycznego charakteru mostu
729	Na nic szczególnego, zabytki powinno przechowywać się w muzeum jako wartość historyczna, a cała infrastruktura drogowa powinna być dostosowana do współczesnych czasów i przepustowości jakiej 100 lat temu nie było.
730	Rury powinny zostać schowane.
731	Na balkoniki które można by było wykorzystać jako punkty widokowe



732	Dobudowa Kładki pieszo-rowerowej jest zdecydowanie najlepszym pomysłem. Aspekty funkcjonalne przedkładał bad wizualne.
733	Wszystko! Schować rury.
734	zachowanie tak dużo charakteru mostu jak tylko to możliwe, czyli zostawienie tych małych prześwitów z kutymi elementami, wieżyczek itd.
735	Na odrestaurowanie istniejących elementów zabytkowych, ewentualnie rekonstrukcje elementów nieistniejących.
736	z perspektywy osoby przemieszczającej się mostem niewielkie znaczenie ma to czego nie widac... ale jesli to zabytek to fajnie gdyby chociaz balustrady wskazywały na to, moze jakies stylizowane latarnie zamiast tych obrzydliwych aktualnych?
737	nie wiem
738	Należy wyeksponować walory architektoniczne i zabytkowe mostu oraz ukryć rury ciepłownicze szpecące konstrukcję mostu.
739	Na zachwianie oryginalnego wyglądu, renowacja zgodnie z pierwotnymi planami. Pozbycie się rur ciepłowniczych.
740	na elementy zdobienia balustrad mostu
741	elementy estetyczne
742	O tym decydują przepisy odrębne.
743	zeby byl nadal tak piekny jak dotychczas

6. Dodatkowo wraz ze zmianami na Mostach Osobowickich, na ul. Bałtyckiej proponuje się wprowadzenie 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.

l.p.	Treść opinii
1	Nie mam zdania
2	Nawrotka nie rozwiąże problemu, myślę że jeszcze go pogłębi, samochody które będą musiały zawrócić stworzą korek ponieważ w stronę centrum zawsze jest dużo samochodów. To jak niby miałyby te samochody zawrócić jak droga zajęta
3	Nie sądzę żeby to było dobre rozwiązanie ponieważ jest tam duże natężenie ruchu
4	Przydałyby się
5	Wariant B zapewnia większą płynność ruchu po realizacji wariantu IV. Ulicę Jugosłowiańską na końcowym odcinku należy oznakować jako jednokierunkową, tylko dla wyjeżdżających z osiedla, aby zablokować tranzyt przez osiedle.
6	Po co? Jest przy Obornickiej 300 m dalej.
7	Nie
8	Ul. Bałtycka jest zakorkowana w obie strony. Nie wyobrażam sobie nawrotki w tamtym miejscu.
9	Nie mam zdania.
10	tworzenie korków przeciw mieszkańcom
11	Myślę, iż wariant A będzie lepszy.
12	Jedna i druga do bani !!! z punktu kierowcy
13	Osobny pas do nawrotki i to dość długi, bo chętnych do tego manewru nie zabraknie. Nawet kosztem trawnika. To nie jest trawnik "użytkowy", nikt tam nie robi pikniku ani psa nie wyprowadzi pomiędzy pasami ruchu. Zieleń tak, ale niekoniecznie na środku drogi.



14	Wariat A pozwoli na szybsze zawracanie i jazdę w kierunku centrum miasta pojazdom wyjeżdżającym np. z ul. Na Polance
15	Zbyt bliska odległość od mostów może skutkować kolizjami drogowymi. Nawrotkę należy zorganizować za ul. Jugosławiańską.
16	Należy wykonać fizyczną blokadę uniemożliwiającą skręcenie w lewo zaraz za mostem. Na jezdni w kierunku centrum po zwężeniu do jednego pasa poprowadzić pas na lewą stronę aby główny ciąg był do jazdy na wprost a na pas do skrętu w prawo w Osobowicką należałoby zmienić pas, ponadto zrobić odcinek pasa rozbiegowego dla aut zawracających aby mogły się płynnie włączyć na pas do jazdy do centrum
17	wariant B wydaje się lepszy
18	Moim zdaniem z perspektywy pasażera jest to doskonały powód, by MPK nie stało długo na mostach jak w chwili obecnej. Jestem jak najbardziej ZA! Kierowcy samochodów mogą być sprzeciwni, bo nie widzą sensu stania najpierw na jednych światłach na moście północnym, potem przed nawrotką, a potem przed mostami.
19	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
20	moim zfaniem nie ma srnsu ro ic nawrotek, wystarczy tak dograc swiatla dla samochodow i mpk, zeby lewoskret byl w tym samym czasie, wtedy mpk i sanochody jadace w lewo beda przejezdzac na jednym cyklu bez problemu.. jak
21	To strata pieniędzy. Bezsensowne. Nie rozładowuje korków a je nasili. Przejazd przez podwójne torowisko będzie kolizyjny i niebezpieczny. A do tego istnieje prawdopodobieństwo że duża część kierowców wjedzie w Jugosławiańską.
22	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'. Natomiast zastanawiam się nad tym, dlaczego nie da się tak ustawić sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu przy mostach, aby ruch we wszystkich kierunkach był możliwy? W naszym mieście funkcjonuje przecież system inteligentnego sterowania transportem (ITS). Wtedy nie byłyby potrzebne dodatkowe nawrotki, zabieranie pasów, ingerowanie w pas zieleni, przecinanie linii tramwajowych etc.
23	Wariant B wydaje się być bezpieczniejszy pod kątem ewentualnego "korkowania się" w kierunku Osobowic (pas do zawracania jest dłuższy i zmieści się więcej aut).
24	Lepsza bliżej Obornickiej mimo większego kosztu, bo nie powinna blokować mostu korkami.
25	Wariant dalszy od mostu powinien nie powodować częstego blokowania mostu przez koniec korka. Wariant blisko mostu może zablokować ruch na moście zwłaszcza po południu.
26	codziennie dojeżdżam do przedszkola z dziećmi z lipy piotrowskiej na plac Bema. Zależy mi żeby jak najmniej blokować trasę wlotową do Wrocławia i powrotną! Już teraz dojazd trwa ponad 30 minut.
27	Jestem za wariantem B - powoduje najmniej przeszkód w płynności ruchu
28	Jak dla mnie ok
29	wariant B, mimo wyższych kosztów wydaje się być lepszą inwestycją
30	Ryzyko obciążenia ruchem tranzytowym ul. Jugosławiańskiej nie jest dobrym pomysłem.
31	Obie są złym rozwiązaniem. Powinien zostać lewoskręt w ul. Osobowicka taki jak jest.
32	Ogólnie to autem powinno być trudniej niż pozostałymi środkami lokomocji.



33	Myślę, że to rozsądny kompromis. Wersja B jest moim zdaniem lepsza, bo nawrotka jest dalej od skrzyżowania i sądzę, że byłyby mniejsze korki.
34	Preferuję wariant A, ponieważ jego realizacja będzie nie odbędzie się kosztem terenów zielonych.
35	Obawiam się, że oba warianty spowodują zwiększenie korków w tym rejonie i utrudnią ruch. Najsensowniejszym rozwiązaniem byłoby wybudowanie obok dodatkowej kładki pieszo-rowerowej. Przy łącznych kosztach całej inwestycji, myślę, że warto zainwestować trochę więcej, aby uzyskać zdecydowanie lepszy efekt. Po prostu poszerzyć most z centrum w stronę Osobowic tak, aby dało się wygospodarować lewoskręt, który nie kolidowałby z komunikacją zbiorową.
36	Wydaje mi się, że sensowniejszy pod kilkoma względami będzie wariant I nawrotki. Znajduje się bliżej skrzyżowania, co ma sens dla jadących w kierunku osobowic, nie zabierze dużo z pasa zieleni, bo nie będzie wymagała budowania dodatkowego pasa na dotychczasowym pasie zieleni. Z opisu wynika też, że koszt tego wariantu jest niższy. Myślę, że nawet kosztem zabrania tych 100metrow pasa z ul. Bałtyckiej celem zrobienia pasa do skrętu, nie wpłynie jakoś bardzo znacznie na korki w tym obrębie w godzinach szczytu.
37	Opcja A - jak najbliższa możliwość skrętu od mostu
38	Najlepszy będzie wariant krótszy z zajęciem części istniejącego pasa ponieważ najczęściej nie jest on wykorzystany w calosci
39	Wariant B wydaje mi się lepszy, ponieważ w godzinach szczytu często korek sięga ulicy Jugosławiańskiej, więc zawrócenie i tak było by utrudnione. Tym bardziej że trzeba jeszcze zmienić pas na prawy, co jest niebezpieczne jeżeli lewy pas jest zakorkowane (mniejsza widoczność).
40	To zły pomysł, ciągi/przeptyw pojazdów powinno się optymalizować. Tam nie jeżdżą wyłącznie samochody osobowe, ale też większe auta dostawcze i obsługujące budowy. To spowoduje kolizje na nawrotce.
41	obie wersje są ok
42	Nawrotki nie są dobrym pomysłem. Obecny układ (możliwość skrętu w lewo bezpośrednio z mostu) to najbardziej optymalna opcja, która nie wpłynie negatywnie na resztę układu drogowego i powstawanie kongestii drogowych w dalszej części ul. Bałtyckiej i pobocznych uliczek.
43	Raczej wolę opcję B, jednak nie mam wyraźnych preferencji w tym temacie
44	Najważniejsze są jak najmniejsze utrudnienia w ruchu spowodowane nawrotką nie tylko dla nawracających ale i dla korzystających z ul. Jugosowiańskiej i ul. Bałtyckiej i jak najlepsze możliwości łatwej nawrotki
45	jestem przeciw nawrotkom
46	Wariant B wygląda na wygodniejszy i bezpieczniejszy
47	Dla wariantu II w mojej modyfikacji (dwa pasy z centrum w stronę ul. Osobowickiej i Bałtyckiej) to jest ciekawy pomysł pod warunkiem, że środkowy pas przeznaczamy dla pojazdów komunikacji miejskiej do skrętu z mostów w ul. Osobowicką z mostów, pozostałe pojazdy mają 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.
48	Jest ok
49	Wariant B umożliwia uniknięcie utrudnień w ruchu na Bałtyckiej
50	Wariant B jest droższy ale lepiej spełni swoje zadanie.
51	Nic głębszego nie można wymyśleć jak ta nawrotka.
52	wybrałabym wariant A z lepszym dojazdem do centrum i zwężeniem Bałtyckiej
53	Ni potrafię się wypowiedzieć.



54	Lewoskręt może pozostać, o ile nie będzie odbywać się z torowiska na moście i umożliwi się bezpieczne opuszczenie skrzyżowania (np. przez skróconą fazę zielonego z Bałtyckiej na most). Zamiast nawrotek można dużo taniej umożliwić zawracanie na skrzyżowaniu Obornicka/Bałtycka (jak to było jeszcze jakieś 3-4 lata temu).
55	Nie mam zdania
56	tam nie powinno być nawrotek, a ruch jak na mostach w Łodynie. Most służy do płynnego przepływu ludzi. Wszelkie 'nawrotki' utrudniają ten przepływ.
57	lepszy wariant B, wjazd w Jugosłowiańską i tak jest uciążliwy, raczej nie będzie kusił tranzytowców
58	Powinna być nawrotka na kleczkowskiej
59	Nie wiem
60	trudno powiedzieć
61	Spowalniacz ruchu
62	Wariant B jest bardziej optymalny i bezpieczniejszy. Ryzyko większego ruchu na Jugosłowiańskiej wydaje się znikome, jedynie mieszkańcy okolic Jugosłowiańskiej i Bezpiecznej będą zainteresowani korzystaniem z tego łącznika. Co sprowadza się do przeniesienia ruchu z Czeskiej na Jugosłowiańską.
63	Preferuję wariant B
64	warianty są nieczytelne, proszę upraszczać rysunki techniczne zanim załączy się je do konsultacji społecznych
65	Nie mam opinii na ten temat
66	nie wiem- brak samochodu
67	Zły pomysł, powstaną przez to tylko dodatkowe korki.
68	Preferowana wersja z "zwrotką" bliżej mostu.
69	Nie przeszkadza mi nawrotka, pokonanie autem kilometra nie jest samo w sobie problemem. Istotna jest płynność ruchu
70	Jestem za ułatwieniem ruchu!
71	Nawrotka to dobry pomysł, bo na samym moście niezbędne jest wprowadzenie zakazu skrętu w lewo, w ulicę Osobowicką. Lepszym rozwiązaniem jest nawrotka w wariancie A.
72	Słuszne rozwiązanie
73	Bardzo fajne
74	Nie jestem do nich przekonana. Wolałabym ich uniknąć.
75	Wariat B wydaje się rozsądniejszą opcją przez zmniejszenie możliwości korków.
76	Wydaje mi się że nawrotka B jest najwygodniejsza
77	Drugi wariant nawrotki jest lepszy - w pasie zieleni, nikomu nie zawadza, a jednocześnie nie za daleko od skrzyżowania z Osobowicka.
78	Uważam, że nawrotka bliżej ul. Osobowickiej jest lepsza, ponieważ jest ona bliżej i przy okazji ograniczy prędkość na odcinku ul. Bałtyckiej
79	rzecz całkowicie nie potrzebna, utrudniająca ruch samochodowy
80	Sam pomysł nawrotki jest ok. Czytałem opis. Nie znalazłem szczegółowych rysunków proponowanych wariantów.
81	Uważa,, że są one absurdalne i jedynie skomplikują całą komunikację. Przy tym natężeniu ruchu nie jest to dobry pomysł.
82	To beznadziejny pomysł i osoba, która na niego wpadła na pewno nie jeździ tamtędy regularnie. Korki w godzinach szczytu od Pomorskiej i na Bałtyckiej oraz Obornickiej są ogromne. To utrudnianie życia mieszkańcom.
83	Stawiam na wariant A, by w zasadzie od razu móc skręcić w Osobowicką.



84	Zdecydowanie wariant 2. Problem ewentualnego wjazdu w jugosłowiańską jest sztuczny. Czeska jest jednokierunkowa i nikt nie skraca sobie drogi przez bezpieczną.
85	Wybór spośród wariantów, z których każdy jest zły to nie jest wybór, tylko narzucona narracja. Sprzeciwiam się takiej formie konsultacji społecznych, ponieważ nie mają one żadnych znamion demokratycznego procesu.
86	Nawrotka przy Jugosłowiańskiej może blokować ruch na ulicy Bałtyckiej, należy tak to zaprojektować aby nie było spowolnienia na tej ważnej arterii komunikacyjnej w kierunku północnym
87	Wariant A. Nie należy zawężać terenów zielonych.
88	Są kompletnie bez sensu. Jak wspomniałem, realną nawrotką jest jej naturalna geometria na skrzyżowaniu z ul. Obornicką. Wszelkie próby budowy przejazdów przez torowisko to celowe stwarzanie niebezpieczeństwa i blokady ruchu na wszystkich kierunkach bałtyckiej i jego torowisku. Proszę udać się na Żmigrodzką i poobserwować nawrotki przez torowisko wykonywane przez samochody osobowe, Tiry. Można też bliżej (z urzędu) na Drobnera. To są po prostu i niebezpieczne i wręcz "głupie" pomysły. Oprócz tego na Osobowicką jednak sporo aut i autobusów skręca z mostu Osobowickiego.
89	To nie jest do końca dobre rozwiązanie. Pamiętajmy że priorytet będzie miała KM. A dodatkowa nawrotka tylko wydłuży cykle świetlne.
90	Nawrotka bez zabierania pasa dla samochodów
91	Uważam, że ciekawy jest wariant B. Przede wszystkim pozwoli uniknąć zatorów w godzinach szczytu, które już teraz są uciążliwe, a przy wyłączeniu jednego pasa ruchu proponowanego w wariantcie A byłyby jeszcze większe.
92	Bardzo zły pomysł, ludzie w tych "nawrotkach" lub ich otoczeniu utkną i będzie więcej wypadków. Dodatkowym problemem i zagrożeniem jest przecinanie się "nawrotek" z torowiskiem, co może prowadzić do dodatkowych kolizji i dalszego pogłębiania problemów z KM.
93	Wariant A - niedobry Wariant B - dobry
94	Nawrotka B położona tak, aby można było skręcić w ul. Jugosłowiańską.
95	Jest szansa ze odblokują ruch aut skręcających w lewo z Mostu.
96	OK
97	2 wariant ułatwi dojazd do ul. Jugosłowiańskiej ale niestety kosztem zieleni. 1 Wariant niby zabiera jeden pas ruchu ale jest to pas ruchu który de facto pojawia się dopiero za mostem, nie ułatwi dojazdu do ul. Jugosłowiańskiej.
98	dziwny pomysł, myślę że warto zastanowić się nad rondem
99	ok
100	Wariant B jest lepszy skoro nie będzie generował zatorów
101	program korek +
102	Jeśli będzie miejsce to dlaczego nie.
103	nawrotka jest złym rozwiązaniem, a może małe rondo ?
104	Należy wybrać wariant A. Wzrost ruchu tranzytowego na ulicy Jugosłowiańskiej jest niedopuszczalny.
105	Nie korzystam - więc się nie wypowiadam.
106	Powinno zostać tak jak jest teraz
107	Drugi wariant nawrotki ma większy sens bo pozwala na skręt w Jugosłowiańską
108	Utrzymać skręt w lewo!
109	obawiam się, że wpłyną na przyblokowanie ruchu, z tego względu wariant "odleglejszy" wydaje się być lepszy



110	Sądzę, że lewo skręt będzie najlepszym rozwiązaniem. Jeżeli musiałbym już wybierać spośród tych wariantów, to ten, który nie spowoduje zwężenia ul. Bałtyckiej na rzecz zawrotki. Czyli należy zmniejszyć pas zieleni.
111	Nawrotka okay choć będą próby łamania zakazu Nie wiem gdzie kliknąć boje się że stracę wpisujący formularz. Piszę z telefonu
112	Są konieczne
113	Mam irrelevantny stosunek do tego rozwiązania
114	Wybieram wariant 2 gdyż wcześniejsza nawrotka być blokowana przez auta stojące na czerwonym świetle jadące w stronę centrum
115	Jestem za wprowadzeniem nawrotki
116	Zostawcie skręt w lewo
117	Dobrze by było powrócić do sytuacji sprzed budowy ul. Bałtyckiej i zrobić lewoskręt w ul. Jugosłowiańską i z Jugosłowiańskiej w 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 nawrotki
118	Nawrotka to dobry pomysł, udrożni most i nie będzie niebezpiecznych korków przy skręcie w Osobowicką
119	Lepiej bliżej mostu niż dalej
120	Z perspektywy kierowcy i przepustowości lepszy jest wariant B - nawrotka dalsza. Auta nawracające nie blokowałyby ul. Bałtyckiej, akumulacja następowałaby później.
121	Ważne jest, żeby nawrotka nie generowała korków na skrzyżowaniu z Osobowicką, więc zdecydowanie lepiej wg mnie wypada wariant B. Będzie też więcej miejsca do skrętu w Osobowicką. I można zjechać na osiedle w prawo po nawrotce. Dodanie pasa zamiast wydzielania go z istniejących też jest moim zdaniem lepsze.
122	To jest zły pomysł - miejsce do skrętu powinno być tak jak obecnie.
123	Wariant B wydaje się lepszy - dalej od mostu nie powinien powodować zatorów na lewym pasie.
124	Nawrotka bliżej mostu wydaje mi się lepsza, bo skręt w lewo byłby szybszy, ale na ulicy Bałtyckiej nie bywam i szczerze mówiąc - nie wiem, który wariant jest w rzeczywistości lepszy.
125	nawrotki nie powinny blokować ruchu osób jadących na północ, najlepiej jakby można było skręcić w lewo bezpośrednio z mostu
126	Cztery pasy ruchu /po dwa w każdym kierunku/ zapobiegają wykonywaniu nawrotki.
127	wariant b, oddalenie od mostów to mniejsze ryzyko zakorkowania mostów
128	Wariant A - uważam za lepszy
129	Wydaje mi się, że nawrotka B jest zbyt daleko od mostów - w zasadzie można podjechać jeszcze kawałek i zawrócić na skrzyżowaniu z ul. Obornicką.
130	wariant A - bardziej intuicyjny, bez ryzyka obciążenia Jugosłowiańskiej, nie kosztem zieleni, tanszy - nie szkodzi, że kosztem pasa na wprost - to miasto, nie autostrada; ryzyko zatorów można zmniejszyć przez odpowiednie ustawienie cykli świateł
131	wolę 1
132	Lewoskręt z mostu w osobowicką
133	Wersja b ma osobny długi pas, nie będzie tamowała samochodów jadących prosto
134	Obecny lewoskręt na moście jest beznadziejny. Zlikwidowanie go i zrobienie nawrotki na bałtyckiej w jakiegokolwiek zaproponowanej formie jest pozytywną zmianą
135	Zdecydowanie lepszym rozwiązaniem jest wariant B, ponieważ umożliwia się "schowanie" samochodu i nie blokowanie pasa ruchu przez zawracającego.
136	Wariant B jest lepszy. Umożliwi skręt w ul. Jugosłowiańską dla mieszkańców osiedla -



	szybszy dojazd i mniejszy ruch na ul. Osobowickiej.
137	Uważam, że lepszą opcją jest wariant A, bo prawdopodobieństwo zatoru jest bardzo małe. Na moście i tak jest tylko jeden pas.
138	W wariacie B nawrotka nie będzie powodować nadmiernej kumulacji aut na ul. Bałtyckiej, jest to lepsze rozwiązanie niż poświęcanie jednego pasa ruchu.
139	Wariant B
140	Nawrotka musi mieć osobny pas, więc wariant B jest słuszny
141	Obydwa są dobre.
142	Drugi wariant, nawrotka blisko skrzyżowania doprowadzi do zatoru.
143	drugi wariant nawrotki jest lepszy, nawracając dalej od skrzyżowania jest szansa że nie będzie zatorów takich jak teraz powstają po przebudowie pl. Orłąt lwowskich na ul Piłsudskiego.
144	Dodatkowy pas do zawracania to najlepsza opcja. Zawracam codziennie na ul. Piłsudskiego i blokuję cały ruch nerwów mnie to kosztuje niemało. Wariant B
145	skręt w lewo bezpośrednio z mostu
146	Jako mieszkaniec uważam ,że są nie potrzebne
147	Zdecydowanie drugi wariant jest rozsądniejszy.
148	na pewno będzie bezpieczniej, tylko czy to nie zwiększy korków na Bałtyckiej w kierunku centrum, bo w godzinach szczytu już są? Czy nie lepiej dla MPK i skręcających w lewo nie zrobić osobnej sygnalizacji na moście
149	Wariant B wydaje się lepszy bo znajduje się dalej od skrzyżowania przez co zawracające auta nie będą blokować pasa zaraz przy skrzyżowaniu
150	Wariant B, zdecydowanie.
151	Wariant bliżej ulicy Osobowickiej jest lepszy-kierowcy bliżej nawrócą i nie będą zmuszeni pokonywać kilkaset metrów bez potrzeby.
152	Wariant A, jest mniej inwazyjną zmianą, blisko skrzyżowania i w niedalekiej odległości od mostu, dodatkowo nie narusza pasa zieleni. A zieleń w mieście jest już wystarczająco, systematycznie ograniczana.
153	Nawrotka A jest lepszym rozwiązaniem, gdyż nie zniszczymy z tego powodu pasa zieleni oraz uniemożliwimy wjazd ruchu tranzytowego w ul. Jugosłowiańską, należy jednak zwrócić uwagę na zabezpieczenie jej, aby nie powstawały korki od strony mostów i nie dochodziło do wypadków na zachodniej jezdni ul. Bałtyckiej (włączanie się do ruchu z nawrotki i zmiana pasa na prawy do skrętu w ul. Osobowicką).
154	Uważam, że wariant A jest lepszy, jednak nie jest to dla mnie kwestia szczególnie ważnej rangi. Obojętne.
155	lepszym wyborem wydaje mi się wariant b
156	Dalsza nawrotka nie zabiera pasu i daje możliwość dojechanie na osiedle przez ul. Jugosłowiańską
157	Jedyni to obojętne
158	Ok
159	Zdecydowanie wariant A. Nie można dopuścić do zwiększonego ruchu na ul. Jugosłowiańskiej, wpuszczenia ruchu w osiedle
160	będzie generować duże korki. Wiele aut jedzie mostem i skręca w Osobowicką, aby nie jechać do osiedli na zachodzie przez Kurkową, trasę Mieszczańską. Nawrotka na Bałtyckiej zamiast skrętu z mostu w lewo to b. zły pomysł.
161	Nie ma to dla mnie znaczenia
162	Wariant 2 jest rozsądny, ale tramwaje nadal będą blokowały ruch przy skręcie.
163	Super



164	nie istotne - "nawrotka" jest zawsze przyznaniem się do projektowej klęski - tu powinien być zwykły lewoskręt
165	Wariant B (za skrzyżowaniem z Jugosławiąską)
166	istotne jest zminimalizowanie ryzyka powstawania zatorów w godzinach największego obciążenia ruchem, zatem wariant B wydaje się być optymalny
167	Obydwa są akceptowalne.
168	wyduje mi się, że nawrotka w punkcie B będzie lepsza ze względu na długość pasa nawracania i nie będzie powodowała takich korków
169	A gdyby tak bez nawrotek?
170	Należy zachować dotychczasowe rozwiązanie-skręt w lewo na moście
171	to dobre pomysły
172	niestety ale obydwie rozwiązania są złe i mogą tamować ruch
173	Wyduje mi się, że wariant B jest lepszy - nie zabiera 2 pasa w kierunku kamieńskiego, ale należy przemyśleć wjazd na Bałtycką by nie zwężać do 1 pasa ul. Bałtyckiej
174	Nawrotka dalej od skrzyżowania wydaje się lepsza
175	Zbędne nakładanie drogi przez mieszkańców rozrastającego się osiedla. Większa możliwość kolizji z tramwajem oraz spowolnienie ruchu tramwajów na tamtym odcinku.
176	nie uważam żeby był potrzebny
177	Jako rozwiązanie idealne zalecałbym obserwację i przeprowadzenie statystyki co do tego jak wygląda ruch w tamtej okolicy. Myślę że to dość dobry pomysł, który sprawdziłby się jedynie w przypadku zastosowania ronda. Codziennie przejeżdżam w tym kierunku kilkakrotnie - co podpowiada że tworzący się w kierunku centrum korek może uniemożliwić bezpieczny manewr, szczególnie w godzinach porannych. Więc nawrotka na plus ale przy zastosowaniu ronda, przebudowie skrzyżowań i sygnalizacji na bezkolizyjną - niestety ucierpi płynność ruchu na głównej trasie
178	nie mam zdania
179	Propozycja nawrotki jest w moim mniemaniu skrajnie nieodpowiedzialna i bardzo chciałbym, żeby twórca tego zaniechanego pomysłu pojawił się na ul. Bałtyckiej w godzinach szczytu. Zobaczyłby wtedy, że nawrotka spowoduje totalny paraliż ruchu tramwajowego, bo nie wierze, że kierowcy nie będą wjeżdżać na tory próbując nawrócić, a to zablokuje ruch tramwajowy w tym miejscu i będzie to gorsza alternatywa dla obecnego lewoskretu w ul. Osobowicka. Do tego należy dodać bardzo duże ryzyko wypadków jakie pojawiłyby się przy takim rozwiązaniu, ponieważ auta musiałby przecinać pas ruchu w kierunku centrum, a następnie próbować albo wjechać praktycznie od razu w ul. Jugosławiąską (która notabene nie jest gotowa na przyjęcie tak ogromnej ilości aut i szczerze współczuje mieszkańcom osiedla jeśli doszłoby to fazy realizacji tego pomysłu) albo ustawić się na pasie do skretu w prawo w ul. Osobowicka, a pas ten też zacznie się korkować dość szybko jeśli dojdzie do likwidacji lewoskretu z mostu, więc auta próbujące się dostać na pas do skretu w ul. Osobowicka będą blokować auta próbujące jechać pasem w stronę centrum.
180	Bez komentarza
181	Wariant A wydaje się lepszym - lokalizacja jest mniej inwazyjna, nie mnoży pasów ruchów. Nie będzie też umożliwiała dostania się do ul. Jugosławiąskiej - wariant B daje taką możliwość przy zmianie dwóch pasów ruchu, co może być niebezpiecznym manewrem.
182	Nie mam zdania.
183	Wariant B jest funkcjonalniejszy od wariantu A, ponieważ 1) umożliwia wjazd w ul. Jugosławiąską oraz 2) gdy dużo aut oczekuje na przejazd przez skrzyżowanie z ul. Osobowicką w kierunku centrum, łatwiejsze włączenie się do ruchu.
184	Jest to niepotrzebne utrudnienie ruchu, można zawrócić na skrzyżowaniu ul. Bałtyckiej.



	Ludzie myślą że nie można tego zrobić, przez 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 mostu
185	Wydaje mi się że nawrotka nr 2 będzie lepsza z uwagi na specyficznie wymalowane pasy jadąc w kierunku obornickiej. Tj lewy pas przed mostem jest do jazdy na wprost, a prawy do jazdy w prawo (w kierunku Osobowickiej). W sytuacji wariantu nr 1 może dojść do zwiększenia zakorkowania odcinka przed mostem (który już i tak się korkuje).
186	Nawrotka to zły pomysł. Będzie utrudnieniem dla mieszkańców Osobowic. Nawracając trafimy na sznur aut stojących na Bałtyckiej a stronę centrum
187	Wariant A to kompletna pomyłka. Sama nawrotka nie ma wtedy żadnego sensu. Jeśli już musi powstać to tylko w wariacie B
188	Nie mogę znaleźć tych wariantów :(
189	Jestem za wariantem A, ponieważ jestem przeciwko zwiększeniu tranzytowego ruchu na ul. Jugosłowiańskiej.
190	Należy wybrać wariant A. Niedopuszczalna jest likwidacja zieleni oraz zwiększenie tranzytu przez ulicę Jugosłowiańską.
191	Wariant 2 lepszy.
192	nawrotka wariant B
193	Nawrocka będzie powodowała: 1.większe korki, 2. niebezpieczeństwo, 3. Większe zanieczyszczenie (dodatkową drogą do pokonania)
194	Ponieważ zmiana na moście powinna zmniejszyć jego przepustowość i zachęcić do innego transportu, wariat A wydaje się wystarczający i mniej ingerujący.
195	skręt w ulicę osobowicką tak jak jest obecnie. nic nie zmieniać!!!
196	mam wrażenie że projektu i przebudowa skupione są tylko na poprawie komfortu ruchu pieszych i rowerzystów których na tym moście jest wyjątkowo mało bo nie jest to naturalny ciąg ruchu. nikt chyba nie analizował ruchu kołowego i związanych z nim problemów. m.in nawrotka z wariantu A jest bezsensowna w godzinach szczytu gdzie samochody stojące w korku będą blokować możliwość nawrotu plus samochody włączające się do ruchu na lewy pas Bałtyckiej z ul. Jugosłowiańskiej. w tej sytuacji TYLKO wariant B choć oczywiście można było by zrobić nawrotkę parę metrów dalej na światłach krzyżowania z ul Osobowicką
197	Wariant bez zabierania pasa ruchu nie zmniejszy płynności ruchu
198	Nawrotka A jest lepszym rozwiązaniem bo jest bliżej. Ale autobusy będą przez to dłużej jechać.
199	Nie mam zdania
200	Wariant B brzmi sensowniej.
201	Zdecydowanie lepszym pomysłem jest wariant B (nawrotka dalej oddalona od skrzyżowania). Wąski most zakończony zatorem spowodowanym autami skręcającymi w lewo to pewny sposób na paraliż komunikacyjny.
202	Definitywnie należy wybrać wariant B nawrotki, by nie blokować bałtyckiej w godzinach szczytu, zbudowanie pasu na terenie zielonym jest idealnie, należy usprawnić ruch, a nie blokować go tak jak ma to miejsce w wariacie A!
203	A gdzie mogę się zapoznać? Powinny tu w formularzu być zdjęcia projektów pod tym poleceniem
204	Dwa pasy powinny być w kierunku od centrum a nie do. Zwiększanie ilości pasów do centrum zachęca do wjazdu autem do centrum.
205	Nie umiem zająć stanowiska.
206	Wariant A, ponieważ wymusza pokonanie mniejszej odległości.
207	Wariant B wydaje się sensowniejszy z punktu widzenia przepustowości.



208	Wybieram wariant B, ponieważ nie wprowadza zwężenia ulicy Bałtyckiej z dwóch pasów do jednego.
209	Byleby nie utrudniały życia rowerzystom
210	Wariant A wg mnie wydaje się być lepszym rozwiązaniem.
211	bez sensu pomysł, lepiej zorganizować płynniejszy skręt w lewo za pomocą świateł
212	Wydaje się, że drugie rozwiązanie przy tych samych kosztach ma więcej zalet, bo nie blokuje ruchu na ulicy Bałtyckiej, a możliwość skrętu w Jugosławiańską uznaję jako zaletę, a nie wadę.
213	Lepszym wariantem jest nawrotka B, gdyż mogłaby zapewnić płynność ruchu, oczywiście pod warunkiem zagwarantowania jej także dla tramwajów skręcających w ulicę Osobowicką.
214	Wariant II wydaje się optymalny
215	Chyba bardziej podoba mi się wariant B. Nie miałem nigdy wrażenia, że tam brakuje nawrotki.
216	1 wariant wydaje się sensowniejszy, ponieważ jest on bardziej intuicyjny, nie trzeba dojeżdżać aż 200 metrów do nawrotki i się zastanawiać czy na pewno chcemy nawrócić.
217	To jest nic innego jak tworzenie zatorów.
218	Oba warianty nawrotek są w porządku.
219	Jednokierunkowość lepszym rozwiązaniem.
220	Nigdy tam nie skręcam, zawsze jadę prosto
221	Jest to dobra alternatywa dla obecnego lewoskrętu
222	Niepotrzebne spowalnianie ruchu. Zrezygnowałbym
223	B jest lepszy
224	Wariant A jest najkorzystniejszy. Jest blisko skrzyżowania, jest intuicyjny, ograniczy przekraczanie prędkości i wyprzedzanie na zjeździe z mostu. Wariant B jest niekorzystny ze względu na odległość oraz możliwość wyznaczania przez nawigację tranzytu przez ul. Jugosławiańską.
225	rondo rondo rondo - tam za dużo się dzieje
226	Nie mam zdania
227	Nie mam nic przeciwko.
228	Nie mam zdania
229	Nie mam zdania
230	Nie mam zdania
231	W końcu jakieś normalne rozwiązanie. Nawrotka powinna być bezkolizyjna i umożliwiać zjechanie potem na skrajny Prawy pas więc musi być umiejscowiona dalej
232	B jest lepsza, bo bardziej zniechęca do korzystania z samochodu i zostawiania go poza centrum
233	Wybór wariantu powinien być poparty badaniami na ile samochodów należy przewidzieć pas, który zastąpi lewoskręt, tak by zmieściły się w całości za nawrotką.
234	Wariant b
235	Szczerze mówiąc bez rysunków warianty są nieczytelne, lepiej nie dawać możliwości lewoskrętu z Bałtyckiej w Na Polance, ale może nie rozumiem intencji
236	Nie są niezbędne
237	Brak zdania
238	Moim zdaniem najlepszym wariantem będzie wariant A, ponieważ jest bliżej skrzyżowania z ul. Osobowicką i nie wymaga niszczenia terenu zielonego.
239	A obecnie korkuje się z powodu skrętu w lewo?? Skoro nie, to po co komplikować?



240	Uważam, że wariant B jest lepszy. Pozorne oszczędności powodujące nowe korki nie są dobrym rozwiązaniem.
241	Wariant A jest lepszy ponieważ nie zabierze zieleni pod doatkowe pasy ruchu, dodatkowo zwężenie jedni uspokoi ruch. Obecnie większość kierowców zachęcona szeroką jezdnią zaraz za mostem przekracza znacznie prędkość powodując zagrożenie.
241	Moim zdaniem żadne z tych rozwiązań nie wpłyną na usprawnienie ruchu i jestem za pozostawieniem obecnego układu i możliwości skrętu z mostu w lewo w kierunku Osobowic
243	Zdecydowanie rozwiązanie A.
244	Dobry pomysł
245	Żadna nie jest konieczna
246	we wszystkich wariantach dla ruchu od centrum przewidziany jest tylko jeden pas dla samochodów - wariant 1 wydaje się OK, jednak wariant 2 wydaje się bezpieczniejszy dla aut włączających się do ruchu po nawrocie
247	wariant B ze względu na wydzielenie pasa
248	Nawrotki na moście? Absurdalne.
249	Napisałem o tym we wcześniejszych punktach. Oba warianty są OK, lepszy wg mnie byłby wariant B. Na Bałtyckiej bywają korki do miasta, dłuższy pas na mikśowanie się kierunków ruchu, może dać lepszą płynność. Mam obawy czy samo malowanie na Bałtyckiej wystarczy. Uważam że należałoby fizycznie oddzielić pas włączania się do ruchu.
250	powinno się zachować możliwość skrętu w lewo bezpośrednio z mostu, nawrotka nie będzie wtedy potrzebna
251	Są konieczne
252	Nawrotka zamiast lewoskretu jest OK
253	Żaden z nich nie jest dobry, powinno zostać tak jak jest
254	Nie, fatalny pomysł
255	Nawrotka to super pomysł
256	Nawrotka B tak aby nie zwężać ul. Bałtyckiej i nie powodować korków
257	Wariant B.
258	Wariant A jest lepszy. Niedopuszczalne jest niszczenie pasa zieleni i wpuszczanie zwiększonego ruchu na ul. Jugosłowiańską i w osiedle.
259	Jestem za wariantem A - mniejszy zakres prac budowlanych i mniejszy koszt
260	Wariant A gwarantuje tworzenie się zatorów. W godzinach szczytu korek ciągnie się prawie od ul. Osobowickim, skrócenie pasa wyłączy możliwość prawoskretu, bo oba pasy będą zablokowane. Wariant B wydaje się rozsądny
261	Wybrałabym drugi wariant aby zapobiec korkom
262	Ad A: 1) mam nadzieję, że ktoś policzył pojazdy które by tam zawracały i stwierdził, że proponowana odległość wystarczy, 2) czy dobrze rozumiem, że obok ul. Jugosłowiańskiej jest planowany zanik lewego pasa ulicy Bałtyckiej (od Zmigrodzkiej) ? samochody będą tam musiały zjechać z lewego pasa na prawy, aby ponownie wjechać na lewy. więc raczej wariant B. Będzie też więcej miejsca dla nawracających na przebiegu na prawy pas. Ale wstępnie widzę też możliwość poszerzenia Bałtyckiej między ul. Jugosłowiańską a Osobowicką - teren jest dość pusty.



263	Tereny zielone należy pozostawić, jest ich coraz mniej we Wrocławiu
264	Opcja B jest lepsza, ponieważ nie ogranicza ruchu na ulicy Bałtyckiej gdzie w godzinach szczytu i tak się tworzą duże korki przy obecnej przepustowości.
265	Wariant A jest lepszy. Niedopuszczalne jest niszczenie pasa zieleni i wpuszczanie zwiększonego ruchu na ul. Jugosłowiańską i w osiedle.
266	Niestety przemieszczam się rowerem, jeśli jest taka możliwość bez utrudniania ruchu i przede wszystkim bezpieczna to jestem jak naj bardziej za :)
267	Słabe
268	dobry pomysł.
269	Według mnie wariant A jest lepszy. Nie należy zniszczyć pasa zieleni i wpuścić zwiększony ruch na ul. Jugosłowiańską i w osiedle.
270	jeśli już musi być nawrotka to lepiej na wysokości Jugosłowiańskiej ale najlepiej dać możliwość skrętu w lewo bezpośrednio z mostu
271	chcemy kładki pieszo-rowerowej!
272	Należy zachować możliwość skrętu w lewo z mostu Osobowickiego w ulicę Osobowicką.
273	Wariant A jest zdecydowanie lepszy
274	Jeśli nie wpłynie to znacząco na przepustowość drogi, można wprowadzić takie rozwiązanie.
275	wariant B - będą to lepiej wydane pieniądze niż na żeźby, zdjęcia Merlin i inne nie poprawiające komfortu mieszkańców
276	Wariant B
277	Wariant A jest lepszy. Niedopuszczalne jest niszczenie pasa zieleni i wpuszczanie zwiększonego ruchu na ul. Jugosłowiańską i w osiedle.
278	wariant A jest sensowny
279	wariant B wydaje się lepszy ale może należy zaplanować jeszcze coś innego
280	lepszym rozwiązaniem na miarę XXI wieku byłby lewoskręt wykonany w tunelu tuż za mostem
281	Sądzę, że tworzą duże ryzyko skracania drogi przez niedostosowane do tego drogi osiedlowe, oraz wydłużają drogę i czas przejazdu pojazdów, narażając region na zanieczyszczenie spalinami.
282	Wariant 1 jest wskazany
283	Bardzo dobry pomysł. Zlikwidowałbym również możliwość skrętu z Mostów w Wybrzeże Józefa Conrada-Korzeniowskiego. Sam byłem świadkiem poważnej kolizji dwóch aut - jest to dość niebezpieczne miejsce. Brak jest również możliwości przejścia dla pieszych w rejonie tej ulicy.
284	Sądzę że to dobry pomysł, może to skrócić dojazd w wiele miejsc
285	Nawrotka na terenie zielonym, aby nie blokować pasa ruchu
286	Nie mam zdania
287	Wariant B lepszy.
288	drugi wariant - można po zawróceniu skrócić w jugosłowiańską
289	Nawrotka w lewo tuż za mostem bardzo ułatwiła by ruch i ROZŁADOWAŁA korki
290	ok nie mam uwag
291	Pierwszy wariant wydaje się odpowiedniejszy.
292	dostępny jest lewoskręt z mostów, niepotrzebna komplikacja
293	Należy przede wszystkim zachować przepustowość ulicy Bałtyckiej i nie zwięzać jej celem wykonania nawrotki
294	to chore pomysły



295	Świetny pomysł
296	Tylko Jeśli będą zastosowane światła sygnalizacji i osobne pasy.
297	Dla wykonania nawrotki przejazd autem dodatkowych 100m nie stanowi problemu a spowoduje zwiększenie przepustowości.
298	Oby dwie nawrotki są bez sensu, spowodują niepotrzebne korki i wydłużą jazdę samochodów. Przy tym natężeniu ruchu, to tysiące dodatkowych litrów benzyny i ropy spalonych w tym miejscu i to na pewno nie poprawi komfortu mieszkańców tych rejonów. Zasadą powinno być jak najprostsze rozwiązanie powodujące szybki przepływ samochodów i tramwajów.
299	Wariant A powinien zostać odrzucony. Ucierpi na nim struktura ulicy Bałtyckiej, która zostanie zwężona, dzięki czemu zwiększą się korki na niej. Jediną opcją która powinna zostać zrealizowana jest wariant B.
300	Wariant B jest wg mnie bardziej korzystny z uwagi na duże natężenie ruchu w tej okolicy, który nie zostanie wstrzymany ani spowolniony
301	Sądzę, że już za dużo w tym mieście zabrano zieleni, by po raz kolejny ją zabierać w imię poszerzenia pasów, zwłaszcza wydłużających drogę przejazdu. Chcę miasta dla ludzi, a nie asfaltowo-betonowej pustyni.
302	Nawrotka wariant B - więcej miejsca dla samochodów zjeżdżających z mostu na oczekiwanie na możliwość nawrotki
303	Nigdzie nie znalazłam opisu wariantu nawrotek. Gdzie to jest opisane????
304	Jestem za.
305	Z mostu powinna być możliwość skrętu w lewo w ul. Osobowicką
306	głosuję za wariantem A. Szanujmy mieszkańców Jugosławiańskiej!
307	nie mam zdania
308	Wariant A jest lepszy. Niedopuszczalne jest niszczenie pasa zieleni i wpuszczanie zwiększonego ruchu na ul. Jugosławiańską i w osiedle.
309	Wariant A, nie niszczy zieleni, łatwiejszy w budowie, łatwiejszy w użyciu dla kierowców
310	Nie ma tutaj opisanych tych wariantów, proszę podać linki żeby nie trzeba było szukać. Moim zdaniem im wcześniej nawrotka, tym lepiej, bo samochody nie będą musiały bezsensownie nadkładać drogi. Jeśli nawrotka będzie później, to może się bardziej opłacać jechać Obornicką zamiast Osobowicką. Poza tym możliwość skrętu w Jugosławiańską jest tak naprawdę dyskryminująca dla autobusów, które są wolne, a taki skręt umożliwi dojechanie mieszkańcom okolic Jugosławiańskiej drogą krótszą, niż pokonuje autobus.
311	Przy obecnym natężeniu ruchu pas akumulacji długości ok. 115 m wydaje się być wystarczającym, więc za lepszy uważam wariant A, biorąc pod uwagę niższe koszty i nakład robót.
312	nawrotka jest bez sensu. skret w lewo z mostu w osobowicka jest najprostszy. wystarczy dobrze zgrać światła - z reszta teraz jest całkiem ok.
313	Wariant na poziomie ul. Jugosławiańskiej jest optymalny
314	Nawrotka w wariacie B jest lepsza. Ma wydzielony pas ruchu w oczekiwaniu na przejazd tramwaju. Wydzielony pas ruchu jest za krótki.
315	Wariant A
316	świetny pomysł z tymi nawrotkami, po skręcie w lewo za mostem w zasadzie nie można nic zrobić aktualnie tylko jechać prosto
317	Wariant A
318	nie mam zdania
319	kwestia ustawienia sygnalizacji i ruchu na pasie tramwajowym



320	Auta wjeżdżające na most w storne centrum także stoją na lewym pasie w korku, auta nawracające będą musiały się "wbijać" co utrudni jazdę tym zjeżdżającym z mostu i jeżdżącym do centrum.
321	Nawrotki będą kolidować ruch,przecież można nawrócić skręcając w prawo w kierunku mostów Trzebnickich i jechać tamtędy.
322	proteza mało dopasowana, potrzebny 2-gi most tak było np. w czasie Święta Zmarłych.
323	Druga opcja dalsza od mostów aby nie zwężać jezdni i nie zakorkować ulicy Bałtyckiej
324	Ok
325	Wariant a- nie dla zabierania zieleni
326	Ul. Bałtycka korkuje się w kierunku Mostów Osobowickich. Dodatkowe skierowanie ruchu z nawrotki nasili problem.
327	Wariant B jest lepszy ponieważ umożliwia nawrócenie i zjazd w ulicę Jugosłowiańską oraz nie zwęża ulicy Bałtyckiej od strony mostu.
328	Myślę, że nie jest to konieczne. Kawałek dalej można skręcić w ulicę obornicka.
329	Most Osobowicki wydaje się wąskim gardłem (po obu jego stronach są szerokie drogi, które zwężają się na moście). Dobrym wyjściem byłoby przerzucenie ruchu pieszego i rowerowego na osobną kładkę. Wyjście zapewne droższe, ale z perspektywy planów miasta bardziej perspektywiczne.
330	Nawrotki nie są dobrym pomysłem ponieważ będzie całkowicie paraliżować i tak już zakorkowany całkowicie odcinek ulicy Bałtyckiej przy dojeździe do mostu w stronę centrum. Lewoskręt z mostu w Osobowickiego jest bardzo mocno uczęszczany i musi mieć priorytet.
331	Uważam, że nie ma takiej potrzeby. Teraz jest to dobrze rozwiązane.
332	Myślę, że lepszy dla samochodów będzie wariant B, ponieważ dojazd na ulicę Osobowicką będzie możliwy tylko od ulicy Bałtyckiej, na którą dodatkowo będą się zjeżdżać poprzez nawrotkę auta z mostu i Polanki, a 115m jednego pasa z 2 ulic może być niewystarczające.
333	Uważam, że wariant A jest lepszy.
334	Nawrotka z projektu (<i>zanonimizowane</i>) jest najlepszym rozwiązaniem.
335	Nie mam zdania
336	Nie prowadzę samochodu w tamtej okolicy, więc nie mam opinii.
337	brak uwag
338	nawrotki są dużo lepszym pomysłem niż zawracanie na skrzyżowaniu o ile jest na nie miejsce tak, aby nie utrudniać ruchu innym użytkownikom dróg, np kosztem zwężenia jezdni np do jednego pasa
339	Nawrotki podobają mi się. Wydaje mi się że wariant B lepszy, bo przy dużej ilości chętnych do zawrócenia, nie będzie korków na głównym skrzyżowaniu.
340	34!Obie koncepcje są beznadziejne. I jeszcze wprowadzanie określenia, że to "może" spowodować zatory. TAM BĘDĄ MEGA KORKI. Ktoś kto to zaplanował, chyba nigdy tam nie był i nie jechał samochodem. Nawrotki spowodują, że ani się do Wrocławia nie wjedzie, ani nie wyjedzie.
341	B
342	byleby została zachowana odpowiednia widoczność
343	Wydaje mi się, że wariant B jest lepszy, w związku z tym, że przy jeździe na wprost do centrum często tworzy się korek.
344	Uważam, że nawrotka w wariantcie I (A) jest bardziej korzystna. Uzasadnienie: 1) samochody mają do pokonania krótszą drogę, 2) jej budowa nie odbywa się kosztem pasa zieleni, 3) przekrój ul. Bałtyckiej na tym odcinku jest wystarczający, nie tworzą się w tym miejscu korki, z Mostu Os. na prost i tak prowadzi jeden pas ruchu, a z ul. Osobowickiej skręcając w ul.



	Bałtycką prowadzą co prawda dwa pasy ruchu, ale 115 m od skrzyżowania do nawrotki to dość miejsca, aby kierowcy chcący kontynuować jazdę ul. Bałtycką zmienili pas na prawy.
345	Super pomysł
346	Obie wyglądają na bezpieczne, a przy na wrotkach bezpieczeństwo jest najważniejsze
347	wariant A
348	Nic szczególnego nie przychodzi mi do głowy. Ale kładka dla pieszych, która biegłaby obok mostu byłaby niesamowicie przydatna.
349	OK
350	nie potrafię wyobrazić sobie tych wariantów na podstawie tych opisów
351	Nie mam zdania.
352	Nie mam zdania
353	Nie mam zdania, oba wydają się równie dobre
354	Brak zastrzeżeń
355	Nawrotka jest dobrym pomysłem, bo tramwaje są blokowane właśnie przez auta skręcające w lewo z mostu w ulice osobowicką. Przesunięcie pasa do skrzyżowania dalej za most może odblokować te tramwaje.
356	Nie znalazłem tych wariantów. Zróbcie tak żebyśmy mogli wygodnie na jugosłowiańską dojechać;)
357	Najważniejsze to usprawnić przepływ uczestników ruchu
358	Każde usprawnienie w ruchu jest pożądane.
359	Pierwszy wariant wydaje mi się lepszym rozwiązaniem
360	Wariant B. Obawiam się że w WA będzie problem z przebiegiem się przez samochody stojące na pasie do centrum, na pas do skrzyżowania w prawo w Osobowicką. Jednocześnie jeżeli na moście powstanie tylko jeden pas dla samochodów jadących od centrum, nawrotkę wydzieliłbym z obecnej jezdni, bez likwidacji pasa zieleni.
361	Nie mam zdania.
362	Wariant B - po to przebudowuje się drogi, żeby udrożnić ruch
363	Mogło by być przydatne
364	Super
365	Nie mam zdania
366	Tylko wariant nr 2
367	O wiele lepszy pomysł to nawrotka, która jest proponowana dalej. Dzięki czemu da to możliwość mieszkańcom Różanki na skrócenie drogi przez ul. Jugosłowiańską. Dodatkowo tam jest o wiele więcej miejsca, by nie zabierać pasa na ul. Bałtyckiej dla nawrotki.
368	Nie wiem
369	Tunelu nie zrobią do lewoskrętu. Pomysł super ale mało prawdopodobny
370	Ok
371	Wariant A - sztuczne i niepotrzebne utrudnianie ruchu, Wariant B - lepsza komunikacja
372	Nie wiem
373	Nie wiem, nie znam się na bezpiecznej organizacji ruchu.
374	Nie mam zdania
375	Skrzyżowanie jest już teraz bardzo kolizyjne, uważam że możliwość nawracania będzie stwarzała notoryczne zagrożenie drogowe
376	To rozwiązanie bardzo pomogłoby rozładować korki i zwiększyłoby bezpieczeństwo na drodze. W tej chwili kiedy ktoś z mostu chce wjechać na Osobowice długo czeka, blokuje tramwaje i część jezdni. Tworzy się zator i jest to niebezpieczne



377	Bardzo rozsądne rozwiązanie, podobnie powinien być możliwy lewoskręt z bałtyckiej na ul. Na polance .
378	Dobry pomysl
379	Druga opcja nawrotki lepsza
380	Wariant B
381	Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów
382	Nawrotki napewno będą przydatne
383	Przepustowość na ul. Bałtyckiej w kierunku północnym jest zawsze bardzo dobra - nigdy nie zdarzyło mi się zastać w tym miejscu korka, natomiast w przeciwnym kierunku zatory powstają bardzo często. Wariant A na pozór wydaje się lepszym pomysłem, ponieważ zawracający krócej będą zajmować zakorkowany fragment drogi, jednak warto zauważyć, że tworzy on węzeł łączący 2 pasy oraz wjazd z ul. Jugosłowiańskiej, co przy aktualnym poziomie kultury wśród kierowców może wróżyć agresywne zachowania. Dodając do tego kierowców z ul. Bałtyckiej chcących skierować się w stronę centrum uważam, że wariant B jest bezpieczniejszy.
384	Najlepszy byłby tunel taki jak zaprezentowany na opcjonalnym wariantcie autorstwa (zanonimizowane) - jeśli nie Wariant B
385	Lepiej zrobić możliwość zawracania na Bałtyckiej przy skrzyżowaniu z ulicą Obornicką.
386	WARIANT 115M OD SKRZYŻOWANIA Z OSOBOWICKĄ
387	Wariant A jest bardziej intuicyjny dla osoby nie znającej organizacji ruchu na pamięć
388	Wariat B jest lepszy
389	Jw., to nie auta są najważniejsze.
390	Wariant B jest lepszy - powodowanie, że przejazdy samochodem przez miasto będą dłuższe doprowadzimy do realizacji założeń udziału w transporcie pozostałych użytkowników ruchu.
391	Wariant A jest zdecydowanie lepszy. Niedopuszczalne jest niszczenie pasa zieleni i wpuszczanie zwiększonego ruchu na ul. Jugosłowiańską oraz w osiedle.
392	Wariant A jest lepszy. Niedopuszczalne jest niszczenie pasa zieleni i wpuszczanie zwiększonego ruchu na ul. Jugosłowiańską i w osiedle.
393	Ustawienie sygnalizacji, aby skraccający w lewo z centrum mogli skręcać z końcówki buspasa (brak nawrotek)
394	Nie mam przekonania, choć obecny skręt w lewo też nie jest komfortowy
395	obawiam się, że wprowadzenie nawrotki spowoduje znaczne spowolnienie ruchu w stronę osobowic. wydaje mi się, że jest to zbędne. skręt w lewo w tej chwili nie jest niebezpieczny, jedynie kierowcy tramwaju nr 15 się czasami niepotrzebnie denerwują, jakby byli jedynymi użytkownikami drogi
396	Nie. Lepiej zrobić nawrotkę na ulicy Bałtyckiej (skrzyżowanie z Obornicką), jest tam szeroko na tyle że nie będzie to przeszkadzało i dodatkowo oznaczyć że nawrotka znajduje się na następnym skrzyżowaniu od mostu. Można również zrobić nawrotkę zaraz za skrzyżowaniem na ul Osobowickiej.
397	Oba są ok
398	Oba warianty są dobre, natomiast by nie denerwować kierowców lepiej pochylić się nad wariantem B.
399	Nie podoba mi się to. Żeby móc skręcić z mostu w lewo w ul. Osobowicką trzeba będzie dalej jeździć, objeżdżać, nadrabiać niepotrzebną drogę tracąc czas i wypalając w powietrze paliwo - bezsens. Podkreślałem w poprzednich pytaniach, żeby nie ograniczać możliwości skrętu. Należy upraszczać, a nie komplikować.
400	Myślę, że w przypadku wyboru wariantu IV - za którym optuję, powinno się zrobić wariant II



	nawrotki czyli ten nie zabierający pasa ruchu na ul. Bałtyckiej. Umożliwi to rozlokowanie samochodów po stłoczeniu na moście, nie sądzę żeby dobrym pomysłem było za kolejnych 300 m znów tłoczyć samochody na "chwilę" na jednym pasie. W przypadku wybrania rozwiązań pro-kierowcy samochodów na moście (po dwa pasy ruchu na moście), uważam, że można wybrać wariant I nawrotki, który jest tańszy
401	Wariant B wydaje się lepszy, bo obsłuży też osiedle przy ul. Jugosłowiańskiej. Dodatkowo, szkodliwym wydaje się wariant A, z powodu zabrania jednego pasa na potrzeby nawrotki - może to zaburzyć płynność zjazdu z mostu.
402	To zły pomysł, który będzie generował jeszcze większe korki, chociaż i tak Wrocław już jest najbardziej zakorkowanym miastem w Polsce
403	Pozostawienie lewoskrętu przy moście. Na tę chwilę bus pas na moście powoduje korek w kierunku centrum, gdzie przed wyznaczeniem buspasu komunikacja zbiorowa nie miała w tym miejscu opóźnień. Oba proponowane warianty spowodują nakładanie się ruchów pojazdów przed mostem. Pojazdy jadące do centrum spotkają się z ruchem pojazdów jadących z centrum na osobowice.
404	Tylko i wyłącznie będzie to uciążliwe dla kierowców i niebezpieczne dla komunikacji miejskiej. Kierowca na takiej mawrotce nie zwraca uwagi na komunikację. Pozostawienie aktualnego skrzyżowania jest najlepsze
405	Dobry pomysł
406	Żadna
407	takie działanie to dodatkowe zamieszanie w organizacji ruchu i jego utrudnienie i niepotrzebne skomplikowanie
408	Uważam, że Wariant B jest lepszy. Najbardziej oddaje sposób w jaki obecnie samochody nawracają (łamiąc przepisy ruchu). Wydaje się być najbardziej naturalnym rozwiązaniem.
409	Obecne rozwiązanie jest dobre.
410	Most Osobowicki w obecnym kształcie działa optymalnie, wymaga natomiast remontu, odtworzenia tego co jest. Nawrotki to zły pomysł.
411	Ograniczają przejazd komunikacją miejską, który, jeśli nie będzie wygodny i szybki, nie będzie żadną alternatywą dla samochodu. Aktualnie, jeśli gdziekolwiek we Wrocławiu chce się dojechać szybko - najlepszym wyborem jest własne auto
412	Jeśli na moście będzie ruch po jednym pasie w jednym kierunku, to wariant A wydaje się najlepszym rozwiązaniem z mniej odległą nawrotką.
413	Opcja A lepsza - nie obciąża ruchu na Jugosłowiańskiej.
414	Wariant który nie zabiera pasa drogowego jest o.k.
415	To nie jest dobre miejsce do nawrotek, będzie niebezpiecznie
416	wariant B moim zdaniem jest lepszy
417	Dobre rozwiązanie
418	Wariant B wydaje się być lepszy. Zastanawianie się kwestią kosztów jest jak w przypadku kłódki rowerowej wymówką, zrobimy raz a dobrze nawet jeśli będzie to bardziej skomplikowane i droższe. Ma to być rozwiązanie na lata a nie tymczasowe.
419	Uważam, że drugi wariant (dalej od skrzyżowania) jest lepszy: większa płynność i bezpieczeństwo ruchu
420	Wariant A jest lepszy.
421	Pomysł totalnie bez sensu. Po pierwsze, stwarza ryzyko kolizji z tramwajami (co w tym miejscu skutkuje zablokowaniem torowiska i objazdami i tak opóźnionej komunikacji). Po drugie, zabranie pasa wyjazdowego spowoduje zwiększenie się korków na ul. Reymonta (pomijając godziny szczytu).
422	Propozycja jest słuszna, bo w chwili obecnej tramwaje stoją w korku na moście wraz z



	autami skręcającymi w stronę Osobowic. Jeżeli nawrotki będą wymagały dodatkowej sygnalizacji świetlnej, ważne jest ustawienie priorytetu dla komunikacji zbiorowej. Wariant A wydaje się lepszy, bo jest bardziej intuicyjny, znajduje się bliżej skrzyżowania, a nawrotka rzeczywiście będzie służyć tylko dla pojazdów chcących zawrócić, lub jechać na ul. Osobowicką. Wariant B ma z kolei tą zaletę, że szybciej rozładuje się korek na moście w kierunku północnym. Dodatkowo po zawróceniu na nawrotce, kierowca ma więcej czasu by zmienić pas na prawy chcąc skręcić na ul. Osobowicką. Ale istnieje też ryzyko, że efektem ubocznym może być przeniesienie części ruchu tranzytowego na ul. Jugosłowiańską.
423	B zdecydowanie
424	Może być
425	Wariant A nawrotki wydaje się właściwy. Obawiam się jedynie zakorkowania skrzyżowania przez wielu chętnych do nawrotki. Ale zazwyczaj nie widzę więcej niż 4-8 samochodów chętnych do skrętu w ul. Osobowicką. Blokują one tylko pozostałych uczestników ruchu chętnych do jazdy na wprost i tramwaje. Jeśli dzięki nawrotce możliwy byłby wyjazd z ulicy Jugosłowiańskiej w kierunku Poznania to byłoby to bardzo miłe rozwiązanie.
426	nawrotka B jest dobrym planem
427	Nie wiem
428	Nie mam zdania
429	Wariant B - lepsza odległość od skrzyżowania, łuk łagodniejszy
430	Nie mam zdania
431	Lepsza jest wg mnie nawrotka bliżej ulicy obornickiej aby nie zwężać pasa zaraz po zjeździe z mostu, co spowoduje wzrost korków na tym odcinku
432	Bez sensu
433	Jest to bardzo złe rozwiązanie dla mieszkańców Osobowic i okolic. Należy pamiętać, że ul. Osobowicka to również dojazd do Mostu Milejnego. Nie należy zmieniać obecnego rozwiązania, tj. należy pozostawić możliwość skrętu w lewo bezpośrednio przy Moście Osobowickim. Przeniesienie nawrotki dalej, nie rozwiąże żadnego problemu, tylko spowoduje konieczność wydzielania większej ilości spalin i dłuższy czas dojazdów. Zmiana nawrotki to również dodatkowe koszty dla samego projektu!
434	Wolę wariant A, jednak obawiam się korków na ul. Bałtyckiej. Myślę, że należałoby dobrze przemyśleć sygnalizację świetlną na skrzyżowaniach z ul. Obornicką i Osobowicka. Ogólnie wolałbym zwykły skręt w lewo i odpowiednią sygnalizację świetlną, bez nawrotki.
435	Wystarczy możliwość nawrócenia na skrzyżowaniu z Obornicka
436	Lepszy jest wariant nie wymagający zwężania ul. Bałtyckiej
437	nie mam zdania
438	Należy wybrać wariant nr 2
439	A po co nawrotka?
439	Najważniejsze żeby nawrotka nie zwężała ilości pasów drogowych.
440	Totalnie nie przemyślana decyzja Bezkolizyjny pas do lewoskretu na torowisku z pełną synchronizacją sygnalizacji świetlnej
441	Ulica Bałtycka praktycznie cały czas stoi już od ul. Obornickiej. Również ze strony miasta korki powstają przy skręcie w ul. Osobowicką, dlatego wybieram wariant dalej oddalony od mostu aby auta skręcające w lewo nie torowały przejazdu autom jadącym prosto przez ul. Bałtycką.
442	Samochody po Bałtyckiej jada bardzo szybko. Pas do nawrotki/skretu w lewo musi być bezpieczny (zaczynać się odpowiednio wcześniej) itd
443	Pierwszy jest ciekawszy.



444	nawrotki wydłużają czas podróży i obciążają dodatkowo inne skrzyżowania
445	wariant B
446	Nie uważam tego pomysłu za dobry
447	oba są ok
448	Bez sensu oba warianty
449	bez sensu. nawrotka przez tory?! odpuście to, nie komplikujcie
450	wariant 2-b
451	Popieram
452	brak komentarza
453	Zapoznałam się, generowanie kosztów, jedno wielkie nieporozumienie.
454	Wersja B. Nie można zabierać pasów ruchu. maksymalna przepustowość.
455	Sądzę, że w ogóle nie powinno być tych nawrotek, a skręt z mostu w ul. Osobowicką powinien pozostać tam, gdzie jest, czyli na skrzyżowaniu. Zmianie natomiast powinno ulec ustawienie sygnalizacji świetlnej – skręt w lewo powinien być bez kolizji – a pas powinien być przeznaczony tylko do skrętu (teraz jest do skrętu i do jazdy prosto). Jeśli zaś ostatecznie decyzja o nawrotce zostanie utrzymana, to uważam, że powinna być jak najbliższej skrzyżowania, czyli wariant A.
456	żadna opcja mi się nie podoba, uważam że będzie powodowała korki
457	JEŻELI NIE JEST ROZPATRYWANA MOŻLIWOŚĆ WYDZIELENIA PASA RUCHU NA TOROWISKU DO SKRĘTU W LEWO W ULICĘ OSOBOWICKĄ TO WYDAJE SIĘ, ŻE NAWROTKA 250 m OD MOSTU ZA ul. JUGOSŁOWIAŃSKĄ JEST DALEKO LEPSZYM ROZWIĄZANIEM, POZWALAJĄCYM NA USTAWIENIE SIĘ WIĘKSZEJ ILOŚCI SAMOCHODÓW DO NAWROTKI W KIERUNKU CMENTARZA OSOBOWICKIEGO
458	Wariant II jest bez zatorowy - bez kolizyjny, a więc Praktyczny.. Funkcjonalny.. Dobry dla mieszkańców Wrocławia.
459	Zdecydowanie wariant drugi, ze względu na niezwązanie żadnej z ulic
460	Dla płynności ruchu na moście nawrotka powinna być jak najdalej odsunięta od niego - bardziej odpowiada mi wariant B.
461	nie mam zdania, wydaje mi się że to skrzyżowanie powinno już odpowiednio kierować ruchem a nie nawrotka, to chyba niepotrzebna komplikacja i utrudnienie
462	Zdecydowanie Wariant B, gdyż w przypadku dużego ruchu, po zawróceniu może być problem ze zdążaniem zajęcia właściwego pasa przed skrzyżowaniem.
463	Zbyt duża kolizyjności
464	Zawracanie jest koniecznym elementem ruchu drogowego i w miarę możliwości należy je tworzyć jednak przed mostem.
465	Wariant B jest lepszy - zaraz po nawrotce daje bardziej komfortową możliwość zmiany pasa ruchu. Wariant A jest zbyt krótki aby zmienić pas, a tam często jest korek przed światłami. Poza tym w wariacie B można po nawrotce wjechać w osiedle domków jednorodzinnych.
466	Najlepsza będzie opcja najmniej ingerująca w obecną przepustowość
467	Dużo lepsza jest mimo wszystko nawrotka bliższa, ponieważ nie będzie wymagała aż tak radykalnego nadrabiania drogi. Ponadto biorąc pod uwagę wydzielenie jednego pasa ruchu dla komunikacji zbiorowej na moście, wykorzystanie lewego pasa na Bałtyckiej nie będzie miało w zasadzie żadnego znaczenia.
468	wariant B jest lepszy, daje więcej miejsca na zmianę pasa, nie wymaga zwężenia ul. Bałtyckiej i daje możliwość skrętu w ul. Jugosłowiańską
469	Wariant pierwszy będzie wystarczający, ponieważ z mostu do ulicy Bałtyckiej prowadzić ma tylko jeden pas ruchu. Jezdnia przy skrzyżowaniu z ul. Obornicką jest wystarczająco szeroka, by ruch się rozłożył bez tworzenia zatorów. Ruch z mostu powinien być ukierunowany na



	<p>prawy pas ul Bałtyckiej, zaś lewy być przeznaczony wyłącznie do nawracania, zarówno dla użytkowników jadących od strony ul Na Polance, jak i kierowców jadących z centrum na ul. Osobowicką.</p> <p>Należy też pamiętać o tym, że nawrotka wybudowana przed ul Jugosłowiańską sprawi, że kierowcy nie będą mogli skracać drogi wjazdu na osiedle -> ruch lokalny powinien biec od mostów ulicami Osobowicką lub Obornicką/Bezpieczną i dopiero potem być kierowany na osiedlowe uliczki. Ruch na nich powinien być minimalny, ponieważ nie są one dostosowane do przyjmowania większego ruchu, niż tylko dojazd mieszkańców.</p>
470	Najlepiej pozostawić opcję skrętu w lewo prosto z mostu, tak jak jest teraz. Jeżeli trzeba wybrać nawrotkę, to lepszy będzie wariant A, który nie blokuje skrzyżowania, ale to nadal dużo gorsza opcja od braku nawrotki i możliwości skrętu w lewo z mostu (oczywiście pod warunkiem pozostawienia dwóch pasów ruchu w kierunku z centrum)
471	Po co nawrotka, udziwnianie dla kaprysu, noże projektant chce więcej kasy za prace dodatkowe, lepiej uważać
472	Wybieram zdecydowanie wariant drugi, aby w godzinach szczytu był możliwy przejazd przez mosty osobowickie aczkolwiek uważam, że w obecnie nie ma większego problemu z poruszaniem się i owe nawrotki są zbędne
473	Druga lepsza
474	Nawrotki, w obu projektowanych miejscach, moim zdaniem utrudnią ruch. W godzinach szczytu (poza czasem wakacji i pandemii), na Bałtyckiej w kierunku do centrum korki przed mostem sięga Obornickiej. Cały lewy pas do centrum jest zajęty i często jeszcze prawy (dla prawoskrętu w Osobowicką) przez kierowców, którzy dopiero na wysokości Jugosłowiańskiej orientują się, że chcąc jechać do centrum muszą być na lewym pasie. Tamują ruch czekając aż ktoś ich wpuści. Takich aut stojących na prawym pasie jest zawsze kilka. Nie mówiąc o tych, które wyjadą z Jugosłowiańskiej. Tak wygląda codzienna rzeczywistość od lat. Jeśli już powstanie nawrotka to tylko wariant B – daje niewielką możliwość w miarę szybkiego zawrócenia, ale tylko przy krótszym korku. Wariant A nawrotki stworzył chyba ktoś kto nie zna w pełni realiów tego miejsca.
475	Skłaniam się ku wersji B
476	lepszy wariant a
477	Obydwa ok, chyba mniej inwazyjny ten bardziej oddalony od skrzyżowania
478	Pomysł Nawrocki jest pomysłem chybnym proponowanym chyba przez kogoś, kto nie widział skrzyżowania w godzinach szczytu. Auta zwracając będą musiały zmienić pas na prawy. Utworzą się gigantyczne korki
479	Wariant B bardziej optymalny, szczególnie przy potencjalnym zwężeniu jezdni na moście do jednego pasa
480	sądzę że jest to kolejne niepotrzebne utrudnienie w ruchu. Samochody osobowe powinny zawracać na skrzyżowaniach które są do tego przeznaczone a nie na nawrotkach na których są zawsze na warunkach podporządkowania. Miejsca gdzie wprowadzono takie rozwiązania w mieście są kolizyjne. Kolizje wprowadzają więcej zamieszania niż lewoskęty na skrzyżowaniach.
481	dobry pomysł -eliminujący jeden z obecnych problemów tj blokowanie mostu przez pojazdy skręcające w lewo w ul.Osobowicką - wariant z oddaloną nawrotką jest lepszy - daje więcej miejsca na manewry i ogranicza niekorzystny wpływ na skrzyżowanie z ul.Osobowicką na kierunku do miasta
482	idiotyzm
483	obie są ok
484	Nawrotka powinna zostać przy skrzyżowaniu z Obornicka. Przy Osobowickiej nie jest



	niezbędna.
485	nawrotki nie mają sensu, gdyż na ulicy Bałtyckiej korek w stronę miasta jest właściwie przez cały dzień dodatkowy ruch z nawrotki spowoduje korki i znaczne wydłużenie czasu przejazdu. Nawrotki będą kolidowały również z ruchem tramwajowym, spowalniając go.
486	Nawetorka w większej odległości od mostu jest lepszym rozwiązaniem.
487	Uważam że wariant 2 jest lepszy pomimo większego kosztu, bo nie spowoduje zatorów w bliskim sąsiedztwie mostu
488	Każda z nawrotek trafi na problem korków tworzących się na ul. Bałtyckiej w kierunku Centrum. Rozwiązaniem powinno być stworzenie izolowanego lewoskrętu na ul. Osobowicką w kierunku północnym.
489	Skręt i jazda prosto z ul. Na Polance z ul. Na Polance
490	bez sensu
491	Nawrotka byłaby niebezpieczna
492	Obie nawrotki są złe z punktu widzenia ruchu od strony Żmigrodzkiej - konflikt pasów. Lepsze byłoby takie rozwiązanie jak zjazd z miasta na Nowe Żerniki. Z tych dwóch lepsza B.
493	Nie mogę z formularza tego zrobić.
494	Nawrotka to mądre rozwiązanie, aczkolwiek tramwaje i tak będą musiały skręcać w Osobowicką, a skoro one będą mogły to auta również powinny móc.
495	Nawrotka w wariacie A będzie bliżej skrzyżowania, a więc korzystanie z niej będzie bardziej intuicyjne dla kierujących. Spowodowane nią zwężenie ul Bałtyckiej do jednego pasa na wprost, będzie z pozytywnym skutkiem dla prędkości pojazdów i dla bezpieczeństwa ruchu, a nie powinno wpłynąć na przepustowość układu, ponieważ "wąskim gardłem" pozostanie skrzyżowanie z ul. Osobowicką.
496	nie umiem odszukać wariantów nawrotek w Państwa dokumentacji
497	Wersja A jest lepsza, nie powstanie kosztem zieleni, szerszy łuk zapewni lepszą widoczność tramwaju. Zabranie jednego pasa ul. Bałtyckiej to tak naprawdę przedłużenie jednego pasa na Mostach Osobowicki, które nie powinno utrudnić ruchu.
498	Nie są konieczne przy zachowaniu obecnego układu ruchu na moście. Obydwa rozwiązania nawrotek komplikują ruch i go utrudniają.
499	Wariant 1
500	Konieczna jest możliwość skrętu w lewo z mostów osobowickich bezpośrednio w Osobowice bez konieczności jechania na ulicę Bałtycką i tam zawracania.
501	Proszę zmierzyć długość korka w godzinach szczytu - na tzw. nawrotce i na lewym pasie będą tworzyły się jeszcze większe korki. Pomysł w żadnej mierze nie uwzględnia komfortu powrotu do domów kierowców jadących do Rędzina i na Osobowice. Jest to skandaliczny pomysł osób pozbawionych wyobraźni.
502	Nie znam się na tym. Jeżeli będzie gorzej niż jest to firma odpowiedzialna za projekt powinna ponieść konsekwencje finansowe
503	spowoduje to jeszcze większe korki. czasem ciężko jest skręcić w lewo bo jadą auta a co dopiero zawrócić
504	dla obu wariantów - negatywne zdanie. musi być zachowanie skrętu w lewo z Mostu Osobowickiego w ul. Osobowicką (nie przekonują mnie swoiste argumenty za "nawrotką" na wysokości ul. Jugosłowiańskiej - to zbędne nadrabianie drogi i większe spalanie benzyny/ropy oraz potencjalny korek z ul. Bałtyckiej w prawo w ul. Osobowicką oraz kolejna próba ograniczania ruchu samochodów po najkrótszym odcinku, w tym na osiedle za Cm. Osobowickim.



	To, że rozwiązanie, zdaniem urzędników, "sprawdziło" się na ul. Żmigrodzkiej, wcale jeszcze nie oznacza, że musi się sprawdzić na bardziej ruchliwej Osobowickiej.
505	Wariant 2 lepszy
506	Będą wstrzymywały ruch przez przecięcie torowiska
507	Bzdury
508	Na lewym pasie ustawia się dużo samochodów - nawrotki nie wydają mi się właściwym rozwiązaniem - chyba, że będzie regulacja światłami. Jeżeli już, to wariant B
509	<p>Obie nawrotki to fatalny pomysł, powodują one zajęcie pasa w kierunku Poznania oraz jeszcze gorzej w stronę centrum miasta.</p> <p>Zastawiające jest jak samochód nieosobowy np. śmieciarka zajmuje poprzez ślad przejazdu sąsiedni pas ruchu (kolor pomarańczowy na rysunku) - to jest nie do przyjęcia - przecież spowoduje kolizję z jadącym drugim pasem samochodem ! Dodatkowo proponowane tam zwężenie drogi w kierunku miasta będzie generowało korki i brak płynności jazdy.</p> <p>Na niebiesko zaznaczono dodatkowe oznakowanie drogowe na ul. Bałtyckiej, które de facto zwęża drogę gdzie stoją do skrętu na prawo oraz jadące na wprost do mostu 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. Nawrotki mijają się z celem i są zaprzeczeniem racjonalnego podejścia do projektowania szczególnie w zakresie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w obrębie drogi. Zakorkuje się dojazd do miasta w kierunku centrum.</p> <p>Dochodzi jeszcze kolizja z tramwajami i słaba widoczność może powodować wiele kolizji z pojazdami MPK. Kompletna pomyłka projektowa. Takie zbywanie problemu komplikuje przejazd w odległości 100m od mostu oraz płynność jazdy i jest niedorzeczna.</p> <p>Lepiej niech samochody mają nawrót na skrzyżowaniu przy ul. Obornickiej zamiast kombinacji z nawrotką.</p> <p>Proponuje się koordynację lewoskrętu za pomocą innych rozwiązań związanych z inżynierią drogową tj. dobrze zaprojektowaną sygnalizacją świetlną.</p>
510	To nie jest dobry pomysł.
511	nie mam zdania
512	Wariant B.
513	Wariant B jest lepszy
514	Oba warianty są rozwiązaniem iluzorycznym, który zamiast rozbudowy infrastruktury, przenosi problem blokowania lewoskrętu nieco dalej lub nieco bardziej dalej, przy tym potęgując problemy komunikacyjne związane z wjazdem i przebiegiem się na prawy pas praktycznie permanentnie zakorkowanego odcinka ul. Bałtyckiej (od północy w kierunku mostów). Prawdziwym rozwiązaniem mógłby być wiadukt lub tunel, czyli po prostu adekwatna rozbudowa infrastruktury, a nie – jak jest to zaproponowane – próby reorganizacji istniejącej infrastruktury, która jest po prostu niewystarczająca.
515	Wariant A wydaje się być optymalny. Zostanie zachowana zieleń na ul. Bałtyckiej, a zaoszczędzone pieniądze lepiej przeznaczyć na remont samych mostów.
516	Zwężenie Bałtyckiej nie jest dobrym rozwiązaniem, bo to po prostu zablokuje ruch. Wariant B jest lepszy. Przy tak dużych projektach, robionych raz na 50 lat, nie ma znaczenia, że cena jest nieco wyższa.
517	Oba warianty są rozwiązaniem iluzorycznym, który zamiast rozbudowy infrastruktury, przenosi problem blokowania lewoskrętu nieco dalej lub nieco bardziej dalej, przy tym potęgując problemy komunikacyjne związane z wjazdem i przebiegiem się na prawy pas



	praktycznie permanentnie zakorkowanego odcinka ul. Bałtyckiej (od północy w kierunku mostów). Prawdziwym rozwiązaniem mógłby być wiadukt lub tunel, czyli po prostu adekwatna rozbudowa infrastruktury, a nie – jak jest to zaproponowane – próby reorganizacji istniejącej infrastruktury, która jest po prostu niewystarczająca.
518	Uważam, że nawrotka to błąd, preferowałbym inną sekwencję świateł. Korek na lewoskręcie nie jest tak duży. A z drugiej strony korek na pasie na wprost do centrum jest tak duży, że nawrotka będzie w tym tylko przeszkadzać.
519	Im bliżej skrzyżowania będzie znajdowała się nawrotka tym możliwość pojawiania się większych korków
520	Niepotrzebne komplikowanie prostych manewrów. Most jest zbyt wąski na obecne potrzeby i nawrotki to tylko pudrowanie tego faktu. Mogą być przydatne dopiero po osadzeniu w szerszym kontekście, tj. przy przebudowie innych okolicznych skrzyżowań. Zwiększenie przepustowości na moście poprzez nawrotki spowoduje jej zmniejszenie na okolicznych skrzyżowaniach.
521	Kluczem do tego będzie zsynchronizowanie świateł na skrzyżowaniach przy moście i dalej na obornickiej. Bez tego można kombinować
522	Wariant 1
523	nie mam zdania
524	nie mam zdania
525	obojętnie :)
526	Złe rozwiązanie - spowoduje korki na Bałtyckiej
527	Oba warianty są beznadziejne. Pas do do skrętu w lewo z mostu w ul. Osobowicką powinien się znajdować na pasie dla komunikacji zbiorowej. Z dwojga złego - wariant B. Argument "Większy zakres robót budowlanych, zatem większy koszt" jest tak bezdennie głupi, że aż nie chce się dalej wypełniać ankiety. Przebudowa MO ma służyć nam, mieszkańcom, być może przez kolejne 50 lat. "Taniej" zawsze znaczy "gorzej".
528	nie podoba mi się opcja nawracania sądzę że spowoduje to zwiększoną ilość kolizji
529	Każda nawrotka będzie lepsza niż obecny lewoskręt.
530	Uważam Wariant B za lepszy, i warto ponieść większy koszt aby zmniejszyć potencjalny zator przy zjeżdżaniu z mostu. Będzie to wygodniejsze zarówno dla korzystających z nawrotki (włączenie się do ruchu na Bałtyckiej w stronę centrum w miejscu dalszym od mostu ułatwia zmianę pasa na prawy - potrzeba skrętu w Osobowicką lub Jugosłowiańską - ponieważ jest mniejsze ryzyko zatoru, niż bliżej mostu i Osobowickiej, nawrotka w Wariacie B będzie po prostu w spokojniejszym, mniej zatorowym miejscu a nie wydłuży znacznie nawracania i dostania się do Osobowickiej), jak i będzie to wygodniejsze dla niekorzystających z nawrotki (mniejsze ryzyko zatoru i stania w nim na moście).
531	Nawrotka w dalszej odległości jest korzystniejsza
532	Ne mam zdania w tej kwestii.
533	ba warianty są rozwiązaniem iluzorycznym, który zamiast rozbudowy infrastruktury, przenosi problem blokowania lewoskrętu nieco dalej lub nieco bardziej dalej, przy tym potęgując problemy komunikacyjne związane z wjazdem i przebieciem się na prawy pas praktycznie permanentnie zakorkowanego odcinka ul. Bałtyckiej (od północy w kierunku mostów). Prawdziwym rozwiązaniem mógłby być wiadukt lub tunel, czyli po prostu adekwatna rozbudowa infrastruktury, a nie – jak jest to zaproponowane – próby reorganizacji istniejącej infrastruktury, która jest po prostu niewystarczająca.
534	Sensowniejszy wydaje się wariant B. Niemniej nie uważam, że potrzebne jest umożliwienie



	kierowcom jadącym od Centrum wjazdu bezpośrednio w ul. Jugosłowiańską. Mogą się tam dostać skręcając w ul. Osobowicką. Warto byłoby umożliwić skręt do Centrum bezpośrednio z ul. Na Polance, ale może wystarczy to umożliwić bezpośrednio na skrzyżowaniu, czyli lewoskręt na skrzyżowaniu Na Polance/most Osobowicki.
535	Tu akurat jestem za droższym rozwiązaniem B, ponieważ uważam, że żadnych dróg nie powinno się zwężać. Zmniejszanie przepustowości miasta to rozwiązanie bezdurne, poprawiające komfort tylko jednej grupy - korzystającej z MPK a zmniejszające komfort kierowców.
536	istnieje ryzyko większych korków mniejszej przepustowości
537	Nie mam zdania.
538	oba warianty wyglądają z mojej perspektywy dobrze, z lekką preferencją na wariant A, ze względu na to, że wariant B umożliwi ruch w ulicę Jugosłowiańską, co grozi kolizjami z jednej strony, a także zwiększeniem ruchu na tej ulicy.
539	Lepszy wariant A, mniejszy ubytek terenu zielonego
540	To komplikuje układ, zbędne
541	Jestem przeciwna nawrotce, wydłuży to mój powrót do domu z powodu korków. Jeśli jednak nie ma innej opcji stawiam na nawrotkę w pierwszym możliwym miejscu, czyli na pasie zieleni. Proponuję jednak rozważenie lewoskrętu z pasem dla tramwajów - nie ma ich tam aż tak wiele i wydaje mi się że to by się sprawdziło.
542	Są OK
543	bez znaczenia
544	sądzę że to dobre rozwiązanie.
545	Wariant B jest zdecydowanie lepszy, z uwagi na osobny pas do zawracania
546	Nie mam zdania na temat nawrotki
547	Utrudnią ruch
548	Nie mam zdania.
549	Lepsze rozwiązanie niż lewoskręt z mostu.
550	Należy wybrać wariant, który stwarza mniejsze ryzyko zatorów, czyli wariant B.
551	Wariant b jest zdecydowanie lepszym rozwiązaniem, ten teren jest i tak mocno zakorkowany zarówno w godzinach szczytu porannego jak i popołudniowego.
552	bez sensu, powinno być tak jak jest, większość wariantów i tak zakłada blokowanie tramwaju na moście to może być także na skęcie. odpowiednio ustawić sygnalizację.
553	Nie mam zdania, gdyż niewystarczająco często jeżdżę samochodem w kierunku Osobowic.
554	głupi pomysł, niech sobie zawracają na osobowickiej
555	Zdecydowanie Wariant B jest lepszy, gdyż nie będzie powodował zatoru.
556	Wariant B wydaje się lepszym rozwiązaniem
557	nie najlepszy pomysł ponieważ będą powodować niepotrzebne korki, lepiej przebudować tak skrzyżowanie żeby można było zrobić lewoskręt jak jest obecnie
558	Jestem za dotychczasowym skrętem w lewo
559	Zdecydowanie WARIANT B jest lepszy.
560	Oba warianty są rozwiązaniem iluzorycznym, który zamiast rozbudowy infrastruktury, przenosi problem blokowania lewoskrętu nieco dalej lub nieco bardziej dalej, przy tym potęgując problemy komunikacyjne związane z wjazdem i przebiegiem się na prawy pas praktycznie permanentnie zakorkowanego odcinka ul. Bałtyckiej (od północy w kierunku mostów). Prawdziwym rozwiązaniem mógłby być wiadukt lub tunel, czyli po prostu adekwatna rozbudowa infrastruktury, a nie – jak jest to zaproponowane – próby reorganizacji istniejącej infrastruktury, która jest po prostu niewystarczająca.
561	wolałbym zachowania dotychczasowego lewoskrętu



562	lepszy jest wariant 2, wystarczy postawić znak na bałtyckiej i dać możliwość zawrócenia na skrzyżowaniu. Nie zabierać terenu zielonego. Wariant nr 1 spowoduje korki na ul. Jugosławiańskiej i zbyt duży ruch i hałas.
563	B lepsze jako bardziej oddalające nawrotkę od stojących na światłach aut do centrum
564	Wariant A porażka -większe korki niż normalnie, zakorkuje też cały most i dalsze. Wariant B ok
565	Najgłupszy pomysł jaki od dawna czytałem. Każda nawrotka będzie utrudnieniem dla kierowców, którzy od miasta będą jechali na cmentarz (w tym tych w podeszłym wieku). Stojące na moście korki na pasie w lewo potwierdzają, że ruch w tą stronę jest duży (jeżdżę tamtędy kilka razy dziennie)
566	Zmian nie należy przeprowadzać kosztem terenów zieleni. Wariant A jest w tym kontekście lepszy.
567	Jest to jak najbardziej dobry pomysł.
568	Dlaczego w każdym z tych wariantów poszkodowani są kierowcy samochodów? Najlepszy wariant 1 ale szerokość powinna być prawidłowa dla samochodów. Przed projektowaniem. Powinno być badanie ile pieszych, ile rowerów i ile samochodów przejeżdża przez most. I to nie tylko w okresie letnim ale również w zimowym. Pieszych jest mało rowerzystów również ale chcecie im oddać cały most bez poszanowania ludzi którzy zarabiają na życie jeżdżąc samochodem i nie mówię tu o taksówkach! Nie szanujcie wszystkich ludzi tylko wybrane grupy.
569	blokowanie jednego pasa ulicy Bałtyckiej spowoduje zatory w ruchu i nie jest dobrym rozwiązaniem
570	Powinien pozostać bezpośredni skręt w lewo z mostu w ul. Osobowicką. Po co to bezsensownie utrudniać?
571	wariant A wydaje się sensowniejszy
572	Bardzo złe rozwiązania. Powinni się z nich zrezygnować
573	Dużo lepsze rozwiązanie jest teraz
574	beznadzieja. na siłę uszczęśliwianie ludzi, i celowe utrudnianie mieszkańcom życia we Wrocławiu. wystarczy zrobić pas do skrętu w lewo !!!!!!!!!!! z sygnalizacją do skrętu w lewo.
575	wariant A i B są możliwe, pod warunkiem zastosowania dodatkowej sygnalizacji świetlnej dla ruchu pojazdów na ul. Bałtyckiej w kierunku centrum. W przeciwnym razie zawracające auta będą blokowały torowisko i nie będą wpuszczane przez samochody (na dodatek muszą się one przebić na drugi pas ruchu)
576	Jestem za wariantem B.
577	Wariant B ma tę przewagę, że zmniejsza ryzyko zakorkowania mostu przez samochody chcące zawrócić. Na ul. Jugosławiańskiej ruch będzie znikomy ze względu na progi spowalniające (większość samochodów wybierze przejazd przez Osobowicką, a Jugosławiańską tylko część mieszkańców Różanki). Od planowanej zawrotki do skrzyżowania z Osobowicką powinny pojawić się separatory, żeby samochody nie "wciskały się" z prawego pasa na lewy (na wprost mostu), tak jak to się dzieje w tym momencie.
578	Zależy mi na skręcie z mostu Osobowickiego w lewo
579	nie mam zdania
580	Obie zakorkują nie zakodowaną do tej pory część miasta. Zakaz skrętu z mostu w ul. Osobowicką jest nie akceptowalny
581	głupi pomysł, będa wieksze korki i utrudnienia i pole manewru dla cwaniaków-piratow
582	SĄ TRAGICZNYM POMYSŁEM!! ktoś, kto je wymyślił, totalnie nie wziął pod uwagę potrzeb mieszkańców i natężenia ruchu w tych okolicach. Polecam odejść z biurka i sprawdzić, żeby uczciwie odrzucić te pomysły.



583	Lepiej bez nich.
584	Ok
585	Nawrotki nie powinny mieć w tym miejscu zastosowania by nie komplikować i tak skomplikowanego na tym skrzyżowaniu układu
586	nie jest to dobry pomysł w żadnym wypadku
587	Wariant B, ze względu na brak zabierania pasa ruchu z ulicy Bałtyckiej
588	Nawrotka na wysokości jugosłowiańskiej jest dla mnie do zaakceptowania
589	zabieranie pasa ruchu na Bałtyckiej czy pasa zieleni - nie widzę w tym sensu. Myślę, że będą się tworzyć korki na nawrotce
590	Wariant A może powodować zator na ul. Bałtyckiej w kierunku z centrum i blokowanie stojących na Moście tramwajów na niewydzielonym torowisku (w wariancie II przebudowy, który wybieram) Wariant B - największym minusem jest możliwość tranzytu ul. Jugosłowiańską, ale wierzę, że są jakieś sposoby aby temu zapobiec. Wybieram wariant B.
591	Wariant 2 jest odpowiedni, nie będzie powodował kotłownia się mostow
592	Zdecydowanie nie utrudni to ruch a przez to będą większe korki chodźby w drugą stronę wjazdu na most od Karłowic
593	z perspektywy osoby wyjeżdżającej codziennie z ulicy Jugosłowiańskiej i jadącej w stronę centrum - wariant I wydaje mi się gorszy, bo korek w kierunku centrum, który się tworzy od skrzyżowania ulic Bałtycka/Obornicka przeniesie się na prawy pas, uniemożliwiając wyjazd z ul. Jugosłowiańskiej. Z tego względu wariant II wydaje mi się lepszy - podoba mi się w nim to, że jest wydzielony osobny pas do zawrotki (niezależny od pasów do jazdy na wprost)
594	nawrotka może być dobrym pomysłem, inaczej lewoskrent zablokuje komunikację
595	Nie podoba mi się ten pomysł. Błędne rozwiązanie. Skręt powinien zostać taki jaki jest obecnie. Strata czasu. Dodatkowe stanie w korku.
596	Beznadziejny pomysł, żaden wariant mi się nie podoba
597	Mam nadzieję, że projektant tego pomysłu będzie skazany na codzienne korzystanie z tych nawrotek, niezależnie od wariantu
598	Obecne rozwiązanie jest dobre. Nie ma potrzeby wprowadzać zmian
599	Są nieprzemyślane - jeśli powstanie zwichnięcie w kierunku do centrum to będzie tam wieczny korek, czyli chcąc skręcić w lewo będą musieli odstać w korku przez cały most, a następnie czekać w korku żeby wrócić. Nie jest to dobre rozwiązanie.
600	Uważam, że zjazd z mostu w stronę ulicy Osobowickiej może pozostać bez zmian.
601	Nawrotki spowodują frustrację kierowców prowadzące do wypadków. Proszę tego nie robić gdyż ruch w kierunku Osobowic jest ważny. Proszę pamiętać że z historycznego punktu widzenia ruch w kierunku Osobowic był główną funkcją mostu Osobowickiego
602	Wydaje się, że wariant A będzie wystarczający, zwłaszcza, że na moście byłby jeden pas ruchu dla samochodów - rozwidlałby się na dwa pasy na ul. Bałtyckiej, jeden do jazdy prosto i drugi do zawracania.
603	Uważam, że Wariant A jest lepszy. Nawrotka to wspaniały pomysł.
604	W poprzednim pytaniu pisałem że uważam oba warianty za niebezpieczne. Nic nie poprawiają a mogą generować zator na ulicy bałtyckiej spowodowany autami chcącymi skręcić w ulicę osobowicka. Do tego może to powodować pokusę łamania zakazu lewoskretu.
605	Wariant b jest w mojej ocenie lepszy gdyż po zawróceniu kierowca będzie miał możliwość zmienić pas, gdy w przeciwnym kierunku pojazdy będą stały na czerwonym świetle (co sir



	na tym skrzyżowaniu często zdarza). W mojej ocenie różnica 135 metrów nie robi znaczącej różnicy przy podróży samochodem
606	Jeśli nawrotka jest konieczna, to lepiej wybrać wariant B, bo umożliwi on łatwiejszy dojazd tym mieszkańcom, którzy mieszkają w okolicach ul. Jugosłowiańskiej i bliżej rzeki. Wariant A niesie ze sobą zbyt duże ryzyko zatorów.
607	Wariant B oferuje dłuższą drogę całej nawrotki, ale też daje możliwość komfortowej zmiany pasa po nawrotce (często odcinek Bałtyckiej w stronę Mostu Osobowickiego jest zakorkowany - nawrotka w wariacie A spotęgowała by tę kongestię). Wariant B pozwoli również na dojazd do osiedla po nawrotce.
608	Bez sensu
609	wariant B jest lepszy, bo nie będzie miał wpływ na ruch
610	nawrotka to konieczność, na którą przede wszystkim mieszkańcy obszaru bałtycka-na polance-obornicka-żmigrodzka czekają od lat
611	Bliższy jest mi Wariant B - brak zatorów. Pojawia się jednak obawa o ul. Jugosłowiańską i skracających drogę. Nie mniej jednak z dwóch opcji B jest najrozsądniejsza.
612	bezsensowne tworzenie korków
613	Oba warianty są rozwiązaniem iluzorycznym, który zamiast rozbudowy infrastruktury, przenosi problem blokowania lewoskrętu nieco dalej lub nieco bardziej dalej, przy tym potęgując problemy komunikacyjne związane z wjazdem i przebieciem się na prawy pas praktycznie permanentnie zakorkowanego odcinka ul. Bałtyckiej (od północy w kierunku mostów). Prawdziwym rozwiązaniem mógłby być wiadukt lub tunel, czyli po prostu adekwatna rozbudowa infrastruktury, a nie – jak jest to zaproponowane – próby reorganizacji istniejącej infrastruktury, która jest po prostu niewystarczająca.
614	Żadna nie jest dobra.Lewoskręt z Osobowickiej powinien zostać zachowany
615	Wariant B jest kosztowniejszy, ale ta inwestycja będzie korzystniejsza dla uczestników ruchu. Wiem jak ciężko wyjeżdżając z ulicy Jugosłowiańskiej przedostac się na lewy pas prowadzący prosto do centrum. Przy wariacie A przedostanie się z ul. Bałtyckiej bądź Jugosłowiańskiej na lewy pas będzie bardzo utrudnione, że względu na usunięcie wcześniej pasa ruchu od strony bałtyckiej. Stworzy to korki, których można uniknąć.
616	Wariant B przewiduje budowę na terenach zielonych - uważam że to niedopuszczalne. Ulica Bałtycka jest obecnie bardzo szeroka i powinno to być wykorzystane w ramach przebudowy, tak jak proponuje to wariant A. Wybór wariantu B byłby zwycięstwem "betonozy" i "samochodozy" - czyli likwidacji terenów zielonych przez zalewanie betonem / asfaltem i spychanie innych funkcji miasta w cień funkcji komunikacyjnej. Tereny zielone stanowią bardzo dużą wartość i zajmowanie ich pod nowe drogi powinno być ostatecznością - w tym wypadku zaś nie jest.
617	Przyda się nawrotka w tym miejscu
618	Wariant drugi ewentualnie do przyjęcia.
619	Są niepotrzebne
620	Jestem za
621	Preferuję wariant II (dasza nawrotka).
622	Jako mieszkanka Osobowic nie podoba mi się brak możliwości skrętu i konieczność stosowania nawrotek, jednakże jeśli trzeba wybrać z dwóch wariantów - wolę krótszy, z wykorzystaniem ul. Jugosłowiańskiej.
623	żadne nie spełni oczekiwań gdyż często na ulicy Bałtyckiej ustawia się sznur aut jadących do miasta, wprawdzie one nie stoją i jadą ale nie sposób będzie włączyć się do ruchu po nawrotce, w pewnych godzinach będzie to ekstremalnie trudne
624	nie rozumiem niestety idei tych nawrotek :/



625	uważam, że nawrotka nie jest potrzebna
626	moim zdaniem lepsza będzie opcja nr 1. Na Bałtyckiej nie będą potrzebne 2 pasu ruchu dla aut, jeśli na moście będzie jeden.
627	nawrotka jest potrzebna
628	Uważam, że tak jak jest do tej pory jest idealnie. Skręcając w Osobowicką samochodem nie tworzę korków za sobą. Pojazdy mają dużo miejsca do jazdy na wprost. Osobowicka dobrze odciąża inne ulice, ma dobrą przepustowość. Nie widzę sensu do zmian.
629	Wariant 2. Często aktualnie skręt w lewo blokuje tramwaje lub tramwaj blokuje auta, które chcą skręcić. Konieczne jest dobre oznakowanie!
630	Z perspektywy dojazdu do cmentarza jest to niebezpieczne rozwiązanie z uwagi na starsze osoby odwiedzające masowo bliskich. Nawrotka i włączanie się do ruchu po czym zmiana pasa na prawy jest naprawdę nieodpowiedzialnym pomysłem
631	Wariant A - nawrotka w korek na Bałtyckiej może powodować duże utrudnienia i wygląda mniej korzystnie Wariant B - bardzo korzystna dla użytkowników drogi
632	Nie mam zdania
633	Opcja A, warto zachować zieleń
634	Wariant A, czyli kosztem jednego pasa Bałtyckiej
635	Wariant A zdecydowanie. Warto zostawić zieleń, która już jest. Wariant B spowoduje nie tylko zabranie pasa zieleni ale i przysporzy jeszcze większy ruch samochodowy - szersze drogi i rozwiązania pod samochody powodują tylko wzmożony ruch wg zasady: dogodne warunki dogodne do jazdy autem jadę autem.
636	Jako słaby kierowca wybrałabym opcję drugą, dalej od mostu, bo da to mi więcej czasu na zmianę pasów, gdy jadę z ul. Na polance w Osobowicką.
637	Wariant z nawrotką bliżej mostu lepiej się sprawdzi, pozwoli uchronić zieleń i uspokoi ruch (często samochody osiagają tam 80-100 km/h)
638	Nie ma to sensu. To tamuje przepustowość trasy.
639	Beznadziejne rozwiązanie, mieszkańcy coraz większego osiedla Osobowice/Rędzin będą utykali w korkach na nawrotce
640	Wariant B wydaje się mniej korkogenny, aczkolwiek wymaga on bardzo dobrego oznakowania już na moście, gdyż jest mniej intuicyjny dla osoby przejeżdżającej pierwszy raz. Wariant pierwszy stanowi ryzyko korkowania.
641	Nawrotka, bez względu na wariant, z pewnością utrudni ruch w kierunku Osobowic, ale też w kierunku centrum od strony ul. Bałtyckiej, ale wydaje się konieczna przy zaproponowanych wariantach II-IV (przy wariacie I można rozważyć pozostawienie obecnej organizacji ruchu). Ewentualne odwrócenie II (osobny pas dla samochodów w kierunku Poznania) również mogłoby dać szansę na rezygnację z nawrotki, ale kosztem płynności ruchu tramwajowego.
642	Wydaje mi się, że wariant B będzie wygodniejszy. Jednakże z moich osobistych obserwacji wynika, że mała cześć aut skręca z mostu zaraz w lewo w Osobowicką. Z racji tego logicznym wydaje mi się wariant A.
643	Wariant B wydaje się lepszy. Nie zawsze niższy koszt inwestycji jest lepszy. W perspektywie czasu wariant B będzie bardziej opłacalny.
644	Jest to rozwiązanie zbyt skomplikowane - jak wiele we Wrocławiu. Powinniśmy ulepszać i poprawiać czytelność rozwiązań a nie tworzyć kolejne, mało zrozumiałe.
645	Z dwójga złego lepsza jest nawrotka późniejsza. Pozwala na wjazd w Różankę. Lewy pas na moście powinien jednak służyć tylko do skrętu w Osobowicką, z prawego powinny się za



	skrzyż. robić dwa pasy w Bałtyckiej. Tramwaje na skrzyż. i tak będą skręcać w lewo. Przy rozsądniejszym zaplanowaniu cykli świateł da się utrzymać lewoskręt. On specjalnie nie ogranicza przepustowości, nie generuje specjalnie korków. Powinien być utrzymany zwykły lewoskręt. Proponowane rozwiązania to uszczęśliwianie na siłę. Zwłaszcza utrudniające skręt, gdy Bałtycka w stronę centrum jest zakorkowana.
646	Uważam, że nawrotka powinna być możliwie blisko mostu. Jeżeli będzie dalej to większości osób przestanie się opłacać w ogóle nawracać i skręcać w obornicką, korkując ją.
647	obie nawrotki są bez sensu. Sznur samochodów jadący od Żmigrodzkiej spowoduje, że na nawrotce będzie zastój... bo jak samochody przebijają się na prawy pas? ... ten do skrętu na Osobowicką
648	Nie korzystam z tych Nawrotek więc nie mam zdania.
649	Wariant b wydaje się bardziej bezpieczna/mniej kolizyjna.
650	Niepotrzebne, teraz każdy sobie radzi. Wprowadzi to zamęt oraz korki na innych odcinkach trasy. Lepsze wrogiem dobrego.
651	wariant B pozwoli sprawnie na dłuższym odcinku na przeplatać jadących prosto z nawracającymi w kierunku Obornickiej
652	Ta idąca po pasie zieleni wcześniejsza
653	wariant b jest o wiele lepszy
654	Zbudować węzeł bez kolizyjny, lub rondo. Ten projekt ma służyć na następne 100 lat a ruchu będzie tylko przybywać, żeby się nie okazało że nowe rozwiązanie będzie tylko większe korki tworzyć
655	Popieram
656	Bałtycka niepotrzebnie jest tak szeroka. Po co na niej 3 pasy, skoro z mostu Osobowickiego jedzie jeden pas samochodów?
657	Oba są fatalne. Współczuje kierowcom
658	Wariant B, ponieważ zwiększa szansę na rozładowanie korków
659	Tylko możliwość skrętu w lewo z mostu w ulicę Osobowicką
660	To bardzo dobry pomysł - Wariant B
661	Wariant A jest bardziej korzystny dla kierowców o ile nie będzie sporego natężenia ruchu w tamtym kierunku.
662	Moim zdaniem lepszy będzie wariant B - ponieważ nie tracimy pasa ruchu dla aut i dodatkowo będzie można w szerszym zakresie wykorzystać ul. Jugosłowiańską - przyda się to na pewno dojeżdżającym do obecnych tam przedszkoli i szkół, być może też rozładuje ruch w okolicy cmentarza w święta.
663	Lepiej niech pozostanie tak jak jest.
664	Nie są potrzebne
665	Żadna nie jest dobrym rozwiązaniem, najlepiej wprowadzić 4 pasy ruchu dla aut, jadąc z centrum 2 pasy, lewy do skrętu w lewo i prosto, drugi do jazdy prosto. Oddzielna sygnalizacja świetlna do skrętu w lewo. Jeśli miałbym wybierać to Wariant B
666	to nie ma sensu - zakorkuje się całe skrzyżowanie. Dla osób skręcających w obornicką będzie to koszmar. Proszę również pamiętać o porankach, gdzie cała bałtycka jest zakorkowana i auta które będą zawracać nie będą w stanie przejechać przez skrzyżowanie.
667	Nie są potrzebne
668	Dla mnie bez znaczenia
669	Nawrotka A wydaje się zbyt blisko, nawrotka B jest OK.



670	usunięcie terenów zielonych nie wydaje się dobrym pomysłem, tak smao jak powiększanie kosztów, dlatego skłaniam się ku wariantowi A
671	Uważam że lepsza byłaby nawrotka w wariancie II - jako dodatkowy pas, wydzielony z terenu zielonego.
672	zdecydowanie wariant B. tam juz w tej chwili sa straszne korki bo wszyscy korzystaja tylko z lewego pasa ruchu zeby jechac prosto na most. rozwiazanie z wykrozystaniem pasa zieleni brzmi swietnie
673	tam powinno być rondo, za duży jest tam ruch i za szybko jeżdżą wszyscy
674	wariant B, choć zabiera pas zielony, wydaje się lepszy dla płynności ruchu
675	Uważam, że to jest bardzo dobre rozwiązanie, jeśli wprowadzony zostanie jednocześnie zakaz skrętu w lewo w ul. Osobowicką bezpośrednio z mostu i dodatkowo sygnalizacja świetlna zostanie dostosowana do tego w taki sposób, aby łamanie tego przepisu było skrajnie nierozważne.
676	Wariant A jest bardziej intuicyjny dla kierowców
677	Wariant B zdecydowanie bardziej rozsądny
678	Wariant B
679	Nawrotka - jak najbardziej, ale pas do nawracania i zabezpieczenie "od góry kierunku ruchu" - na nitce wschodniej wymagane. Ale największy problem będzie na nitce zachodniej, bo tam nawracający będzie musiał przeciąć pas do ruchu na wprost, żeby wjechać w ul. Osobowicką. Polecam przyjrzeć się jak to wygląda na wspomnianej ul. Żmigrodzkiej - regularne trąbienie, wymuszanie pierwszeństwa itp. (w szczególności przez duże samochody ciężarowe)
680	moim zdaniem lepszy jest wariant B

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

I.p.	Treść opinii
1	1 sygnalizacja świetlna - światła na skrzyżowaniu są dla pieszych zbyt krótkie. 2. Przez Most Osobowicki przechodzę często. Jako piesza często widzę ludzi umykających przed rowerzystami. Pieszy to często matka z wózkiem dziecięcym, człowiek z psem na smyczy, osoba starsza z laską - potrzebujemy trochę bezpieczeństwa. Korzystam z pomocy podczas poruszania się i muszę trzymać się innej osoby, fakt ten powoduje, że przeprawa przez most staje się trudna.
2	Dodała ym osobno kładkę dla rowerzystów żeby nie było konieczności jechać po chodniku
3	Najlepszym rozwiązaniem byłaby całkowita przebudowa wraz z poszerzeniem samej jezdni po dwa pasy w jedną iw drugą stronę
4	Proponuję zlikwidować lewoskręt z północy z mostów w ul. Korzeniowskiego i w ten sposób uniemożliwić blokowanie przez auta osobowe pojazdów KZ. Proponuję wprowadzić sygnalizację świetlną po południowej stronie mostów i w ten sposób sterować ruchem aut na mostach, nadając priorytet KZ, która posiada wydzieloną przestrzeń po obu stronach mostów.
5	Patrz punkt 1 i moje odpowiedź. Rozwiązanie to konsensus. Tam jest zachowany konsensus i brak zbędnych kosztów. Piszę jako społecznik i ekonomista z zawodu, zapalony rowerzysta i zmotoryzowany.



6	Kładka dodatkowa albo jeden ciąg pieszo rowerowy.
7	Jedynym sensownym rozwiązaniem jest budowa kładki pieszo rowerowej pomiędzy mostem Osobowickim a Trzebnickim.
8	Warto byłoby zrobić jeszcze jedno zejście nad Odrę od strony zachodniej mostu. Teraz to przejście odcięte jest barierkami firmy Hydrokrusz.
9	naprawcie nawierzchnię, zostawcie układ aktualny
10	Myślę, iż powinno się zwrócić uwagę na infrastrukturę rowerową. Uważam, że wartym uwagi jest wariant nr 4.
11	Wariant 1 tylko ścieżka razem z chodnikiem nie zatruwając życia kierowców..... a takie rozwiązanie jest bezpieczniejsze dla rowerzystów na moście i tak jest mało pieszych, czasem kilku fotografów
12	Kładka rowerowa, lub pieszo-rowerowa koniecznie jako osobny obiekt, dostawiony z boku. Nie wpuszczać rowerzystów między samochody i tramwaje. Chcę by moje dzieci jeździły tam bezpiecznie.
13	Uważam, że dawno zaprojektowana szerokość mostu najzwyczajniej nie jest w stanie sprostać obecnie stawianym temu miejscu oczekowaniom i wymaganiom. Każde z zaplanowanych rozwiązań opiera się na półśrodkach i usilnej próbie zmieszczenia na moście za dużej ilości funkcji kosztem każdej z nich. Uważam, że najlepszym rozwiązaniem jest dobudowanie kładki i przeniesienie na nią ruchu rowerowego i pieszego.
14	W związku z rozbudową osiedla przy wybrzeżu Reymonta i zwiększeniu liczby mieszkańców należy zapewnić większą przepustowość mostu lub utrzymać przynajmniej taką jaka jest obecnie. Most jest kluczowy dla komunikacji wielu osiedli.
15	Pamiętajcie o rowerzystach. Ładna droga rowerowa ciągnąca się od parku Staszica do Mostów Osobowickich jest aktualnie prawie zupełnie bezużyteczna, ze względu na to, że z jednej strony kończy się przy ledwo przejezdny dla rowerów moście, a po drugiej na zatłoczonym chodniku i dziurawej drodze.
16	najważniejsza dla mnie jest naprawa stanu jezdni i bezpieczny transport na rowerze
17	Moim zdaniem jedyny zarzut wobec propozycji od UM i ukochanych przeze mnie ruchów miejskich jest zabranie zewnętrznych pasów ruchu drogowego na rzecz ścieżek rowerowych. Osobiście widzę albo na chodniku (1,5m dla pieszego i połowa - drugie tyle dla rowerzystów) albo dobudowa osobnych kładek rowerowych. To drugie swoje kosztuje (kilkanaście milionów złotych), ale w porównaniu do rocznego budżetu miasta wynoszący 4-5 mld są to GROSIKI!
18	proponowane projekty, w tym osobne jezdnie dla rowerow to moim zdaniem jakas farsa ten most na prawde nie jest wcale jakim milym miejscem do spacerow czy przejazdow rowerowych, jesli ma tam zostac mpk, i na pewno zostanie, to nie ma sensu kombinowac jak kon pod gore, zeby kosztem kierowcow robic chodniki z ktorych nikt nie bedzie korzystal czy sciezki rowerowe lepiej wykonac osobna kladke dla pieszych i rowerow, to jest genialne rozwiazanie



19	Należy patrzeć perspektywicznie i dobudować kładkę pieszo- rowerową. Jest to najbezpieczniejsza trasa dla rowerów a piesi będą mieli możliwość podziwiania wyremontowanego mostu.
20	Konieczna jest gruntowna modernizacja nawierzchni mostu. Potrzebna jest kładka pieszo-rowerowa jako docelowe rozwiązanie. Przy przebudowie warto schować rury szpecące obecnie most. Najlepiej byłoby schować je w kładce obok. Potrzebne są nowe przystanki tramwajowe po OBU stronach mostów wraz sygnalizacją świetlną dla pieszych.
21	Tak dla komunikacji zbiorowej i uspokojenia ruchu, tak dla bezpieczeństwa pieszych i rowerów.
22	Wariant III + nawrotka bliżej Obornickiej są przepustowe i oddzielają ruch rowerów/pieszych.
23	Pominąć kładkę dodatkową - jeśli na rowerzystach wymusi przejazd na drugą stronę i powrót z kładki na prawą stronę (zakładam, że kładka byłaby tylko z 1 strony mostu)
24	nie jestem w stanie jechać z trójką dzieci do przedszkola autobusem, proszę również usprawnić przejazd aut, tranzyt a nie utrudniać mi dojazd do przedszkola
25	najbezpieczniejszym wariantem przeprawy byłoby stworzenie niezależnej kładki pieszo-rowerowej.
26	Brak
27	Nie powinno się zawężać ruchu samochodów osobowych, ponieważ to zwiększy korki
28	Po obu stronach powinien być prowadzony ruch rowerowy dwukierunkowy, w miarę możliwości bez wspólnej ścieżki pieszo-rowerowej. Nie budujemy kładki rowerowej. Są inne bardziej potrzebne mosty - np. przy moście Grunwaldzkim po stronie wschodniej - cała wielka wyspa tłoczy się rowerowo z pieszymi po tej stronie mostu.
29	Najważniejsze jest zapewnienie priorytetu komunikacji zbiorowej, zapewnienie oddzielonej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów oraz ukrycie sieci ciepłowniczej.
30	Wszystko zawarłem we wcześniejszych odpowiedziach. Kładka pieszo-rowerowa - bezpieczeństwo dla pieszych, rowerzystów, komfort dla kierowców, przepustowość drogi dla komunikacji miejskiej oraz pogotowia, straży czy policji.
31	Idelanie byłoby, gdyby każdy z uczestników ruchu miałby zapewnioną swoją część do poruszania na moście. Niestety nie zawsze da się zrobić tak, jakby wszyscy tego chcieli. Tutaj ogranicza nas szerokość i konstrukcja mostu i fakt, że obiekt ten jest zabytkiem. Dlatego w takiej sytuacji zwróciłabym uwagę na to, by rowerzyści mieli tu bezpieczny pas dla siebie, najlepiej na chodniku, a jeśli na jezdni to koniecznie osobny pas. To jednak mniej bezpieczne rozwiązanie. Pod kątem ruchu samochodowego ważne jest, by pasy nie były klaustrofobicznie wąskie, tym bardziej, że po moście jeżdżą też tramwaje. A reasumując, wg mojej opinii, najbardziej optymalny wydaje się wariant IV . Istotnym punktem wyboru tego wariantu jest to, że zakłada on ukrycie rur, oraz wytyczna ścieżkę rowerową osobno w dwóch kierunkach po dwóch stronach mostu, na chodniku, a nie na jezdni wraz z ruchem samochodowym.



32	Nie mam
33	<p>Błagam nie wydzielajcie kosztem komunikacji samochodowej i miejskiej ścieżek rowerowych. Tam i tak</p> <p>Wiecznie jest korek a od roku mamy lockdowny co chwilę, to ułatwi życie tylko rowerzystą, a znacznie pogorszy większości społeczeństwa.</p>
34	<p>Niestety most jest wąski i ciężko by było pogodzić kierowców, pieszych i rowerzystów i żeby wszystkim było wygodnie i bezpiecznie. Mieszkam na ul. Kleczkowskiej i regularnie korzystam z mostu jako pieszy, rowerzysta oraz kierowca. Mam to szczęście, że nie muszę korzystać z mostu jako kierowca w godzinach szczytu i nie codziennie, więc z mojej perspektywy aktualna przepustowość wydaje się dobra. Jednakże na pewno bym jej nie zmniejszał.</p> <p>Puszczenie ruchu samochodowego wraz z tramwajami wydaje się wystarczająco dobre dla kierowców, lecz dla komunikacji zbiorowej byłby to problem (a powinniśmy zachęcać do korzystania ze zbiorokomu). Wydaje mi się zatem że wariant z dodatkową kładką jest najlepszy i najbezpieczniejszy dla wszystkich uczestników ruchu. Stracimy trochę walorów zabytkowych, ale i tak po przebudowie będzie dużo ładniej niż jest teraz.</p>
35	<p>Warianty 2-4 są po prostu głupie i nieprzemyślane. Jedynym akceptowalnym jest wariant zbliżony do 1 z dobudowaną kładką, która zabezpieczy pieszych przed bandytami na rowerach i zapewni płynny przepływ ruchu kołowego, który nie będzie kolidować z transportem zbiorowym.</p>
36	<p>najczęściej przemieszczam się tam na rowerze, w kierunku wałów lub do żmigrodzkiej, więc wygodna komunikacja rowerowa w tamtym rejonie jest dla mnie priorytetem</p>
37	<p>Wariant I jest najbardziej optymalny pod względem zachowania obecnej przepustowości tej przeprawy mostowej. Nie należy w żadną stronę tworzyć tylko jednego pasa ruchu, który miałby obsługiwać ruch pojazdów osobowych i komunikacji miejskiej. Przykładowo, w momencie wypadku/kolizji/awarii nie byłoby żadnej alternatywy przejazdu ani komunikacją miejską ani samochodem osobowym, a należy dążyć do usprawnienia MPK. W innych przypadkach kumulacja ruchu aut i komunikacji miejskiej jest niekorzystna dla żadnej grupy (kierowców, użytkowników MPK), ze względu na zablokowanie przepustowości a co za tym idzie możliwość powstawania kongestii. Inne warianty są sprzeczne z ideą usprawnienia komunikacji miejskiej.</p>
38	<p>Uważam, że wrzucanie wszystkich typów szlaków komunikacyjnych na jeden most nie jest najlepszym rozwiązaniem. To nie rozwiąże problemu na długo - takie stłoczenie nie spowoduje, że z mostów będzie się lepiej korzystać. Myślę, że jednym z rozwiązań jest poszerzenie mostów o kładkę dla pieszych/rowerzystów lub zrobienie osobnej kładki. Korzystam często z mostów i przy ich aktualnej szerokości ciężko będzie wszystkim pomieścić tak aby mosty były bezpieczne i wygodne do korzystania. Obawiam się, że proponowane propozycje przyniosą marny efekt i nadal na mostach będzie się wszystkim ciężko poruszać</p>
39	<p>Zwróćcie jak największą uwagę na pojazdy samochodowe i na to jak można im ułatwić przejazd przez most. Pojazdy samochodowe powinny mieć możliwość swobodnego przejazdu przez most ponieważ do tego most został zaprojektowany. Most jest jedna z dwóch możliwych dróg dla mieszkańców Osobowic na dojazd do innych części miasta i istotne jest aby na obu drogach był on możliwie jak najsprawniejszy</p>



40	Przebudowa tak ważnego ciągu komunikacyjnego nie powinna pogarszać warunków dla nikogo. A jak nie da się polepszyć, nie pogarszając, to trzeba dobudować kładkę, a nie robić warianty oszczędnościowe tylko prorozwojowe. Na innych inwestycjach magistrat nie oszczędza - mosty Chrobrego, oś Zachodnia itp. Zakorkowanie mostów przez dołożenie ścieżek rowerowych to niewłaściwy kierunek.
41	Tak samo jak dla rowerzystów szerokość pasa ruchu istotna jest dla autobusów komunikacji miejskiej. Obecny układ, z wąskimi pasami w kierunku północnym nie zapewnia komfortu przejazdu tak szerokim pojazdem. Piszę to z perspektywy kierowcy autobusu komunikacji miejskiej.
42	Kładka pieszo-rowerowa jest bardzo interesującym rozwiązaniem
43	Najlepszym rozwiązaniem jest pozostawienie mostu w obecnej formule , likwidacja rur ciepłowniczych i wkomponowanie ich w kładkę pieszo-rowerową.
44	ważne jest wydzielenie bezpiecznej i odseparowanej ścieżki dla rowerów,
45	Napisałam przypytanie o zabytku.
46	<ul style="list-style-type: none">- Budowa relacji skrajnej dla tramwajów Osobowicka - Bałtycka przed remontem mostu (zapewni objazd dla tramwajów z Osobowic)- Przystanek tramwajowy dla linii 15 przy skrzyżowaniu Osobowicka/Bałtycka (przystanek jest tylko na Osobowickiej, a w pobliżu jest duże osiedle)- Kładka dla rowerów w pewnej odległości od mostu położona po stronie wschodniej- Wariant 2 symetryczny (odseparowane torowisko od centrum do Osobowic/Marino)- We wszystkich wariantach kąć przejazdu rowerowego przez Na Polance jest bardzo ostry dla rowerzystów jadących od Mostu Trzebnickiego - zalecam odsunięcie przejazdu od środka skrzyżowania.- Chodnik po południowej stronie Osobowickiej jest często uczęszczany przez rowerzystów - powinien tam być ciąg pieszo-rowerowy lub wydzielona DWUKIERUNKOWA droga dla rowerów.
47	Jak wspominałem powyżej kluczowa jest płynność ruchu i nie powinna być mylona z przepustowością dla samochodów. Wszelkie wjazd i zjazd z mostu powinien być płynny - bez nawrotek.
48	Ważna jest przepustowość dla wszystkich uczestników ruchu. Nie zapominajcie o bezpieczeństwie rowerzystów
49	Super była by dodatkowa kładka, mogła by biec obok mostu jako osobna budowa
50	Wariant 3 i 4 wydają się najrozsądniejsze i też najbardziej dojrzałe
51	Kładka piesza obok mostu lub ciąg pieszo rowerowy równoległy do mostu, tak aby koszty nie zabiły inwestycji. Na moście wtedy 2 pasy w każdym kierunku: 1 samochodowy i 1 komunikacyjny
52	Wariant 2 wydaje się najlepszym kompromisem potrzeb różnych użytkowników dróg
53	Uważam, że potrzebne jest zainstalowanie kamer monitoringu celem poprawy bezpieczeństwa i rejestracji różnych zdarzeń (np. kolizji drogowych, aktów wandalizmu, wybryków chuligańskich)



54	Skrzyżowanie ul. Reymonta z Conrada-Korzeniowskiego wydaje się niebezpieczne zarówno dla samochodów jak i pieszych, którzy mogą zostać potrąceni przez szybko skręcające w wybrzeże samochody. Dodatkowo najbliższe przejście dla pieszych jest za mostem lub przy poprzednim skrzyżowaniu. Może warto rozważyć sygnalizację i przejście przy skrzyżowaniu Reymonta i Korzeniowskiego lub chodnik pod mostem.
55	z perspektywy mojej rodziny, rowerowej rodziny - wydzielone ścieżki są bardzo ważne
56	Niech po jednej stronie będzie chodnik dla pieszych a po drugiej - ścieżka dla rowerów. A jeszcze lepsza by była osobna kładka dla rowerów i pieszych
57	Nie mam
58	Remont musi być tak przeprowadzony, aby zapewnić jak największą przepustowość w ludziach, a nie samochodach. Należy pogodzić wszystkie środki transportu, aby mieszkaniom sam mógł zdecydować, czy chce jechać rowerem, tramwajem, autobusem, autem czy może iść na piechotę.
59	Przejście/przejazd pod mostami dla rowerzystów, biegaczy, spacerowiczów tak jak jest to zrobione pod Mostami Jagiellońskimi
60	Przebudowa jest dobrą okazją, żeby poprawić błędy, które popełniono tu wcześniej, organizując ruch. W tej chwili most nie jest przyjazny ani dla pieszych, ani dla rowerzystów, a kierowcy próbują się wcisnąć między pojazdy MPK. Z zaproponowanych rozwiązań najlepsze wydają mi się warianty II i IV, przy czym w wariantcie drugim należałoby postawić raczej na 2 pasy w kierunku z centrum, a nie do centrum miasta, a minusem wariantu czwartego jest to, że samochody w obu kierunkach mają poruszać się po torowisku. Lepiej byłoby zachować wyniesione ciągi pieszo-rowerowe po obu stronach, ale nie aż tak szerokie, by wygenerować dodatkowy pas ruchu dla aut. Co do kładki, to ponieważ na Mostach Trzebnickich ma powstać dwukierunkowa droga rowerowa, to brałabym pod rozważenie ewentualnie tylko możliwość dobudowania do mostu kładki pieszej, nie pieszo-rowerowej, ale wystarczające powinny być CPR-y.
61	Najważniejsze jest zaplanowanie budowy tak, by jak najbardziej zmniejszyć możliwość postawiania korków w tej okolicy. Północ Wrocławia rozwija się w tam szybkim tempie, że nie można pozwolić sobie na zlikwidowanie dwóch pasów na moście na rzecz rowerzystów. Mogą oni bez problemu poruszać się drogą zgodnie z przepisami.
62	Dodatkowa kładka pieszo-rowerowa to moim zdaniem najlepsze rozwiązanie na polepszenie przepływności.
63	Bezwzględnie wydzielić pas dla rowerzystów - poprawi to komfort ich i kierowców. Warto dorównać w końcu architektom i budowniczym z Breslau i zrobić porządna przebudowę na miarę naszych czasów, a nie protezę po kosztach.
64	Uważam, że należy zachować osobne pasy dla komunikacji zbiorowej oraz samochodów. Jest to szczególnie ważne dla KZ (ponieważ samochodów jest mniej). Ponieważ jednak istnieje potrzeba bezpiecznej drogi dla rowerów i szerokiego chodnika, optuję za wybudowaniem dodatkowej kładki pieszo-rowerowej.
65	Nie utrudniać ruchu samochodom. Utworzyć wspólny pas ruchu dla rowerów na chodnikach podobnie jak na moście trzebnickim
66	Trasy rowerowe, spacerowe wzdłuż Odry są b. popularne. Most nie może być przegrodą tych tras. Łatwe przejście, przejazd na drugą stronę.



67	Uważam, że nie można dopuścić do zmniejszenia przepustowości mostu dla aut. Rowerzyści powinny dostać komfortową kładkę do przeprawy na drugą stronę. Próba pogodzenia przestrzeni dla wszystkich na moście niestety jest nieudana, a jest jedynie realizacją nie do końca przemyślanej polityki rowerowej miasta.
68	Widziałam ostatnio we Wrocławiu wiele "usprawnień" wprowadzanych w imię idei. Brak zatoczek autobusowych na Pełczyńskiej w imię idei, brak miejsc parkingowych na Osobowickiej w imię idei. Mam nadzieję, że w imię idei nikt nie pogorszy i tak trudnej komunikacji przez Mosty Osobowickie.
69	Większość mostów w centrum Wrocławia posiada po jednym pasie ruchu wspólnym dla MPK (most Sikorskiego, Trzebnickie). Osobiscie nie widzę powodów by zachować na moście po dwa pasy. Dlatego optuję za wariantem 4.
70	Wybór spośród wariantów, z których każdy jest zły to nie jest wybór, tylko narzucona narracja. Sprzeciwiam się takiej formie konsultacji społecznych, ponieważ nie mają one żadnych znamion demokratycznego procesu.
71	kładka dla pojazdów umożliwiająca bezkolizyjny przejazd z ulicy Na Polance na ulicę Osobowicką - mniejsze korki
72	Brak.
73	1. budowa niezależnej kładki pieszo-rowerowej ze wszystkimi rurami i kablami ukrytymi w jej konstrukcji . Budowa w odległości do 200 m od mostu Osobowickiego.
74	Najważniejsze to przy dzisiejszym natężeniu ruchu kołowego! Maksymalnie wykorzystać przepustowość mostu, likwidując na jego flankach ruch pieszy i rowerowy, bezpiecznie przenosząc go na inną konstrukcję.
75	Tylko wariant 1 nie spowoduje przyrostu korków. Dla rowerów najsensowniejsza jest albo osobna kładka, albo wspornikowa mocowana do istniejącej konstrukcji mostu. Zabytki też można przebudowywać twórczo. Rowerzyści to 5% ruchu w mieście, abberacją jest szalone budowanie ścieżek po których jedzie pięć rowerów na godzinę.
76	Jako osoba często poruszająca się po moście zarówno na rowerze, samochodem jak i pieszo uważam, że nie ma konieczności tworzenia ścieżki rowerowej, zwłaszcza kosztem jezdni. Chodnik jest szeroki więc można by ewentualnie podzielić go na pół tym samym tworząc ścieżkę dla rowerów. Warte rozważenia byłoby również przekształcenie chodniku po jednej stronie mostu na ścieżkę rowerową i wyraźne zaznaczenie pasów za krańcami mostu z każdej strony. Byłoby to korzystne rozwiązanie dla każdej ze stron.
77	Zasadniczo to powinniśmy zrewitalizować cały most bez wprowadzania dodatkowych zmian zarówno dla KM, ruchu samochodowego bądź rowerzystów. Rowerzyści są znikomym % i zmieszczą się spokojnie z pieszymi na obecnych chodnikach. Ruch komunikacji miejskiej oraz samochodów osobowych w obecnym układzie również przebiega bez większych problemów.
78	Należy przerwyc ruch pieszy i rowerowy poza most na kładki po obu stronach.
79	Wariant 2 wydaje się najlepszy. Ale można byłoby rozważyć chodnik połączony z drogą rowerową tylko po jednej stronie mostu (np. zachodniej). Wtedy, być może, udałoby się wykorzystać pozostałe miejsce na wydzielone pasy ruchu dla tramwajów i samochodów w obu kierunkach. Należy jednak wtedy wybudować przejazdy pieszo-rowerowe pod mostami, np. na wysokości ul. Pasterskiej i Wybrzeża Korzeniowskiego.



80	Ruch pieszy i rowerowy na Moście Osobowickim jest na tyle nieduży że zmieści się w ramach obecnego chodnika po poprawieniu jego stanu technicznego.
81	w wariancie 2 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 most i będą miały osobne pasy
82	Konieczna jest kładka, most powstał ponad 100 lat temu! proponowane warianty są ZŁE
83	USPOKÓJCIE RUCH SAMOCHODOWY!!! ZWOLNIJCIE PĘDZĄCE AUTA ZJEŹDŻAJĄCE Z MOSTU PRZY NOWYM BLOKU NA REYMONTA
84	Obecnie nie czuję się bezpiecznie !!!!!!! przechodząc i przejeżdżając przez mosty z powodu pędzących przez mosty samochodów. Powinno się egzekwować ograniczenie prędkości jazdy
85	podstawą jest kładka obok mostu, reszta rozwiązań jest blokowaniem ruchu - na 10000 osób w samochodach przejedzie 1 rowerzysta,
86	Każdy z uczestników ruchu powinien poruszać się po osobnym pasie. Piesi, rowerzyści, auta i raz komunikacja. Powinno powstać osobna kładka czy to przyłączona do mostu czy to niezależna ale umożliwiająca niezależność jednych uczestników ruchu od drugich
87	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 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. Potrzebujemy kompromisu, który będzie najmniej uciążliwy dla wszystkich uczestników ruchu i zapewnienia odpowiednich warunków na trasie głównej, która jest tu zaplanowana. Jeżeli poważnie traktujemy przyjęte przez miasto dokumenty strategiczne jak Polityka Mobilności czy Studium Wrocławia to trasa rowerowa na moście musi się znaleźć.
88	Bardzo liczę na to, że remont będzie trwał możliwie krótko.
89	Rozumiem, że to duży koszt ale kładkę można by dobudować obok w stylu przypominającym oryginał. Z osobnej kładki pieszo-rowerowej można by podziwiać historyczny oryginał. Inna alternatywa - Przy dobrym projekcie można by zrobić kładkę rowerową ponad chodnikiem lub ponad jezdnią
90	Skończyć z tym przeklętym lobby rowerowym, błagam Was. Karłowice-Różanka to wielkie osiedle, gdzie codziennie tysiące ludzi dojeżdża do pracy w różnych rejonach miasta. Gdyby zbiorkom funkcjonował lepiej, zmniejszyłby się ruch samochodowy, ale niestety dojazd w wiele miejsc zbiorkomem zajmuje kilka razy dłużej aniżeli samochodem.
91	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 Mostu Trzebnickiego



92	Patrzcie z perspektywy podróżujących, a nie zabytków. Zadbajcie o to, by było bezpiecznie dla pieszych, rowerzystów, ale by też maksymalnie zwiększyć płynność ruchu pojazdów mechanicznych.
93	Kluczem jest uspokojenie ruchu przejazd w trybie "amsterdamskim". Tranzyt przez obwodnicę śródmiejska
94	Komunikacja zbiorowa powinna mieć osobne pasy ruchu Wobec czego zabraknie miejsca na osobną drogę rowerową. Można zbudować osobną kładkę ale to pomysł kosztowny. Rozwiązaniem jest chodnik współdzielony pieszo rowerowy Rowerzyści unikają mandatów za jazdę, która i tak się odbywa w ten sposób Piesi zachowują pierwszeństwo
95	Przejazd rowerowy usprawni ruch
96	Konieczne jest oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni
97	Proponuje nieznacznie zmienić wariant 1, zachowując niezależność pasów komunikacji zbiorowej i aut osobowych. Jedynie poprowadzić ruch pieszy po jednej ze stron a ruch rowerowy po drugiej. Nie widzę sensu ruchu pieszego po obu stronach gdyż główna funkcja mostów jest przedostanie się na drugi brzeg. Dodatkowo wybieram nawrotkę nr 2 aby nie blokować tramwajów na skrócie w osobowicka, wiem że to trochę utrudni mi przejazd do domu bo korzystam z tego skrótu ale na codzień widzę jak zarówno auta jak i tramwaje wzajemnie blokują sobie skręt powodując zator na moście.
98	Zapewnienie dużej przepustowości mostu i ograniczenie czasu trwania remontu Na razie nie ma tam korków, zróbcie tak, żeby po remoncie nie powstały.
99	Proszę rozważyć chodnik na obecnych rurach poszerzenie ulicy z tej strony.
100	wariant V - zlikwidować chodnik z jednej strony mostu - umożliwiając bezpieczne przejście przez jednię (pasy z sygnalizacją na żądanie) przed i za mostem - dzięki temu zyskujemy miejsce na poszerzenie pasów ruchu dla samochodów, wydzielenie pasów autobusowo/tramwajowych. ciąg pieszo rowerowy robimy po jednej stronie mostu
101	Ścieżka rowerowo-piesza/biegowa pod mostem. Wybieram wariant dodatkowy - kładka rowerowo-piesza, dobudowana z jednej strony
102	Zdecydowanie jestem za wariantem III
103	Wydaje mi się, że z punktu widzenia rozbudowy infrastruktury rowerowej dobrym rozwiązaniem byłoby puszczenie ścieżki rowerowej pod mostem. Wtedy możliwy byłby przejazd rowerem bez konieczności przekraczania drogi.
104	Wariant 1 wygląda jak powrót do stanu obecnego, czyli braku ścieżek rowerowych, wąskiego chodnika, nieprzepisowych szerokości pasa ruchu i szpecących rur ciepłowniczych na widoku. Wariant 2 jest jak dla mnie najlepszym rozwiązaniem - oferuje szeroką wydzieloną ścieżkę rowerową, przystępną szerokości chodniki i sensowny podział ruchu, gdzie do centrum oferuje się szerszy przejazd, a z centrum węższy.
105	Moim zdaniem puszczenie tramwajów i samochodów po jednym pasie, jest niepraktyczne. Gdy zepsuje się tramwaj, lub jakaś stłuczka z autem, most jest nieprzejezdny. Jedynie dobudowanie kładki do mostu rozwiązuje problemy. Wyższe koszty to minus, którego jednak przewyższają plusy.



106	W mojej opinii, jako projektanta (co prawda małej architektury, ale pojęcie mam), odpowiedzią na potrzeby mieszkańców jest wariant z budową kładki dla pieszych i rowerzystów - choć fakt niezbędności potrzeby budowy infrastruktury rowerowej jest tu wątpliwy. W godzinach dojazdu/powrotu z pracy nie widuję tu praktycznie żadnych rowerzystów.
107	Miasto powinno w końcu jasno określić swoje priorytety co do form transportu w mieście. Transport zbiorowy, rowerowy i piesi powinni być na pierwszym miejscu przy planowaniu remontu. Miasto za bardzo skupia się na ruchu samochodowym.
108	n/d
109	należy pamiętać że to jest kluczowa wylotówka w kierunku północnym, na Poznań, Warszawę i ŁÓDź, należy zadbać o dużą przepustowość mostu dla samochodów i autokarów
110	No cóż jak się chce zrobić remont na wysokim poziomie i na wiele lat koniecznym będzie wykonanie kładki szklanej. Koszt nie zawsze powinien decydować o kształcie inwestycji.
111	W wariantcie IV, który jest najlepszy, sygnalizacja świetlna powinna dawać bezwzględne pierwszeństwo tramwajom i autobusom na wspólnym pasie.
112	Chyba wszystko już napisałem :)
113	brak możliwości wyprzedzania się samochodów i zmniejszenia predkości jest naprawdę istotny (jest to dla kierowców okazja do piracenia jak np na moście grunwaldzkim, gdzie strach odbić się od rowerzysty/pieszego i spść na jezdnię pod samochód); oddzielenie ścieżek rowerowych od jezdni jest jedyną słuszną metodą na polepszenie ich bezpieczeństwa; rowery mogą być na wspólnym pasie z pieszymi pod warunkiem, że będzie wystarczająco szeroko. ważne jest, aby rowery mogły jechać po obu stronach - inaczej zawsze znajdzie się ktos, kto pojedzie zbyt ciasnym chodnikiem lub jezdnią! piesi i rowerzyści są najbardziej narażonymi użytkownikami - kierowcom nic się nie stanie, jeśli trochę zwolnią
114	wyбирам wariant nr 1 przebudowy mostu
115	Równy asfalt, brak torów tramwajowych
116	Najważniejsze z perspektywy mieszkańca północnych osiedli jest zachowanie obecnego układu na moście czyli po 2 pasy w każdym kierunku z zachowaniem po 1 pasie dla KZ
117	Proponowana przez mieszkańca Wrocławia osobna kładka piesza jest bardzo dobrym pomysłem, lecz także dużym wyzwaniem zarówno inżynierskim, estetycznym, jak i funkcjonalnym. Mimo wszystko warta wzięcia pod uwagę, zakładając, że miasto chce stać się miastem zrównoważonym, turystycznym i przyjaznym rowerzystom.
118	Dodatkowa kładka po stronie wschodniej mostu wydaje się konieczna. Obecnie można ją tak zaprojektować, aby nie ingerowała zbyt w widok mostu (np. szklane balustrady i zachowanie oryginalnej balustrady mostu). Kładka mogłaby służyć jako dwukierunkowa droga rowerowa. Wtedy można byłoby zastosować wariant 1. Należałoby jednak wybudować przejazdy pod mostami (z obu stron) dla rowerów i również pieszych.



119	Jeśli byłoby to technicznie możliwe, to najlepszy byłby zmodyfikowany wariant 2, z drogą rowerową po obu stronach. Wymagałoby to przesunięcia osi torowiska i jezdni o 1,25m w stronę wschodnią. Dzięki temu rowerzyści nie będą tracić czasu na światłach przed skrzyżowaniem.
120	Ważne dla bezpieczeństwa jest aby rowerzyści poruszali się wyodrębnionym pasem. Skumulowanie na jednej jezdni rowerów, samochodów i komunikacji zbiorowej wiąże się z niebezpieczeństwem i brakiem komfortu poruszania się przez most.
121	Jestem rowerzystką, ale mimo to nie popieram koncepcji budowy osobnych ścieżek rowerowych. Wszyscy się zmieścimy na chodniku. Na moście jest zazwyczaj bardzo mało pieszych. Myślę, że to lepsze rozwiązanie niż generowanie długich korków. Jestem pracującą mamą i nie wyobrażam sobie jechać z laptopem, jedzeniem, czy zakupami i dzieckiem na foteliku do pracy/z pracy rowerem.
122	Warto zauważyć, że na moście nie ma dużego ruchu pieszych. Z tego powodu rozważyłbym połączenie ruchu pieszych i rowerzystów, albo jedna strona mostu piesi, druga rowerzyści.
123	Mieszkam na Osobowicach od urodzenia, każda kolejna modernizacja zmniejsza przepustowość i utrudnia poruszanie się, zmniejszenie ilości pasów będzie katastrofą. Już i tak nie będę mogła skręcić w lewo z mostu na ul. Osobowicką co utrudni powrót do domu.
124	dobudowanie kładki pieszej lub pieszo rowerowej byłoby optymalnym rozwiązaniem
125	Proszę Państwa proszę posługiwać się statystykami ilu jest na moście pieszych, rowerzystów i ludzi w MPK i samochodach. Demokracja to wola większości. Pragnę dodać, że pomimo że jestem podróżnikiem rowerowym i spędzam każdą wolną chwilę na rowerze każdy urlop to niestety ale zimą dziecka do przedszkola rowerem nie zawożę. Jeśli zmniejsza Państwo przepustowość mam nadzieję, że wyborcy dadzą państwu czerwona kartkę. Zmniejszenie przepustowości mostu to nie jest buspas którym można pojechać jak coś się zepsuje albo go zamalować to będą konsekwencje na następne kilka dekad.
126	Osobną kładka dla pieszych i rowerzystów mogła by spowodować poszerzenie jezdni na starym moście
127	reasumując - remont sam w sobie staruszkowi się należy, dużych zmian w ruchu kołowym nie potrzeba, jedna strona dla pieszych, druga dla rowerów, dodatkowe przejścia na moście niepotrzebnie zwiększą ryzyko wypadków, pomysł z dobudowaniem kładki nie jest zły, jeśli będzie architektonicznie nawiązywał do mostu
128	Według mnie chodnik w stronę miasta jest kompletnie nie używany przez pieszych. Droga rowerowa powinna być puszczone tą stroną, zaś ruch pieszy drugą.
129	Piesi jedną stroną mostu, rowery drugą. Nie zmieniać przepustowości i nie łączyć torowiska z pasem ruchu.



130	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 co może spowodować groźny wypadek- wjadą na chodnik, ciąg rowerowy doprowadzając do niebezpiecznego zdarzenia jak np. było w Warszawie na Moście Poniatowskiego- po śmiertelnym potrąceniu pieszej ustawiono Odcinkowy Pomiar Prędkości. U nas geometrią jezdni można uspokoić ruch a jednocześnie stworzyć priorytet dla komunikacji zbiorowej w stronę centrum.
131	Konieczne jest, w mojej ocenie, wydzielenie osobnej jedni, trasy rowerowej, oraz pieszej w celu zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu.
132	Najważniejszą kwestią jest wyznaczenie tras rowerowych na mostach i zapewnienie bezpiecznego i komfortowego poruszania się pieszych i rowerzystów na mostach. Równie istotna jest sprawa sprawnego ruchu komunikacji zbiorowej po mostach. W wariantcie 4 należy zwięzić jezdnie do 3,15m lub 3m, tak aby po obu stronach powstały przynajmniej 2m chodniki i 2,5m trasy rowerowe. Należy również przyłożyć szczególną uwagę do zabezpieczenia przejazdów pojazdów komunikacji zbiorowej przez mosty, tak aby nie stawały one w korkach. Ważną kwestią jest również organizacja ruchu na skrzyżowaniu po północnej stronie mostów. Należy tam zapewnić bezpieczeństwo w szczególności dla pieszych i rowerzystów oraz niekolizyjny i swobodny przejazd dla pojazdów komunikacji zbiorowej i samochodów.
133	Proszę zwrócić uwagę na materiał, który zostanie wykorzystany przy chodniku. Musi to być coś co a) będzie się dobrze komponować z zabytkową konstrukcją mostu b) będzie wygodne w użytkowaniu (antypoślizg)
134	powinna powstać osobna kładka dla pieszych i rowerzystów po to by na moście zmieściły się 4 normatywne pasy ruchu. Dwa dla komunikacji miejskiej i dwa dla samochodów.
135	Wyrzucenie pieszych i rowerzystów na nową kładkę.
136	Uwzględnienie pieszych i rowerzystów. Miasto jest przestrzeni dla wszystkich, nie tylko dla samochodów
137	Kładka dla pieszych i rowerzystów



138	<p>Obecnie most jest w złym stanie, a odczuwają to zwłaszcza piesi (dziury w chodniku na wylot) i osoby na rowerach (jest to skrajnie niebezpieczne). Przebudowa mostu to jedyna w najbliższych latach szansa, żeby:</p> <ul style="list-style-type: none">- wyznaczyć tutaj trasę rowerową,- zadbać o komfort i bezpieczeństwo pieszych. <p>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.</p> <p>Powinna powstać trasa rowerowa łącząca Różankę i dalsze osiedla z centrum. Trasa najlepiej po obu stronach, żeby nie trzeba było przekraczać jezdni. To jeden z głównych ciągów rowerowych w mieście!</p> <p>Część osób przekonuje, że jedynym rozwiązaniem jest kładka rowerowa. Być może, ale tylko pod warunkiem, że powstanie od razu!</p> <p>Jeśli kładki, to od razu i po obu stronach, podczipione do mostu, zakrywające rury. W innych miastach (Rzeszów, Toruń) takie kładki są wykonywane dzięki nowym, tańszym technologiom.</p> <p>Komunikacja zbiorowa, piesi i rowery powinny być traktowane na światłach priorytetowo.</p>
139	Oddzielna kładka + zieleni!!!!
140	Ruch pieszych i rowerzystów na moście jest marginalny, więc kluczowe jest, aby nie blokować ruchu pojazdów i nie ograniczać liczby pasów dla samochodów.
141	<p>Głosuje za I wariantem przebudowy Mostów Osobowickich (jedynym z zaproponowanych, który pozostawia cztery pasy ruchu kołowego – a pamiętajmy, że to także tramwaje i autobusy, tak hołubione przez miasto!).</p> <p>Moim zdaniem to najlepszy wariant o tyle, że po docelowym wybudowaniu niezależnej kładki pieszo-jezdnej, umożliwi przeniesienie z mostu rur c.o. i pozostawi nie pogorszony standard ruchu tramwajowo-samochodowego, a więc ostatecznie najlepszy standard dla WSZYSTKICH uczestników ruchu – dla pieszych i rowerów na kładce, a na mostach dla ruchu mechanicznego.</p> <p>W każdym przeciwnym przypadku, po dopchaniu tam ścieżki rowerowej, ucierpi nie tylko komunikacja miejska i samochodowa, ale też podejrzewam, że ogromnie utrudni to starania o kładkę.</p> <p>To jest najlepszy czas żeby miasto zaczęło myśleć o wszystkich po równo.</p>
142	Ruch rowerowy będzie coraz istotniejszy w funkcjonowaniu miasta, ścieżki na Mostach Osobowickich powinny spójnie łączyć się z pozostałymi drogami rowerowymi.
143	Najbardziej odpowiada mi wariant IV.
144	może warto pomyśleć o zrobieniu pasa dla pieszych po 1 stronie, a drogi dla rowerów po 2 stronie; to nie jest autostrada, aby rowerzysta czy pieszy nie mógł poczekać na przejściu i przedostać się na swoją stronę; a w ten sposób nie obciążałoby się ruchu samochodowego; jeśli powstaną ogromne korki, to pieszy przechodząc całą długość mostów w smrodzie spalin nie będzie miał łatwego życia



145	Może to nie jest najlepsze miejsce na taki głos ale: nie obcinać konarów dębom rosnącym na Wałach. Właśnie z mosty Osobowickiego widać, jak pokaleczone są dęby, jakie mają rany po odciętych konarach, które: a/ nie były uschnięte b/ nie zagrażały c/ nie wisały nad jezdnią/trakcją
146	Należy wybudować kładka pieszo-rowerowa. Obecna szerokość mostu nie pozwala na pomieszczenie wszystkich elementów ruchu bez naruszania jego zabytkowej konstrukcji. Dodatkowo kładka stanowiłaby dodatkowy element bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów.
147	uwzględnienie w projekcie przebudowy przede wszystkim komunikacji zbiorowej i rowerowej
148	to jest ważna droga wylotowa z Wrocławia, należy zadbać o wysoką przepustowość
149	Rozdzielenie ruchu rowerzystów i samochodów oraz dodatkowe pasy ruchu dla samochodów, ukrycie rur
150	Wg mnie w grę wchodzi tylko dwa rozwiązania - wariant 1 (czyli bez zmian) lub wykonanie osobnej kładki rowerowej/pieszkiej z podwieszeniem infrastruktury i wręcz poszerzenie jezdni na moście (np dzięki likwidacji jednego chodnika). Ani ruch pieszy ani rowerowy nie stanowi na tym moście problemu - rozwiązania powinny dotyczyć ruchu samochodów i środków masowego
151	Przydałaby się kładka pieszo-rowerowa. A jak się nie da, to wystarczy równy chodnik i ewentualnie podział, jedna strona mostu dla pieszych, druga dla rowerzystów.
152	auta, komunikacja miejska i piesi są najważniejsi, rowerzyci ewentualnie
153	Może drugi most obok , jednokierunkowy?
154	Wygodnie zjazdy i przejazdy dla rowerów na ścieżki wzdłuż Odry. Zachowanie ciągłości przejazdu dla rowerzystów jadących wzdłuż rzeki (przejazdy pod mostem) i możliwość wygodnego zjazdu na nie z mostu.
155	Uważam, że JEDYNYM sensowym rozwiązaniem problemu mostów osobowickich jest budowa kładki rowerowej lub pieszo-rowerowej wraz z zachowaniem istniejącej organizacji ruchu. Najlepszym pomysłem jest budowa kładek po obu stronach mostu lub kładki od strony Osobowic, jeśli nie kolidowałyby to ze służą Rozanka (jeśli nie byłoby to możliwe to oczywiście kładka musiałaby powstać od strony mostów Trzebnickich). Użytkuje mosty osobowickie jako pieszy, rowerzysta (choć zakrawa to obecnie o masochizm), kierowca i z wykorzystaniem transportu zbiorowego, moim zdaniem NIE MOZNA doprowadzić do żadnej z zaproponowanych opcji (wyluczając opcje pozostawienia obecnej organizacji ruchu, ale z równoczesną budową kładki).
156	Propozycja kładki pieszo-rowerowej wydaje się najlepszą alternatywą dla kontrowersyjnego i niezadowolającego projektu, ucinającego wydzielony pas do skrętu w lewo
157	Wiem, że to życzeniowe myślenie, ale najlepszym byłoby połączenie wariantu I i IV, a więc zachowania priorytetyzacji transportu zbiorowego przy jednoczesnym stworzeniu DDRów i schowania rur. Wiem, że to fizycznie niemożliwe, dlatego z zaprezentowanych wariantów optowałbym za IV.



158	Obecnie ruch samochodowo-tramwajowy w godzinach szczytu powoduje korki. Ważne jest by nie zmniejszać przepustowości ruchu samochodowego i umożliwienie pojazdom komunikacji zbiorowej ominięcie największych zatorów.
159	Kładka dla pieszych wzdłuż mostu jest dobrym rozwiązaniem
160	Proponowałbym rozpatrzenie bezkolizyjnego dwupoziomego skrzyżowania z ul. Osobowicka i Na polance.
161	Należy zbudować osobną kładkę pieszo-rowerową
162	Najrozsądniejszy i najbardziej bezpieczny wydaje się wariant nr 5. Jeśli nas, jako miasto, na niego nie stać - uważam, że wariant nr 4 ma "ręce i nogi".
163	Najważniejszym priorytetem podczas przebudowy mostów powinni być pasażerowie MPK, piesi i rowerzyści - ich bezpieczeństwo i komfort!
164	<p>Trzeba wybrać wariant o największej przepustowości liczonej w osobach, a nie w pojazdach (wariant II lub IV). Most będzie wąskim gardłem dla aut w każdym wariantcie. Jeżeli mają się zmniejszyć korki to musi być zapewniona atrakcyjna alternatywa czyli również możliwość jazdy rowerem.</p> <p>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 realizację. Jednostronna kładka wydłuża drogę i czas jazdy dla rowerzystów zmuszając do dodatkowych przekroczeń jezdnii. Jest wiele lokalizacji we Wrocławiu, gdzie kładki pieszo-rowerowe są potrzebne dużo bardziej.</p>
165	Dostawcie drugą przeprawę, ta ze względu na charakter i przepisy nie może zostać dostosowana do potrzeb.
166	Uważam, że ruch pieszy oraz rowerowy powinny odbywać się po wydzielonych obszarach wyraźnie oddzielonych od ruchu samochodowego
167	Zachowanie skrętu w lewo
168	<ul style="list-style-type: none">- Most Osobowicki jest wjazdem do Śródmieścia, tj. w jego obrębie priorytetem powinien być pieszy, rowerzysta oraz komunikacja zbiorowa, a dopiero na końcu samochód osobowy- Miasto powinno zaproponować warianty proponowany obecnie oraz docelowy, jeśli przebudowa mostu jest możliwa w celu pełnej separacji w przyszłości (lub już teraz)- Powinna nastąpić pełna separacja pieszych, rowerzystów oraz samochodów- Droga rowerowa jest niezbędna w obu kierunkach, jeśli most ma spełniać rolę zwiększającego się ruchu rowerowego w przyszłości. Inaczej będzie niezbędna jego przebudowa w krótkim czasie. Niezbędna jest konsekwencja w tym zakresie.
169	Jestem mieszkańcem Osobowic i tak jak pewnie wielu innych oczekuję, że uwzględnicie nasz postulat o niezmiennianiu skrętu z mostu w ul. Osobowicką
170	most ma niewątpliwe walory historyczne i estetyczne ktore należy zachować i przywrócić, projektowany jednak był w innych czasach i na inne potrzeby, zakładanie więc iż w tej chwili ma on pomieścić pieszych rowerzystów komunikację zbiorową i ruch kołowy jest nierealne. przy zwiększonym ruchu kołowym, zwiększonej ilości osiedli do obsłużenia od strony północnej miasta, potrzebie przejęcia ruchu z ul Żmigrodzkiej (punkt wjazdowy do miasta od północy) należy iść w stronę wariantu 5 lub w ogóle budowę niezależnej kładki dla ruchu pieszo rowerowego nie blokując miasta i dzielnicy



171	Ważne żeby nie zmniejszyć płynności ruchu. Nie powinno się wydzielać ścieżki (ścieżek rowerowych na tym moście). Ścieżki znacznie obniżą bezpieczeństwo i pieszych i kierowców i rowerzystów
172	Jadać do centrum wszystkie tramwaje i autobusy jadą prosto i nie będą korkować drogi (pojedyncze auta skręcają w lewo za mostem). Jadąc z centrum, tramwaje i autobusy skręcają w lewo, ale również bardzo dużo samochodów. W sytuacji kiedy na jednym pasie będzie auto i tramwaj, będzie zablokowany cały pas przez autobusy, tramwaje, auta skręcające w lewo w ulicę Osobowicką i nie będzie możliwości jazdy na wprost. Może lepiej zastanowić się, nad jednym wspólnym pasem dla komunikacji i aut w stronę centrum a nie z centrum. Wariant II w odwrotnym układzie byłby najlepszy. Jeżdżę do pracy codziennie przez Most Osobowicki i rano większe korki są z miasta niż do miasta.
173	Warto stworzyć nowoczesną pieszo-rowerową kładkę (https://www.facebook.com/photo?fbid=1151072578701289&set=pcb.1151092988699248), która zapewni sprawną i bezpieczną komunikację dla pieszych i rowerzystów, a dla kierowców oraz komunikacji miejskiej pozostawić stary most, gdzie będzie wystarczająco miejsca zarówno dla aut jak i tramwajów.
174	1.Szerokie chodniki 2. Wydzielone pasy rowerowe na jezdni 3. Pierwszeństwo komunikacji zbiorowej
175	Błagam Państwa myślimy perspektywistycznie, jak ma to miejsce np w Niemczech, a nie na już. Wybierzmy wariant I przebudowy, gdyż docelowo piesi i rowerzyści będą mieli swoją kładkę, obok. Niszcząc most innymi wariantami korki z nami pozostaną, samochody nie znikną, ma miejsce ich elektryfikacja, ale docelowo ilość aut będzie taka sama, tyle że w przyszłości elektrycznych. Proszę Państwa tylko o to, myślcie perspektywistycznie.
176	Wolny przejazd pojazdów powoduje duże steżenie spalin, a szybki przejazd spore niebezpieczeństwo przy obecnych wąskich chodnikach. Dobrze byłoby to jakos zrownowazyc.
177	Proponuję: 1) wykonanie wariantu II w formie odwróconej tj. z dwoma pasami ruchu z centrum oraz 1 pasem ruchu dla zbiorokomu i samochodów do centrum (z ruchem rowerowym poprowadzonym po zachodniej stronie mostów) 2) Może warto zastanowić się też nad następującym rozwiązaniem: - normatywne ciągi pieszo-rowerowe po obu stronach (wyniesione, żeby schować rury) - normatywne torowisko (połączone z pasem dla autobusów i samochodów) w kierunku do centrum - normatywne torowisko połączone z pasem dla autobusów) w kierunku z centrum - normatywny pas ruchu dla samochodów w kierunku z centrum.
178	Przejazd rowerowy jest kluczowy dla zmniejszenia ilości samochodów.
179	Brak
180	Wariant I i III wydają się najsensowniejsze.
181	Brak.



182	Wg mnie wariant nr 4 jest najlepszym rozwiązaniem. I tak cały ciąg komunikacji od Dubois po Bałtycka to jeden pas ruchu dla aut. Wspomniany wariant zapewni wiedzy komfort pieszym. Ta część miasta, typowo już „po drugiej stronie Odry” zaczyna być rekreacyjna. Są wały, plaże miejskiej, renowacji podlega barak przy jaz Rozanka. To są miejsca rekreacyjne. Zapewnijmy więcej przestrzeni dla pieszych i rowerów.
183	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, bo do centrum będzie ich czekała droga dookoła ze staniem na światłach przy północy mostu Trzebnickiego, co spowoduje, że taki rodzaj transportu będzie niekonkurencyjny względem pozostałych. Sam często używam roweru w celach komunikacyjnych i wiem, że mosty, szczególnie we Wrocławiu, to newralgiczne miejsca całej sieci dróg rowerowych.
184	Może warto by było zrobić tak że jeden most np Trzebnicki miał jeden kierunek a Osobowicki drugi? Analizowano to?
185	Z punktu widzenia rowerzysty, który jedzie wzdłuż Odry - a tych jest tu najwięcej - najlepiej by było gdyby była ścieżka rowerowa pod mostem od strony południowej przy Pasterskiej. W ten sposób rowerzyści nie musieliby czekać na światłach na moście od strony Osobowickiej. Ale to pewnie jest mało realne.
186	W ogólności byłoby super, gdyby po obu stronach mostu były przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe.
187	Wykonać drugą prrzprawę przez Odrę i tam skierować ruch pieszych i rowerowy.
188	Jeśli projektowany most miałby posiadać pasy rowerowe (1,5 m) w obu kierunkach należy je wynieść albo wydzielić krawężnikiem od jezdni.
189	Duża szerokość i powiększanie pasów dla aut to ślepy zaułek, postawmy na komunikację uzupełnioną ruchem rowerowym. Teoria: http://www.zm.org.pl/?a=lewis-mogridge-14-00_wprowadzenie Dowód: http://www.zm.org.pl/?a=lewis-mogridge-14-02_wal_miedzeszynski Analiza korelacji w stosunku do innych czynników: http://www.zm.org.pl/?a=lewis-mogridge-14-07_ps
190	Obecnie najgorsze warunki są dla ruchu rowerowego i pieszego. To potrzeby najsłabszych użytkowników, zgodnie z dokumentami miejskimi (polityka mobilności, polityka rowerowa) powinna być zauważona w szczególności.
191	Konieczne są wydzielone pasy dla rowerzystów. Czy nie można stworzyć kładki doczepionej do mostu tak, żeby każdy miał pas dla siebie?(komunikacja, rowerzysta, samochód i pieszy)



192	Można by było dubudowac kładkę dla rowerów nie było by problemów
193	Dodatkowa kładka nie ma sensu, most jest wystarczająco szeroki. Powinny zostać zaprojektowane miejskie meble, np. kwietniki. Do rozważenia zagospodarowanie „balkonów”.
194	zróbcie to proszę dobrze, tak jak w Berlinie/Amsterdamie czy Londynie, coraz więcej ludzi jeździ rowerami, huajnogami i deskami - dajcie nam sprawną komunikację miejską i nie każcie jej czekać
195	KONIECZNE JEST WYBUDOWANIE OSOBNEJ KŁADKI PIESZO-ROWEROWEJ I MAKSYMALNE ROZDZIELENIE UCZESTNIKÓW RUCHU.
196	Umożliwienie osobom korzystającym ze ścieżek na wałach wzdłuż rzeki do bezpiecznego przejścia na drugą stronę.
197	Komunikacja zbiorowa, rowery i ruch pieszy powinny być priorytetem. Św. Przepustowość w mieście to mit.
198	Obecnie boję się poruszać po moście jako rowerzysta, myślę, że to istotna kwestia dla rozwoju ruchu rowerowego w mieście
199	Równa droga dla rowerów w obu kierunkach!
200	wariant II wydaje się najbardziej odpowiedni, jeżeli połączymy go z parkingiem poza centrum i dogodną przesiadką na tramwaj
201	Wariant IV ustawienia użytkowników ruchu
202	Na pewno nie wolno zmniejszyć przepustowości auto osobowych, bo to skończy się zakorkowaniem Kleczkowa i Nadodrza. Ruch przez most powinien przebiegać płynnie, szczególnie że rowerzystów i pieszych nie jest tam dużo.
203	Mosty to w tej chwili tragedia z punktu widzenia rowerzysty i pieszego. W tym kierunku powinny ość wszystkie zmiany
204	Oddzielenie ruchu pieszych i rowerzystów od pasa aut i tramwajów mała zieloną architekturą
205	Proszę o uwzględnienie opinii i wniosków rowerzystów, ponieważ jesteśmy takimi samymi uczestnikami ruchu jak piesi i kierowcy, i również chcielibyśmy mieć komfort poruszania się naszymi pojazdami po ulicach Wrocławia.
206	Kluczowe jest wydzielenie miejsca dla rowerów. Jest to korzystne dla wszystkich uczestników ruchu.
207	Z zaproponowanych wariantów IV jest najlepszy, jednak jest on wciąż daleki od ideału. W każdym wariantcie, w którym jest wydzielony ruch rowerowy KZ będzie stało w korkach razem z KI. Są to rozwiązania krótkowzroczne. Gdyby zbudować dodatkową kładkę pieszo rowerową po stronie wschodniej, można by poszerzyć chodnik po stronie zachodniej oraz KZ mogła by mieć wydzielony pas ruchu.
208	Nie mam żadnych dodatkowych opinii w tej sprawie
209	Umożliwienie zejścia na teren zielony pod mostem.
210	Ważne jest oddzielenie ruchu pieszo rowerowego przez wybudowanie kładki
211	Wybieram wariant 2



212	<p>Żaden z proponowanych wariantów (I-IV) nie zapewnia rozdzielania wszystkich rodzajów ruchu. Z tego względu uważam, że żaden z nich nie powinien zostać realizowany w takiej postaci jak przedstawiono ponieważ wydawanie tak dużych środków na remont bez osiągnięcia celu jest niegospodarne.</p> <p>Uważam, że remont jest okazją do poszerzenia przestrzeni komunikacyjnej dla wszystkich użytkowników drogi tak aby to rozdzielanie uzyskać. Środkiem do tego może być poprowadzenie kładek rowerowych (lub ruchu pieszego) po zewnętrznej części mostu, zakrywając jednocześnie rury.</p>
213	<p>Niestety mamy coraz więcej aut w mieście. Wybrany wariant powinien przede wszystkim nie doprowadzić do jeszcze większych korków i spowolnienia ruchu.</p>
214	<p>Poszerzenie mostów, tak aby zmieścili się piesi, rowerzyści, 2 pasy dla aut i buspas/tramwaj. Ewentualnie jeśli nie ma kasy na tak oczywistą inwestycję, to dobudować "tylko" kładki z boku mostów dla pieszych i rowerzystów, a całe mosty przeznaczyć na 2 pasy dla aut + buspas/tramwaj.</p>
215	<p>Jestem przeciwny wydawaniu ogromnych publicznych (naszych wspólnych) pieniędzy na kładkę pieszorowerową obok mostu. We Wrocławiu jest kilka miejsc gdzie taka inwestycja miałaby większy sens.</p>
216	<p>dwa pasy ruchu również dla aut w obydwu kierunkach</p>
217	<p>Chcemy kładki pieszorowerowej</p>
218	<p>Zróbcie dobra drogę rowerową to zwiększy ilość rowerzystów na kierunku karłowice centrum! I zróbcie to teraz a nie za parę lat</p>
219	<p>Proszę nie psujcie dalej Wrocławia, już na Pelczyńskiej podpisaliście się budowa zatoczek i głupim tłumaczeniem że tak wszyscy chcieli i tak jest lepiej. Nie dewastujcie dalej naszego miasta</p>
220	<p>Likwidacja bus pasów</p>
221	<p>Przebudowa mostu jest konieczna jak najszybciej.</p>
222	<p>Obecnie most jest w złym stanie, a odczuwają to zwłaszcza piesi (dziury w chodniku na wylot) i osoby na rowerach (jest to skrajnie niebezpieczne). Przebudowa mostu to jedyna szansa, żeby:</p> <ul style="list-style-type: none">- wyznaczyć tutaj trasę rowerową,- zadbać o komfort i bezpieczeństwo pieszych. <p>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.</p> <p>Powinna powstać trasa rowerowa łącząca Różankę i dalsze osiedla z centrum. Trasa najlepiej po obu stronach, żeby nie trzeba było przekraczać jezdni. To jeden z głównych ciągów rowerowych w mieście!</p> <p>Część osób przekonuje, że jedynym rozwiązaniem jest kładka rowerowa. Być może, ale tylko pod warunkiem, że powstanie od razu!</p> <p>Jeśli kładki, to od razu i po obu stronach, podczipione do mostu, zakrywające rury. W innych miastach (Rzeszów, Toruń) takie kładki są wykonywane dzięki nowym, tańszym technologiom.</p> <p>Komunikacja zbiorowa, piesi i rowery powinny być traktowane na światłach priorytetowo.</p>



223	<p>warianty 2-4 - jak rozumiem zakładają mieszany pas tramwajowo-samochodowy. Samochody tam stoją w korku, to błąd i tramwaje stały.</p> <p>A zyskają ... piesi i rowerzyści - czy ich naprawdę jest tak dużo, że nie zmieści się na chodniku/jezdni ?</p> <p>Jest jeszcze wariant 5 - dobudować drugi most.</p>
224	<p>Najgorszy pomysł to wspólny pas dla rowerzystów oraz samochodów. Grozi to wyprzedzaniem rowerzystów przez samochody i może doprowadzić do takiej tragedii na mostach tumskich (potrącenie rowerzystki przez taksówkarza, który stracił rowerzystkę aby uniknąć zderzenia z jadącym z naprzeciwka tramwajem</p>
225	<p>Osobna kładka dla pieszych i rowerów</p>
226	<p>Obecnie most jest w złym stanie, a odczuwają to zwłaszcza piesi (dziury w chodniku na wylot) i osoby na rowerach (jest to skrajnie niebezpieczne).</p> <p>Przebudowa mostu to jedyna szansa, żeby:</p> <ul style="list-style-type: none">- wyznaczyć tutaj trasę rowerową,- zadbać o komfort i bezpieczeństwo pieszych. <p>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.</p> <p>Powinna powstać trasa rowerowa łącząca Różankę i dalsze osiedla z centrum.</p> <p>Trasa najlepiej po obu stronach, żeby nie trzeba było przekraczać jezdni. To jeden z głównych ciągów rowerowych w mieście.</p> <p>Część osób przekonuje, że jedynym rozwiązaniem jest kładka rowerowa. Być może, ale tylko pod warunkiem, że powstanie od razu.</p> <p>Jeśli kładki, to od razu i po obu stronach, podczipione do mostu, zakrywające rury.</p> <p>W innych miastach (Rzeszów, Toruń) takie kładki są wykonywane dzięki nowym, tańszym technologiom.</p> <p>Komunikacja zbiorowa, piesi i rowery powinny być traktowane na światłach priorytetowo.</p>
227	<p>Było by dobrze gdyby za barierką mostu znajdowała się taka "ala siatka na łapanie telefonów. Są bardzo ale to bardzo ładne ujęcia z mostów na most milenijny.</p>
228	<p>Ludzie chcą kładki dla pieszych i dwóch pasów dla aut</p>
229	<p>kładka pieszo-rowerowa to najlepszy pomysł.</p>



230	<p>Obecnie most jest w bardzo złym stanie. Odczuwają to zwłaszcza piesi (dziury w chodniku) i osoby na rowerach (jest to skrajnie niebezpieczne). Przebudowa mostu to jedyną szansą, żeby:</p> <ul style="list-style-type: none">- wyznaczyć tutaj trasę rowerową,- zadbać o komfort i bezpieczeństwo pieszych. <p>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.</p> <p>Powinna powstać trasa rowerowa łącząca Różankę i dalsze osiedla z centrum.</p> <p>Trasa najlepiej po obu stronach, żeby nie trzeba było przekraczać jezdni. To jeden z głównych ciągów rowerowych w mieście!</p> <p>Słusznym rozwiązaniem wydaje się być kładka rowerowa/kładki rowerowe po obu stronach mostu pod warunkiem, że powstaną od razu, wraz z przebudową!</p> <p>Jeśli kładki, to od razu i po obu stronach, podczipione do mostu, zakrywające rury.</p> <p>W innych miastach (Rzeszów, Toruń) takie kładki są wykonywane dzięki nowym, tańszym technologiom.</p> <p>Komunikacja zbiorowa, piesi i rowery powinny być traktowane na światłach priorytetowo.</p>
231	dwa pasy ruchu w każdą stronę
232	chcemy kładki pieszo-rowerowej!
233	Należy pamiętać że most osobowicki przechodzi w dwujezdniową, dwupasmową ulicę Bałtycką, jest częścią bardzo ważnej arterii komunikacyjnej i powinien umożliwiać przejazd stosunkowo dużej liczby pojazdów w relatywnie krótkim czasie.
234	dobrze byłoby wydzielić ruch pieszy i rowerowy na oddzielnej kładce
235	Proponuję oddzielną kładkę dla rowerzystów/ pieszych, aby nie zmniejszać przepustowości mostu (układ pasów jak obecnie)
236	Proponuję rozważyć budowę kładki pieszo- rowerowej przy przebudowie mostów.
237	najlepiej wygląda wariant 2, ale można by go poprawić zamieniając pas rowerowy na pas dla aut a 1 z chodników na pas rowerowy - 1 stroną mostu odbywałby się ruch pieszy a drugą rowerowy. A najlepszą opcją jest propozycja mieszkańca przeniesienia ruchu pieszo-rowerowego na osobną kładkę która pozwoli pieszym i rowerzystom poruszać się z dala od zgiełku aut i zostawienie mostu w całości dla ruchu zmotoryzowanego. Taka kładka powinna też powstać między mostami trzebnickimi a warszawskimi które są znacznie od siebie oddalone a dodatkowo po południowej stronie nie możliwe jest przejście/przejechanie od mostu do mostu bo ponad 1km piękna ścieżka rowerowa na promenadzie przy kanale miejskim jest ślepą uliczką zakończoną nagle przez nasyp kolejowy, a mieszkańcy promenad pozbawieni są dobrego pieszo-rowerowego dostępu do paku - na kleszkowie brak jest parku a do tych na okolicznych osiedlach dostęp pieszo -rowerowy jest odcięty albo przez kanał i rzekę albo przez tory



238	<p>Obecnie most jest w złym stanie, a odczuwają to zwłaszcza piesi (dziury w chodniku na wylot) i osoby na rowerach (jest to skrajnie niebezpieczne). Przebudowa mostu to jedyna szansa, żeby:</p> <ul style="list-style-type: none">- wyznaczyć tutaj trasę rowerową,- zadbać o komfort i bezpieczeństwo pieszych. <p>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.</p> <p>Powinna powstać trasa rowerowa łącząca Różankę i dalsze osiedla z centrum. Trasa najlepiej po obu stronach, żeby nie trzeba było przekraczać jezdni. To jeden z głównych ciągów rowerowych w mieście!</p> <p>Część osób przekonuje, że jedynym rozwiązaniem jest kładka rowerowa. Być może, ale tylko pod warunkiem, że powstanie od razu!</p> <p>Jeśli kładki, to od razu i po obu stronach, podczipione do mostu, zakrywające rury. W innych miastach (Rzeszów, Toruń) takie kładki są wykonywane dzięki nowym, tańszym technologiom.</p> <p>Komunikacja zbiorowa, piesi i rowery powinny być traktowane na światłach priorytetowo.</p>
239	<p>Mosty Osobowickie to wjazd do dość ścisłego centrum, moim zdaniem przebudowa powinna przede wszystkim podnieść bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu. Idąc pieszo mostami, nie czuje się tam bezpiecznie, jadąc rowerem, nie czuje się bezpiecznie.</p> <p>Na Mostach Trzebnickich nie ma tego problemu. Idąc pieszo czuje się bezpiecznie, jadąc rowerem, jest niewygodnie, bo droga jest wąska i dzielona z pieszymi, ale obie grupy się do tego przyzwyczaiły. Ruch aut jest na Mostach Trzebnickich totalnie odseparowany. To wynika też z budowy tych mostów.</p> <p>Na Mostach Osobowickich jezdnia biegnie tuż obok nierównego chodnika z dziurami. To należy przede wszystkim zmniejszyć.</p>
240	<p>Gościwie popieram koncepcję Pana (<i>zanonimizowane</i>). Pomysł zbudowania osobnej kładki pieszo-rowerowej jest kompleksowym rozwiązaniem na miarę aspiracji takiego miasta jak Wrocław</p>
241	<p>Poza kładką pieszo - rowerową nie ma rozwiązania, które nie tworzy konfliktów między różnymi użytkownikami tej przeprawy</p>
242	<p>Powinna powstać dodatkowa kładka przy moście dla pieszych i rowerzystów której nie ma w projektach, skutkowało by to po dwa pasy dla samochodów i komunikacji w każdym kierunku. Dzięki temu ruch drogowy byłby płynny.</p>
243	<ul style="list-style-type: none">- wyprowadzenie ruchu pieszego i rowerowego poza most poprzez dobudowę kładki od strony dolnej wody- schowanie rur ciepłowniczych i kanalizacyjnej w kładce, dzięki temu odsłonięcie zabytkowych przęseł mostu- dodatkowe przejście dla pieszych przy wybrzeżu Józefa Conrada-Korzeniowskiego <p>likwidacja lewsoskrętów w obu kierunkach</p>
244	<p>Czy nie udałoby się wybudować osobnej kładki dla ruchu pieszo rowerowego?</p>
245	<p>Warto zamontować na moście pojemniki na śmieci żeby ludzie nie wyrzucali np papierków do rzeki</p>
246	<p>Propozycja zbudowania kładki pieszo- rowerowej</p>



247	Zostały wymienione w poprzednich pytaniach. Pamiętajmy że tworzenie dodatkowych korków w mieście powoduje generowanie dodatkowych emisji co również kłóci się z ekologiczną polityką miasta, więc powinniśmy skupić się na płynnej możliwości przemieszczania dla mieszkańców korzystających z samochodów, czy komunikacji zbiorowej
248	Kładka pieszo-rowerowa
249	brak
250	Konieczne jest powstanie nowej kładki rowerowo-pieszej pomiędzy Mostami Osobowickimi a Mostami Żmigrodzkimi, które oddzieliłyby ruch oraz pozwoliły na odpowiednią szerokość pasów ruchu dla każdego z uczestników.
251	Potrzebujemy kładki pieszo-rowerowej przy Mostach Osobowickich!
252	Najlepszym pomysłem jest wykonanie osobnej kładki pieszo-rowerowej i pozostawienie 2 pasów dla tramwaju i samochodów. Postawmy przede wszystkim na zmniejszenie już istniejących ogromnych korków. Dzięki temu wszystkim będzie się żyło lepiej we Wrocławiu.
253	Moim zdaniem najlepszym rozwiązaniem jest wybudowanie niezależnej kładki pieszo rowerowej, która nie będzie utrudniała ruchu a zwiększy bezpieczeństwo pieszych oraz rowerzystów, nie pomniejszając przy tym przepustowości mostu
254	Mniej polityki więcej praktyki- nie można ulegać terrorowi rowerowemu który upośledzi ruch w kolejnym miejscu w mieście
255	proszę pamiętać o uwzględnieniu zejścia/zjazdu na wały. Jest to też trasa dla rolkarzy - nawierzchnia powinna to uwzględniać
256	Jedynym sensownym rozwiązaniem wydaje się osobna kładka dla pieszych i rowerów. Nawet jeśli trzeba będzie przejść przez dodatkowe pasy to taka kładka ma same zalety: schowanie rur, bezpieczniejszy przejazd dla rowerzystów i pieszych, można by zrobić osobny mini punkt widokowy z ławeczką na postój. A na moście mogłyby znaleźć dodatkowe pasy do lewoskrętu.
257	Rozszerzanie możliwości transportu rowerowego ograniczonego zmianami pogody kosztem transportu indywidualnego i publicznego nie powoduje poprawy warunków życia społeczeństwa miasta. Stanowi realizację idei grupy aktywistów kosztem większości społeczeństwa.
258	Należy się skupić na przepustowości mostu, by północne osiedla miały zapewnione dobre połączenie z centrum
259	Sugeruję pochylenie się nad wariantem 5 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 bus-pasem - bez chodników. Piesi i rowerzyści powinni poruszać się jedynie po nowej przeprawie.
260	Brak uwag
261	Wariant 4 wydaje mi się najlepszy.
262	Ze względu na szerokość mostu do rozważenia wariant z dobudowaniem równoległej kładki dla ruchu rowerów
263	Dlaczego piesi muszą chodzić po obu stronach MOstu? Czy nie można po jednej stronie Mostu "puścić pieszych w dwie strony" a po drugiej stronie rowerzystów dwie strony?? Jedyna do przyjęcia koncepcja z przedstawionych, to Wariant 5.



264	Więcej miejsca dla pieszych i osób jadących na rowerze. Aktualnie jest tam bardzo niebezpiecznie.
265	Powinny się mieścić i samochody i buspas
266	Myślę, że zachowanie obecnej formy mostów jest ważne, ale można wyjść poza określone już ramy, np. dobudowując kładkę
267	Projekt przebudowy mostu musi wpisywać się w realizowaną przez miasto politykę transportową. Jest ona określona w dokumentach takich jak Polityka Mobilności, Studium Wrocławia, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Nie można zezwolić na rozwiązania, które spowodują zwiększenie ruchu samochodowego na relacji do centrum miasta! Należy dążyć do zapewnienia atrakcyjnych alternatyw w postaci transportu zbiorowego i rowerowego. Przebieg trasy rowerowej nie może powodować wydłużenia czasu jazdy i konieczności przekraczania jezdni, dlatego konieczne jest stworzenie chodników i trasy rowerowej po obu stronach mostu.
268	<p>To jest przebudowa na lata, trzeba o niej myśleć w kontekście rozrastającego się miasta, należy zwiększyć przepustowość dla wszystkich środków transportu. Wspólny pas dla tramwajów i samochodów to może być za mało. Są tylko dwie bardzo wąskie przeprawy w tym kierunku, które będą bardzo obciążone. Należy szczególnie zapewnić wydzielony pas dla autobusów, który umożliwi im szybką jazdę i wyprzedzanie. Musi więc on mieć odpowiednią szerokość.</p> <p>Trzeba pomyśleć o tym, że być może za niedługo zwiększy się liczba autobusów przejeżdżających w tym miejscu, mogą to być na przykład autobusy podmiejskie uruchamiane przez inne gminy. Nie należy też zakładać, że wszystkie autobusy będą skręcały w ul. Osobowicką.</p> <p>Należy pomyśleć o możliwości przejazdu prosto z ul. Na Polance w kierunku Osobowickiej.</p> <p>Dwukierunkowa droga dla rowerów po jednej stronie jest niewystarczająca, bo część rowerzystów będzie musiała tuż za mostem przejechać na drugą stronę. W szczególności na ul. Bałtyckiej są obecnie jednokierunkowe drogi dla rowerów. Nie możemy zmuszać ich użytkowników do przejeżdżania na drugą stronę ulicy. Muszą być co najmniej jednokierunkowe drogi dla rowerów po obu stronach jezdni i ewentualnie coś dodatkowo (to znaczy dwukierunkowa droga dla rowerów z którejś strony).</p> <p>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.</p>
269	KLADKA rozwiąze problem pieszych i rowerzystow - i nie trzeba bedzie wdychac spalin. Most jest juz i tak wąski i zakorkowany. No i ten skret w lewo z mostu jest dobrym i najprostszym pomysłem
270	Zdecydowanie należy wydzielić ruch pieszy i rowerowy na osobną konstrukcję- kładkę, wybudowaną po wschodniej stronie mostu osobowickiego



271	Ważne jest aby zachować historyczny charakter mostu oraz płynność przejazdu dla wszystkich uczestników ruchu. Tramwaje i autobusy powinny mieć wydzielone pasy ruchu, samochody powinny mieć wydzielone pasy ruchu o odpowiedniej szerokości. Ruch pieszo-rowerowy powinien być przeniesiony na kładkę pieszo-rowerową wybudowaną po stronie mostów Trzebnickich. Kładka pieszo-rowerowa to jedyne rozwiązanie, które zapewni odpowiednią przepustowość mostu dla transportów indywidualnego i zbiorowego na moście.
272	Piesi, rowery, tramwaje i samochody podczas przejazdu nie mogą ze sobą kolidować. Samochody potrzebują mieć 2 pasy w każdą stronę. Most jest o wiele za wąski, dla tego na obecnej szerokości mostu powinno być miejsce wyłącznie dla samochodów, autobusów i tramwajów. Kładka będzie zbyt droga. Jedyne przyszłościowe wyjście to poszerzenie mostu dla pieszych i rowerów. Jednak poszerzenia nie mogą zaburzać architektury zabytku udając że były tam zawsze. Muszą być eklektyczne, nowoczesne, subtelne i współgrać ze starszą architekturą.
273	chodnik i ścieżka rowerowa powinny pójść osobną kładką żeby transport zbiorowy i samochody miały swoje miejsce na tym moście. Aktualnie jest za ciasno, zwłaszcza że chodnik jest z 2 stron
274	Warto zadbać aby Most był częścią większego ciągu komunikacyjnego, spójnie wkomponowywał się w komunikację na dłuższym odcinku, MPK i ruch pieszo-rowerowy w całej okolicy nie powinny być spychane kosztem bezpieczeństwa jako mniej ważne, a ruch samochodowy nie powinien być jako jedyne dominujący.
275	Dobrym rozwiązaniem będzie dobudowa kładki pieszo-rowerowej, zapewni więcej miejsca na moście dla pojazdów oraz bezpieczeństwo dla pieszych i rowerzystów
276	Oddzielna kładka dla pieszych jest niezbędna!
277	proponuje budowę kładki dla rowerów obok mostu
278	Dobrym rozwiązaniem było by dostawić kładkę obok mostu, zarówno dla pieszych jak i rowerzystów. Dzięki temu można było by wykorzystać pełną szerokość mostu.
279	Potrzeba pieniędzy nie pokracznej prowizorki, kiedyś Wrocław - Breslau był piękny ! Nie stać nas na prowizorki. Drogi dla rowerów wycięte z jezdni są ponurym żartem z rowerzystów i kierowców.
280	Wziąć pod uwagę głos ludzi mieszkających na tym osiedlu i codziennie korzystających z tego przejazdu
281	Trasa dla pieszych, rower i samochodów mocno oddzielona
282	Konieczna jest osobna kładka dla ruchu pieszego i rowerowego. W innym wypadku będzie to bardzo nie udana inwestycja
283	Ograniczenie przepustowości mostu w proponowanych wariantach będzie miało znaczący wpływ na korkowanie się ulicy Bałtyckiej i Osobowickiej. Wspólne pasy dla komunikacji miejskiej oraz samochodów będą powodowały blokowanie się zjazdu z mostu w momencie, gdy autobus/tramwaj będzie oczekiwał na skręt w kierunku ul. Osobowickiej.
284	Najlepszym rozwiązaniem była by kładka pieszo-rowerowa, przykładową koncepcję zaproponował (<i>zanonimizowane</i>).
285	Uważam, że należy ograniczać ruch samochodowy w mieście. Należy przy tym wspierać zbiórkę, pieszych i rowerzystów. Dlatego najlepiej wybrać wariant przebudowy II lub IV



286	Trzymam kciuki, aby udało się zrealizować plany dotyczące priorytetu komunikacji miejskiej, rowerów i pieszych nad ruchem samochodowym. Na razie wydaje się, że miasto przegrywa z kierowcami, a najlepszym dowodem jest samowolka parkujących, którzy porzucają swoje auta gdzie popadnie. Warto podpatrywać inne miasta, 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!
287	Uszanowanie wszystkich uczestników ruchu, zarówno aut, jak i pieszych czy rowerzystów. Most na obecną chwilę jest naprawdę wąski - warto rozważyć osobne rozwiązanie dla pieszych lub rowerzystów.
288	Uważam, że finalnie podoba mi się wariant 2 z tym, że ścieżka rowerowa po drugiej stronie oraz nawrotka wg opcji B. Propozycja sprawia, że w końcu byłby przejazd dla rowerzystów, rury ciepłownicze byłyby schowane, co poprawiłoby estetykę mostu oraz nie byłoby korku na moście przy wjeździe na Bałtycką.
289	Sądzę że przebudowa Mostów Osobowickich to niezwykle ważny projekt dla Wrocławia. Sądzę, że ruch na mostach można urządzić tak by wszyscy uczestnicy ruchu znaleźli na nich swoje miejsce. Obecna przeprawa znacząco ogranicza funkcjonalność mostów z perspektywy rowerzystów. Obserwuje się także duży ruch samochodów i komunikacji miejskiej. Te grupy powinny być szczególnie uwzględnione przy projektowaniu przebudowy.
290	Najlepszy wariant to Nr IV
291	Należy przy tym projekcie nie uwzględniać w pierwszej kolejności najniższej ceny ponieważ ten obszar jest mocno eksploatowany przez pojazdy.
292	Na FB zamieszczony został świetny projekt kładki pieszo-rowerowej, który jest bardziej optymalnym rozwiązaniem dla całego ruchu i przepustowości. I można również podziwiać zabytkowy most :)
293	Priorytet: zwiększenie przepustowości ciągów pieszych i rowerowych.
294	Proszę wziąć pod uwagę kładkę rowerową nową, będzie bezpiecznie dla wszystkich uczestników. Takie kładki buduje się w Europie i USA
295	rozwiązania obecnie proponowane nie spełnią zadania w 100%. Konieczne jest oddzielenie ruchu pieszych od rowerowego; ruchu rowerowego od samochodów oraz samochodów od komunikacji miejskiej. Jedyne wyjście w takim przypadku jest wybudowanie osobnej przeprawy, kładki lub osobnego mostu. Wówczas ruch odbywałby się tylko jednokierunkowo.
296	Uważam, że miasto powinno zainwestować w kładkę pieszo-rowerową. Zostawienie wąskich chodników jest złym pomysłem. Zmniejszenie przepustowości mostu jeszcze gorszym! Dobudowanie kładki!
297	czy planowanie jednego pasa wyjazdowego z miasta w połączeniu z ruchem komunikacji miejskiej jest dobrym rozwiązaniem? Nie wydaje mi się, tym bardziej, że tramwaj czy autobus skręcający w lewo w ul. Osobowicką będzie blokować zjazd z mostu.
298	piesi i rowerzyści nie powinni być priorytetem w projektowaniu zmian - najważniejsze jest zmniejszenie poziomu zakorkowania trasy



299	Uważam, że najkorzystniejszy wariant przebudowy mostu to wariant I (w obu kierunkach odseparowany ruch kołowy od pasów tramwajowo-autobusowych) z następującymi zastrzeżeniami: 1) budowa kładki pieszo rowerowej od strony wschodniej mostu, 2) tym samym likwidacja chodnika od wschodniej strony mostu, 3) poszerzenie chodnika od zachodniej strony mostu, 4) budowa zgodnie z rozporządzeniem (Dz.U. 2016 poz. 124) szerokości pasów ruchu przy jednoczesnym zmniejszeniu szerokości pasów ruchu dla samochodów w celu uspokojenia ruchu zgodnie z §15 ust. 4 ww rozporządzenia, 5) fizyczne oddzielenie pasa ruchu samochodów i autobusowo-tramwajowego poprzez zastosowanie separatorów na jezdni, 6) budowa na ul. Bałtyckiej nawrotki w wariacie I (A), ok. 150 m za skrzyżowaniem ul. Bałtyckiej, Osobowickiej, Na polance i Mostu Os, 7) ukrycie rurociągu w nowowynbudowanej kładce od strony wschodniej mostu.
300	Brak
301	Zachowanie wejść na trasy spacerowe na wałach
302	Kładka dla pieszych, która biegłaby obok mostu byłaby niesamowicie przydatna!
303	Kładka pieszo/rowerowa zaproponowana przez p. (zanonimizowane) rozwiązuje problem. Fajnie jakby w ogóle dało się mostem dojechać do oraz z miasta.
304	Popieram propozycję wybudowania kładki dla pieszych i rowerzystów i oddzielenie ich od ruchu samochodowego oraz schowanie rur ciepłowniczych. Poprzez brak chodników, będzie również szersza jezdnia. Jest to rozwiązanie najlepsze dla wszystkich. Piesi i rowerzyści nie muszą iść wzdłuż głośnej i ruchliwej ulicy, a kierowcy nie mają jeszcze bardziej zakorkowanego wjazdu do centrum z północy miasta i powrotów do domu i nie muszą winić pieszych i rowerzystów za to co ich spotyka.
305	Chcę aby miasto postawiło priorytet dla SPRAWNEJ komunikacji zbiorowej w tej części miasta i przy takim SPRAWNYM organizowaniu transportu systematycznie ograniczało prędkość przejazdu samochodów przez tę historyczną budowlę mostową.
306	Uważam, że rozwiązanie z kładką jest najlepsze. Częściowe zasłonięcie (z perspektywy rzeki) mostu mu nie zaszkodzi - nie tak bardzo jak szpecą rury ciepłownicze. Jeśli przez dobudowanie kładki możliwe będzie zachowanie wydzielonych pasów dla samochodów i komunikacji miejskiej to tak trzeba zrobić. Komunikacja MUSI być punktualna żeby miała sens, więc musi poruszać się bez zakłóceń. Pasy dla samochodów zapewnią dobrą przepustowość, nawet jeśli będą węższe niż przepisowe (będzie trzeba jechać trochę wolniej i ostrożniej, co jest z korzyścią dla wszystkich uczestników ruchu). Estetykę mostu w oryginale można będzie podziwiać z kładki (ważne żeby była tak zaprojektowana), a po obu jego stronach warto ustawić tablice ukazujące historyczny wygląd i opisujące ciekawe rzeczy o moście. Byłoby to atrakcyjne dla turystów, którzy obecnie jeśli przekraczają most, to nic o nim nie wiedzą.
307	Najlepszym rozwiązaniem byłaby dodatkowa kładka pieszo-rowerowa.
308	Remont mostów trzebnickich
309	B.u.
310	Bardzo podoba mi się pomysł pana Adama gdzie zwiualizował oddzielną kładkę pieszo-rowerową



311	Jestem za wybudowaniem kładki pieszo rowerowej, szczególnie podoba mi się koncepcja kładki z opcją tarasu widokowego zaproponowana przez p. (zanonimizowane) (lub podobne nazwisko)
312	Potrzebujemy sprawnej infrastruktury jak powietrza. Wtedy i tylko wtedy będziemy nowoczesną metropolią. Mam dość mamienia polityka rowerową (choć sam jeżdżę tym mostem rowerem) stek bzdur, że ludzie przesiądą się na rowery należy wsadzić sobie w buty.
313	Dlaczego nie przygotowano wariantu z oddzielną kładką pieszo-rowerową? Takie rozwiązanie jako jedyne spełnia potrzeby wszystkich uczestników ruchu przy jednoczesnym zachowaniu zabytkowego charakteru mostu. Dzięki temu rozwiązaniu zyskamy nowoczesną, w pełni funkcjonalną infrastrukturę. Zabytkowy most odzyska blask, a nowoczesna kładka może być również atrakcyjna wizualnie i pięknie współgrać. Nowoczesna architektura komunikacyjna świetnie też promuje Wrocław co widać na przykładzie mostu ędrzińskiego.
314	One nie są jakieś prześliczne ani symboliczne, nie cackajcie się z ich wyglądem aż tak. Ale też bez przesady, nie chcę Zaułka Solnego w wersji mostowej.
315	Plszę z perspektywy rowerzysty - paradoksalnie najważniejsze jest, aby samochody i tramwaje miały oddzielne pasy ruchu, inaczej doprowadzi to do korków i frustracji mieszkańców. Wspólna ścieżka pieszo-rowerowa jest do zaakceptowania
316	Przez most osobowicki przewija się wiele różnych grup, a miejsca jest bardzo mało. Zarówno tramwaj, auta, piesi, osobowy z wózkami (dla których przejazd sanowi problem przez nierówności na chodniku), sportowcy oraz rowerzyści
317	Powinna być oddzielona kładka dla pieszych i rowerzystów
318	Idealnym rozwiązaniem byłaby osobna kładka dla pieszych i rowerzystów - dzięki temu można by zachować odpowiednią szerokość jezdni dla każdego użytkownika ruchu oraz pozwolić na oddzielenie samochodów od pieszych/rowerzystów.
319	Kładka pieszo-rowerowa osobno
320	Projekt (zanonimizowane)w komentarzu na fb!
321	W innych miastach jakoś mogą postawać nowe kładki dla pieszych i rowerzystów. https://goo.gl/maps/xUqgDMmMvyG4454T7 https://goo.gl/maps/GVZ3ZBssjj8v4SrDA https://www.muratorplus.pl/inwestycje/inwestycje-publiczne/tak-bedzie-wygladala-kladka-pieszorowerowa-przez-wisle-aa-Zxf4-Sk9R-9HIY.html Nawet we Wrocławiu, mamy dobre rozwiązanie. To mosty Warszawskie, które kiedyś były wąskim gardłem. Zbudowano jednak nowy most a nie zwężano go !
322	Proszę myśleć o ludziach którzy chcą zrezygnować z samochodu i poruszać się innymi środkami transportu takimi jak rower itd
323	Rodziny z dziećmi zakupami laptopem nie przesiądą się na komunikację zbiorową ze względów technicznych. Nie ma na to szans. Rower to sport, rekreacja, przyjemność. Nie przedkładajmy rowerów dla przyjemności i z krótkim sezonem jako transport nad komunikacją samochodową i zbiorową. Jestem bardzo zaangażowanym rowerzystom ale z tak debilnych ścieżek pomiędzy pasami na Kazimierza lub Legnickiej nie korzystam to zbyt niebezpieczne. Jadę chodnikiem i wolę zapłacić mandat.
324	Most Osobowickiej jest dość wąski, warto byłoby w projekcie ująć np. budowę dodatkowej kładki dla pieszych i rowerzystów.



325	Oddzielić ruch samochodowy o rowerowego i nie zmniejszać szerokości ulicy
326	Wydaje się, że zbudowanie dodatkowej kładki pieszo- rowerowej byłoby rozwiązaniem optymalnym.
327	Jako mieszkanka północnego Wrocławia jestem zachwycona koncepcja kładki pieszo-rowerowej
328	Jest szansa na to, że most będzie stworzony na miarę 21 wieku. Ze będzie bezpieczny dla wszystkich uczestników ruchu, że będzie osobny pas/ kładka dla pieszych i rowerów. Trzeba wykorzystać to, że w końcu są fundusze na ten most i że został on uwzględniony w planach i po prostu skorzystać z tej szansy o której napisałam. Należy uwzględnić to, że już w tej chwili przez ten most przejeżdża bardzo dużo aut, tramwajów, rowerzystów i jest tam ciągle wielu pieszych. Ruch ten będzie stałe wzrastał i w ciągu kilku lat się podwoi lub potroi ponieważ obok budowane są ścieżki rowerowe, jest tam cmentarz, jest tam dojazd do mostu milenijnego a okolica bliższa u dalsza bardzo się rozrasta i przybywa domów i bloków.
329	Nie zmniejszać ilości obecnej, i tak już małej ilości pasów do centrum tj 2 bus pasy i 2 pasy dla pojazdów osobowych.
330	Nie dotyczy
331	Pomysł wybudowania dodatkowej kładki pieszo rowerowej jest bardzo dobry, myślę że rozwiązałyby obecna " ciasnotę" mostu.
332	Stworzenie kładki rowerowej/pieszo-rowerowej jest moim zdaniem idealnym rozwiązaniem. Rozumiem dodatkowy koszt związany z taką inwestycją, natomiast biorąc pod uwagę planowaną przebudowę/rewitalizację obu sąsiadujących ze sobą Mostów, uważam za potrzebne. Świetni, jeśli byłaby ona swoim wyglądem wpasowana w już istniejąca przestrzeń. Byłoby to nowatorskie rozwiązanie zaadresowane do współczesnych potrzeb. Zabieranie pasa jezdni kierowcą tylko obciąży natężenie ruchu oraz wjazd do miasta. Proszę mieć na uwadze jak bardzo rozrasta się ta część miasta, osiedle różanka wciąż się rozbudowuje tak samo jak lipa piotrowska, która powoli staje się wręcz osobnym miasteczkiem. Sama jestem rowerzystka i wiem jakim komfortem byłby osobny pas dedykowany dla rowerów.
333	Zróbmy oddzielną kładkę pieszo-rowerową
334	Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów
335	Dla pieszych i rowerzystów powinna być dobudowana kładka bezpieczna bez przejeżdżających obok aut
336	przydałaby się kładka osobowicka
337	Nowa kładka to konieczność
338	Jedno z przejść dla pieszych na przystanku "most osobowicki" (to bardziej oddalone na jezdni skierowanej w stronę mostu) jest zbędne. Przejście nie jest używane przez pieszych praktycznie nigdy z powodu braku zabudowy, a tworzy sztuczną służę, która przez sygnalizację świetlną doprowadza do zatrzymywania się pojazdów, które mogłyby skorzystać z warunkowego prawoskrętu. Przy przeprojektowywaniu skrzyżowania i przesuwaniu ścieżek warto rozważyć jego likwidację.
339	Proszę rozważyć koncepcję kładki pieszo-rowerowej autorstwa (<i>zanonimizowane</i>)



340	Jeżeli nie będzie możliwości poszerzenia mostów to należy ruch pieszy i rowerowy skumulować po jednej stronie mostu. Piesi się zmieszczą mijając na przepisowym chodniku, rowerzyści także pojedą w obu kierunkach, ale przy tylko jednej stronie mostu. Zaoszczędzone miejsca wykorzystać można dla dwóch pasów w każdą stronę dla samochodów i tramwajów.
341	JAKO KIERWCA I ROWERZYSTA MAM NADZIEJĘ, ŻE WARIANT II NIE ZOSTANIE WPROWADZONY W ŻYCIE, BO RUCH ROWERÓW I SAMOCHODÓW JADĄCYCH W PRZECIWNYCH KIERUNKACH NIE POWINIEN BEZPOŚRDNIO SĄSIADOWAĆ .
342	Można zbudować kładki pieszo rowerowe o ażurowej łukowej konstrukcji pasującej do łuków mostu. Rury ciepłownicze można puścić ewentualnie pod Odrą.
343	Zdecydowanie ułatwienie dojazdu z obu stron drogami dla rowerów
344	<p>Obecnie most jest w złym stanie, a odczuwają to zwłaszcza piesi (dziury w chodniku na wylot) i osoby na rowerach (jest to skrajnie niebezpieczne). Przebudowa mostu to jedyna szansa, żeby:</p> <ul style="list-style-type: none">- wyznaczyć tutaj trasę rowerową,- zadbać o komfort i bezpieczeństwo pieszych. <p>Przebudowa powinna być wykorzystana do tego by zgodnie z miejskimi dokumentami (studium, polityka mobilności, plan zrównoważonej mobilności miejskiej) oraz alarmem klimatycznym przekonać jak najwięcej osób w mieście do rezygnacji z auta w codziennych podróżach.</p> <p>Powinna powstać trasa rowerowa łącząca Różankę i dalsze osiedla z centrum.</p> <p>Trasa najlepiej po obu stronach, żeby nie trzeba było przekraczać jezdni. To jeden z głównych ciągów rowerowych w mieście!</p> <p>Część osób przekonuje, że jedynym rozwiązaniem jest kładka rowerowa. Być może, ale tylko pod warunkiem, że powstanie od razu!</p> <p>Jeśli kładki, to od razu i po obu stronach, podczipione do mostu, zakrywające rury.</p> <p>W innych miastach (Rzeszów, Toruń) takie kładki są wykonywane dzięki nowym, tańszym technologiom.</p> <p>Komunikacja zbiorowa, piesi i rowery powinny być traktowane na światłach priorytetowo.</p>



345	<p>Obecnie most jest w złym stanie, a odczuwają to zwłaszcza piesi (dziury w chodniku na wylot) i osoby na rowerach (jest to skrajnie niebezpieczne). Przebudowa mostu to jedyna szansa, żeby:</p> <ul style="list-style-type: none">- wyznaczyć tutaj trasę rowerową,- zadbać o komfort i bezpieczeństwo pieszych. <p>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.</p> <p>Powinna powstać trasa rowerowa łącząca Różankę i dalsze osiedla z centrum. Trasa najlepiej po obu stronach, żeby nie trzeba było przekraczać jezdni. To jeden z głównych ciągów rowerowych w mieście!</p> <p>Część osób przekonuje, że jedynym rozwiązaniem jest kładka rowerowa. Być może, ale tylko pod warunkiem, że powstanie od razu!</p> <p>Jeśli kładki, to od razu i po obu stronach, podczipione do mostu, zakrywające rury. W innych miastach (Rzeszów, Toruń) takie kładki są wykonywane dzięki nowym, tańszym technologiom.</p> <p>Komunikacja zbiorowa, piesi i rowery powinny być traktowane na światłach priorytetowo.</p>
346	<p>Etap 1: wariant 1, zabranie chodnika 1-stronnie, aby pasy były w "normie". Etap 2: budowa nowego mostu rowerowego</p>
347	<p>Dobrze byłoby gdyby żadna grupa użytkowników nie straciła na tej przebudowie...</p>
348	<p>obecnie most spełnia swoje funkcje dla samochodów, tramwaji, autobusów a nawet pieszych, jednak jest niemal nieprzejezdny rowerem - spora część rowerzystów nadkłada drogi i jedzie mostem trzebnickim, tylko w celu ominięcia mostu osobowickiego. Uważam, że WYGODNA I BEZPIECZNA droga rowerowa powinna być priorytetem przy remoncie tego mostu. Wykonanie drogi rowerowej tylko po jednej stronie mostu znacząco utrudni płynny przejazd rowerzystom, a puszczenie ruchu rowerowego ulicą będzie dla rowerzystów niebezpieczne, w związku z czym część z nich będzie nadal jeździła chodnikiem.</p>
349	<p>Zachowanie równowagi między samochodami, pieszymi, rowerzystami oraz komunikacją miejską. Wiele jest miejsc we Wrocławiu gdzie piesi i rowerzyści dzielą wspólnie chodnik, myślę że ten odcinek nie będzie problemem, gdy będzie musiał być współdzielony. Ograniczenie ruchu do jednego pasa spowoduje zator a potem zawał na całej ulicy Reymonta w godzinach szczytu do samej Pomorskiej. Już teraz korek ciągnie się nierzadko do placu Staszica, ograniczenie do jednego pasa wyhamuje autobusy, tramwaje i cały ruch w tej części miasta. Należało by zadbać o bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów poprzez oddzielenie chodnika od drogi. Dodatkowym plusem było by wprowadzenie światła dla lewoskrętu na ul Osobowicką która korkuje się i korkuje tramwaje i autobusy.</p>
350	<p>Trzeba pamiętać że most jest do szybkiego przemieszczania się a później do rekreacji</p>
351	<p>W celu zabezpieczenia ruchu pieszo-rowerowego przy zachowaniu przepustowości konieczna jest budowa kładki pieszo-rowerowej.</p>



352	Uważam, że w mieście przez długi czas patrzyło się na zdanie kierowców samochodów. Wiele osób cieszy się z powodu, że już tak nie ma. Ruch w mieście to nie tylko samochody. Powinniśmy wspierać ruch pieszy, rowerowy i komunikacją zbiorową - w zasadzie co jest zgodne z obecną polityką miasta. Uważam, że powinno być tak samo w przypadku omiawianego mostu. Należy patrzeć na wszystkich użytkowników dróg nie tylko na dominujący głos kierowców. Powinno się na pierwszym miejscu promować i zwiększać szybkość i komfort przejazdu komunikacji zbiorowej.
353	w pracach projektowych należy wziąć pod uwagę zjazd z mostów w lewo, w ul. Korzeniowskiego - dużo samochodów tak jeździ.
354	Likwidacja buspasu na moście w obu kierunkach. Dodatkowo likwidacja buspasu na Pomorskiej od centrum do mostu. W tym miejscu nigdy nie było problemów korkami do czasu wyznaczenia pasów bus. Należy dążyć do tego aby sprawnie i szybko wyprowadzić ruch z miasta (popołudniowe godziny szczytu). Teraz zamiast dwoma pasami wyjazd to jeden pas. Ograniczony został wyjazd na północ miasta z czterech pasów (Pomorska i Trzebnica) do dwóch, podobnie jak z wjazdem do miasta.
355	Zmiany nie mogą powodować zagrożenia korków i dla ruchu osobowego i pieszego
356	Proszę nie likwidować ruchu w obie strony
357	Północ Wrocławia bardzo się rozbudowuje, powstaną tysiące mieszkań, które należy skomunikować z centrum. Należy wziąć pod uwagę poszerzenie mostu lub dobudowanie równoległego, zamiast finansować klub piłkarski czy stadion.
358	Jeżeli ma być wprowadzony ruch rowerowy należy pomyśleć o niezależnej kładce pieszo rowerowej
359	brak
360	Należy uwzględnić zmiany jakie mogą zajść w ciągach komunikacyjnych po realizacji inwestycji Odra City. Samochody wyjeżdżające z Wybrzeża Raymonta są obecnie przepuszczane przez kierujących pojazdami. Kiedy dojdzie druga ulica z osobami włączającymi się do ruchu, to może okazać się, że uprzejmość kierowców zostanie wyczerpana.
361	jeden chodnik dla pieszych i jeden dla rowerów - z czytelnym oznakowaniem poproszę
362	Nie powinny być zasłonięte rurami
363	Proszę dobrze sprawdzić wykonawcę żeby nie było dodatkowych problemów
364	Priorytetowa sygnalizacja dla KM skręcająca w ul. Osobowicką.
365	Osobna kładka dla rowerów
366	Rury ciepłownicze powinny być ukryte
367	Nie mam żadnych przemyśleń
368	Zrobmy raz a dobrze nawet jeśli będzie to bardziej skomplikowane i droższe. Ma to być rozwiązanie na lata a nie tymczasowe. Na północy Wrocławia buduje się na potęgę więc i magistrale komunikacyjne należy rozbudowywać a nie tylko radośnie sprzedawać tereny deweloperom.
369	Myślę, że najlepiej byłoby wybudować nową kładkę pieszo-rowerową



370	Konieczne jest wydzielenie z jezdni pasów rowerowych. Najbardziej przekonuje mnie wariant 2 przebudowy Mostów Osobowickich.
371	Moim zdaniem trochę za późno na takie pomysły, skoro już są warianty.
372	<p>Wariantów I i III nie brałbym pod uwagę, ze względu na konieczność zachowania szpecących rur. Ponadto, wariant I nie uwzględnia bezpieczeństwa rowerzystów.</p> <p>Z przedstawionych wariantów podobają mi się warianty IV i II.</p> <p>Liczę się z tym, że pasy ruchu są w tych wariantach współdzielone z komunikacją miejską, ale mam nadzieję, że dzięki nawrotce most będzie się mniej korkował i kierowcy i pasażerowie MPK jadący w kierunku północnym nie odczują tak dotkliwie proponowanych zmian.</p> <p>Poruszając się po mieście rowerem, o wiele wygodniej jest się poruszać, gdy drogi rowerowe są po obu stronach jezdni. To jest największa zaleta wariantu IV.</p> <p>Wariant II biorę pod uwagę, jeżeli okazałoby się, że brak wydzielonego torowiska i jezdni znacząco wpływa na korki w kierunku centrum i drastycznie spowalnia komunikację miejską.</p> <p>Nie jestem zwolennikiem dobudowy osobnej kładki pieszo-rowerowej. Kładka może nie wpasować się w zabytkowy charakter mostu i dodatkowo podraża inwestycję. Myślę, że lepiej jest przeznaczyć te pieniądze na budowę kładki w innym, bardziej potrzebnym miejscu (np. na tyłach Wzgórza Partyzantów lub między ul. Pasterską a Zaciszem w okolicach Kładki Burzowej)</p> <p>Przy okazji remontu mostu warto zadbać o lepsze połączenie wału na ul. Pasterskiej i ul. Reymonta od strony wschodniej - chodzi o zbudowanie podjazdu dla rowerów na wale przy wjeździe na most.</p> <p>Projektant przy wyborze ostatecznego wariantu powinien przede wszystkim brać pod uwagę bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Przepustowość dla ruchu samochodowego nie jest jedynym i najważniejszym kryterium.</p>
373	Brak
374	Mi odpowiada pierwszy wariant, tylko ten wariant pozwoli zachować przepustowość mostu
375	Tramwaj blokuje się przez auta wjeżdżające na torowisko
376	Uważam za najlepszy wariant IV (ścieżka rowerowa po obu stronach), waham się jedynie ze zmianą zdania na korzyść wariantu II (dla lepszej przepustowości dla komunikacji zbiorowej). Gdyby udało się zapewnić przejście dla pieszych na wysokości ul. Pasterskiej, ewentualnie zaraz za mostami, wybrałbym wariant II.
377	Najistotniejsze jest dla mnie wydzielenie ścieżki rowerowej z chodnika, a nie z jezdni. Zwiększa to bezpieczeństwo zarówno kierujących samochodami jak i rowerami a dodatkowo jest też zdrowsze dla rowerzystów (nie jadą w chmurze spalin).
378	Miejsce dla wszystkich na wydzielonych, osobnych pasach pasach
379	duże znaczenie ma oznakowanie pionowe nad ulicą dla poszczególnych pasów i ich przebiegu oraz przypomnienie tego po 100/200 m oraz wyraźne oznakowanie poziome
380	Zróbcie *cokolwiek* dla rowerzystów, by dało się bezpiecznie skręcić z Osobowickiej (ciąg pieszo-rowerowy) i przejechać przez most.



381	Powinna zostać przepustowość mostu jak obecnie
382	Należy wyremontować Most Osobowicki i zapewnić obecny układ komunikacyjny. Jednocześnie należy dobudować kładkę pieszo-rowerową. Tylko takie rozwiązanie pozwoli zapewnić prawidłową komunikację dla wszystkich osiedli położonych na północ od Mostu Osobowickiego. Proszę pamiętać, że są to obszary gdzie ciągle pojawiają się nowe zabudowania usługowo-mieszkalne!
383	Zaskoczył mnie brak intuicyjnego dla mnie wariantu, czyli odbicie lustrzane wariantu II (wspólne torowisko do centrum, osobne od centrum). Wydaje mi się, że łatwiej byłoby wtedy zorganizować lewoskręt w ul. Osobowicką, nawet bez nawrotek, a ruch w stronę centrum jest bardziej skanalizowany - praktycznie wszystkie pojazdy jadą w jednym kierunku i wspólne torowisko mogłoby nie być problemem.
384	Bardzo złym pomysłem jest zwężanie jezdni, jestem całorocznym rowerzystą i nie widzę potrzeby dodatkowego pasa dla rowerów, to tylko pare metrów i chodnik jest wystarczająco szeroki. Kładka jest fajnym pomysłem jeśli pozwoli na schowanie rur
385	To jest jeden z najważniejszych punktów na mapie komunikacyjnej dużego obszaru miasta. Elementy funkcjonalne powinny być w tym przypadku najważniejsze, nawet za cenę zwiększenia kosztów przebudowy. W pierwszej kolejności: wydzielone pasy tramwajowe w obu kierunkach oraz pasy dla samochodów bez ruchu rowerowego.
386	może na moście powinno być zwężenie do jednego toru tramwajowego? lub ruch samochodowy w jednym kierunku
387	w przestrzeni publicznej postuluje się budowę kładki pieszej dodatkowo obok mostu- jej powstanie z pewnością zaburzy wygląd mostu, a cel- zachowanie przepustowości mostu dla pojazdów z zwiększeniem miejsca dla rowerzystów i pieszych- wymaga wysiłku i bardzo dobrego planowania ruchu. docelowo, jeżeli miasto będzie sukcesywnie i konsekwentnie rozwijać komunikację miejską do poziomu zachęcającego do zmiany głównej formy przemieszczania się po mieście z samochodu na MPK, warianty przebudowy mostu uwzględniające w pełni odseparowanie torowiska od jezdni, mogą okazać się niepotrzebne.
388	Wybudujcie w niedalekiej odległości kładkę pieszo-rowerową która nie będzie zespolona z mostem
389	Kładkę rowerową przy moście wybudujcie
390	Jeżeli po moście mają jeździć rowery to należy wybudować ścieżkę na dodatkowych zewnętrznych wspornikach. Nie da się zmieścić bez poszerzenia mostu.
391	Pełna rozbudowa z poszerzeniem przeprawy Lub budowa nowego mostu obok Tylko taki wariant jak w przypadku mostów Warszawskich odniesie tutaj oczekiwany i zadawalający wszystkich finał
392	Dlaczego nie wzięto pod uwagę połączenia pasa dla pieszych z drogą dla rowerów? Zarówno ruch pieszy jak i rowerowy jest w tym miejscu niewielki.
393	Po Bałtyckiej jeździ dużo aut, powinno się zwiększyć przepustowość tego obszaru. Przy okazji należy zadbać o wyciszenie torowiska chociażby przez nasadzenie żywopłotu wzdłuż torowiska - jako naturalny ekran dźwiękochłonny.
394	Wariant II
395	brak



396	J.w. - trasa dla rowerów zrobiona wspólnie z trasą dla pieszych, nie kosztem jednego pasa ruchu!
397	Wspólny pas dla tramwajów i samochodów powinien być w stronę centrum, gdyż jest możliwe wydzielenie pasa tramwajowego za mostem w dużej odległości od kolejnego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną
398	przeprojektujcie most na obecne czasy, możecie dodać kładkę (np szklaną), ale niech 90% jego piękna zostanie
399	organizacje zostawcie, skret w lewo zostawcie jak jest. jedna sciezka rowerowa, jeden chodnik wystarcza - tam nie ma duzego ruchu pieszych!! bo ludzie spaceruja po wałach a nie zatloczonych mostach
400	Przepustowość
401	Dodatkowe komentarze zostały zawarte w poprzednich pkt.
402	Zmienic nawierzchnie,zostawic lewoskret jadac z miasta.
403	Rury do schowania. Osobno chodnik dla pieszych. Osobno droga rowerowa. 4 pasy ruchu - 2 samochodowe i 2 samochodowo-tramwajowe.
404	Nad rurami lekka konstrukcja, którą można wykorzystać jako kładkę pieszą / rowerową.
405	puszczenie ruchu rowerowego na jezdni jest w tym miejscu niebezpieczne dla rowerzystów, w takim wypadku duża część rowerów będzie się nadal poruszać na chodniku z obawy przez samochodami
406	POZOSTAWIENIE RUR CIEPŁOWNICZYCH NA ZEWNĄTRZ JEST BŁĘDEM !!! UMIEJSCOWIENIE DWÓCH TOROWISK, DWÓCH JEZDNI, DWÓCH TRAS ROWEROWYCH, DWÓCH CHODNIKÓW JEST BŁĘDEM !!! WYKONYWANIE DODATKOWYCH KŁADEK PIESZYCH CZY TEŻ ROWEROWYCH JEST BŁĘDEM !!! SUGERUJĘ : JEDEN CHODNIK !!! JEDNA TRASA ROWEROWA !!! DWA PASY RUCHU DLA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH PO JEDNYM W KAŻDYM KIERUNKU !!! DWA TOROWISKA PO JEDNYM W KAŻDYM KIERUNKU !!! DOBRE CHĘCI ZASPOKOJENIA WIZJI WSZYSTKICH UŻYTKOWNIKÓW RUCHU DROGOWEGO WIĄŻE SIĘ Z KONIECZNOŚCIĄ WYPRACOWANIA KOMPROMISU !!! KAŻDY MUSI Z CZEGOŚ ZREZYGNOWAĆ ABY WSZYSTKIM CHODZIŁO I JEŹDZIŁO SIĘ NA TYLE DOBRZE NA ILE POZWALA SZEROKOŚĆ MOSTÓW
407	Nie odbudowujmy Breslau.. Budujmy 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. Dołóżmy pieniędzy - wybudujmy dodatkową przeprawę wzdłuż już istniejącej, którą uczynimy praktyczną dla mieszkańców i komunikacji miejskiej.. Podnieśmy bezpieczeństwo Pieszych i rowerzystów!!!



408	Rowery prawie w ogóle nie pojawiają się w okolicy, więc wydzielanie im pasa ruchu z zatłoczonej ulicy, lub - co gorsza - kosztem wydzielonego torowiska i pasa dla autobusów to najgorsze, co można zrobić w kwestii optymalnego wykorzystania przestrzeni. Kluczowym jest, by zachować bezpieczeństwo pieszych, oddzielając ich od nie tylko samochodów, ale i rowerzystów, którzy swoją szybką jazdą powodują mnóstwo niebezpiecznych sytuacji, jednak równie kluczowym jest zapewnienie płynności przejazdu pojazdom komunikacji miejskiej i nieograniczanie przejazdu samochodów - nie tylko osobowych, ale i dostawczych, służących mieszkańcom okolicy. Z podanych projektów popieram wariant I.
409	Przy wyborze ostatecznych rozwiązań powinny być uwzględnione potrzeby wszystkich uczestników ruchu, a w razie konfliktu decydować powinna kolejność: 1. komunikacja zbiorowa, piesi, rowerzyści, samochody.
410	bardzo podoba mi się koncepcja uzupełnienia mostu o osobną kładkę pieszo - rowerową
411	Pozostawienie przepustowości ruchu drogowego na obecnym poziomie powinno być priorytetem przy jednoczesnym braku zwężenia.
412	Należy usunąć jeden chodnik (po jednej ze stron mostu) i wybudować dodatkową kładkę dla pieszych i rowerów po tej stronie, z której usunięto chodnik z mostu. Dzięki temu będzie miejsce, aby po drugiej stronie mostu zrobić chodnik wraz z drogą dla rowerów oraz zostawić po jednym pasie dla samochodów wraz z wydzielonym torowiskiem.
413	Wariant 3 wydaje się najrozsądniejszy i satysfakcjonujący wszystkie grupy użytkowników ruchu drogowego z zachowaniem obecnej przepustowości
414	Dobudowa dodatkowej przeprawy dla pieszych/rowerzystów byłaby najlepszym rozwiązaniem. Reszta to półśrodki.
415	uważam że komunikacja zbiorowa powinna być priorytetowo traktowana w mieście jako jedyny środek o wystarczającej przepustowości, aby zapewnić sprawną możliwość przemieszczania się
416	Wyremontować całą drogę i chodniki, reszta rzeczy nie ciekawa bo na moście od listopafa nie widziałem rowerów i pieszych.
417	Zadbajcie o przepustowość mostu dla pojazdów mechanicznych. Można zrobić chodnik po jednej stronie mostu a po drugiej drogę rowerowa.
418	Ruch samochodowy jest na tym moście znacznie większy, niż pieszy i rowerowy i to jego przepustowość i sprawny dojazd do miejsc docelowych powinny decydować w przebudowie.
419	Moim zdaniem sens ma tylko wyzwanie przebudowy mostu przez dodanie dodatkowej kładki pieszo-rowerowej przy pozostawieniu aktualnego układu tramwajowo-samochodowego z jedną z proponowanych nawrotek do wyboru (skłaniam się ku wersji B). Każdy z przedstawionych wariantów (I-IV) spowoduje większe problemy komunikacyjne w tym rejonie
420	Budowa czegokolwiek z wariantów 1-4 skutkować będzie zatkanie komunikacyjnym mostu oraz opóźnieniami w ruchu tramwajowym i autobusowym. Brak zgody na warianty zwężające jezdnię i łączące ruch samochodowy i tramwajowy na jednym pasie. W przypadku wyboru wariantów 1-4 będę wnioskował do prokuratury aby zajęła się celowym działaniem na szkodę mieszkańców oraz gminy Wrocław. Jedynym wariantem akceptowalnym będzie dobudowa kładki pieszo-rowerowej.



421	Zobaczymy, czy Wrocław faktycznie rozmawia. Nikt z mieszkańców Redzina i Osobowic nie chce likwidacji lewostrętu
422	Celem miasta powinno być utrzymanie przepustowości samochodów osobowych przez przeprawę. W pocovidowej rzeczywistości zmieniły się priorytety i ilość samochodów będzie większa niż wcześniej. Zaufanie do komunikacji publicznej będzie osłabione przez dłuższy czas.
423	Inwestycja będzie droga niezależnie od tego jaki wariant zostanie wybrany - takie zadanie przeprowadza się na dziesięciolecia dlatego nie należy ograniczać zakresu przebudowy powołując się na koszty - Jeżeli brak funduszy to należy poczekać z realizacją i zgromadzić odpowiednią kwotę - należy wybrać wariant optymalny zapewniający przestrzeń dla wszystkich uczestników ruchu a to oznacza konieczność poszerzenia przeprawy - nowa efektywna kładka przy moście od strony mostu Trzebnickiego była by idealną przestrzenią dla pieszych i rowerzystów (nowa jakość w obsłudze) - odseparowana przestrzennie od jezdni na której podstawową funkcją powinno być przenoszenie ruchu pojazdów i komunikacji zbiorowej w odrębnych przestrzeniach nie kolidujących ze sobą
424	proszę policzyć ile osób jeździ tym mostem rowerem i chodzi pieszo. Tamtędy nie biegnie żaden szlak spacerowy za wyjątkiem Wszystkich Świętych
425	Skończcie z szykanowaniem kierowców i pasażerów MPK na rzecz rowerzystów.
426	Ruch pieszy i rowerowy nie jest na moście zbyt duży, w przeciwieństwie do samochodowego i tramwajowego. Jeżdżę tam często rowerem i samochodem uważam, że można zrobić z jednej strony chodnik wspólny z rowerowym, natomiast z drugiej strony dobudować kładkę pieszo rowerową. Udałoby się w ten sposób zapewnić więcej miejsca dla samochodów i tramwajów, a jednocześnie piesi i rowerzyści byłiby bezpieczni. Dla zachowania architektury mostu, można kładkę odsunąć o kilka metrów od mostu, co pozwoliłoby jednocześnie na podkreślenie walorów mostu. Budowa nawrotki spowoduje tylko większe zamieszanie, korki i utrudnienie przejazdu komunikacji miejskiej.
427	Możliwe zmniejszenie przepustowości mostu powinno być połączone ze stworzeniem Park & Ride w okolicy przystanków tramwajowych.
428	Osobna kładka dla rowerów
429	pomyślcie Państwo o tym, że nie dobudowujecie więcej mostów na tą część Wrocławia - a od x lat życie wizjami Holandii o drogach rowerowych - we Wrocławiu mamy największe korki w Polsce - może czas zacząć myśleć o infrastrukturze żeby odkorkować nasze miasto?
430	Równe studzienki i dobre odprowadzenie wody
431	Za wszelką cenę schować rury. Kierowcy aut zawsze będą woleli więcej pasów kosztem wszystkiego, ale to ślepa uliczka
432	Ważny ciąg komunikacyjny. Możliwe do rozwiązania to jedna strona mostu ścieżka rowerowa a po drugiej chodnik
433	Z przedstawionych wariantów przebudowy najbliższy jest mi nr 2 - jest to najbardziej kompromisowe rozwiązanie, w którym rowerzyści mają swój pas ruchu, MPK chociaż w jedną stronę ma wydzielony pas ruchu, a komfort pieszych jest zachowany. Dla tych co nie chcą iść zbyt blisko aut mogą wybrać drugą stronę mostu, gdzie idzie się obok ścieżki rowerowej.



434	<p>Uważam, że przy okazji przebudowy skrzyżowania, warto ograniczyć liczbę pasów do skrętu w lewo z ul. Osobowickiej w ul. Bałtycką do jednego, gdzie planowana nawrotka z wariantu A i tak spowoduje że do jazdy w kierunku północnym pozostanie tylko 1 pas ruchu. Dodatkowo, może to ułatwić usunięcie sygnalizacji świetlnej ze skrzyżowania - co upłynni ruch.</p> <p>Kluczowe jest zapewnienie ciągłości dróg dla rowerów na moście przynajmniej po jednej stronie, zgodnie z polityką zrównoważonej mobilności, oraz odseparowanie rowerzystów krawężnikiem od ruchu samochodowego - inaczej rowerzyści będą masowo unikać jazdy w ruchu ogólnym, lub nawet jazdy pasem dla rowerów.</p> <p>Sądzę, że należy też wprowadzić poszerzenie drogi dla rowerów dla rowerzystów oczekujących na przejazd przez ulicę Bałtycką, w północno-wschodnim narożniku skrzyżowania. Pozostawiona tam szerokość spowoduje brak miejsca na jazdę w kierunku północnym, a miejsce oczekiwania można wydzielić z prawego pasa jezdni w kierunku północnym.</p>
435	<p>Potrzeby i komfort pieszych oraz rowerzystów jest ważniejszy niż aut, tak buduje się przyjazne środowisku i zmianom społecznym miasta.</p>
436	<p>Najlepszy w mojej ocenie jest wariant 2</p> <p>Po stronie wschodniej planuje się zwężenie jezdni, co ma umożliwić wydzielenie dwukierunkowej trasy rowerowej.</p> <p>Jezdnie będzie miała szer. 8,72 m.</p> <p>W kierunku do centrum planuje się:</p> <ul style="list-style-type: none">pas ruchu o szerokości 2,75 m – dla samochodów,torowisko (z płyt typu węgierskiego, czyli beton z rysunkiem kostki brukowej) dla tramwajów i autobusów (szer. ok. 3 m),chodnik (szer. 1,97 m). <p>W kierunku z centrum:</p> <ul style="list-style-type: none">jeden pas ruchu dla wszystkich pojazdów (szer. 3,15 m),dwukierunkowa trasa rowerowa (szer. 2,5 m),chodnik (szer. 2,0 m).
437	<p>Zgodnie z Wrocławską Polityką Mobilność przy projektowaniu należy bezwzględnie zapewnić płynny ruch komunikacji zbiorowej i bezpieczny ruch rowerzystów</p>
438	<p>Poza remontem nawierzchni zmiany układu ruchu nie są konieczne</p>
439	<p>Most osobowicki jest dość wąski, zbyt wąski by można było pomieścić pasy dla aut, dla tramwajów, rowerzystów i pieszych bez powodowania dodatkowych zatorów. Most jeśli chodzi o rozplanowanie powinien zostać w obecnym stanie lub zostać poszerzony o dodatkową kładkę dla rowerzystów i ewentualnie pieszych</p>
440	<p>Zniesienie możliwości skrętu w lewo (zauważyć z mostów Trzebnickich również nie można skręcać w lewo) spowoduje jeszcze większe zakorkowanie miasta.</p>
441	<p>Proszę policzyć kto w największym stopniu wykorzystuje most: kierowcy samochodów, użytkownicy komunikacji miejskiej, rowerzyści, piesi. Po uzyskaniu wyników ustalić priorytety.</p>
442	<p>przede wszystkim nie zabierać już pasów. kierowcy pojazdów osobowych przede wszystkim</p>
443	<p>moim zdaniem najbardziej optymalny jest wariant I albo wariant III propozycji.</p>
444	<p>Zburzcie i postawcie nowoczesny most, na którym będzie miejsce dla wszystkich uczestników ruchu i przepustowość będzie większa.</p>



445	brak
446	<p>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.</p> <p>Przyjęcie propozycji po konsultacjach z mieszkańcami. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kołowego ma moście. Umożliwienie kierującym pojazdami utworzenia pasa życia pojazdom uprzywilejowanym min. karetkom jadącym do szpitala na ul. Kamieńskiego.</p> <p>Zaprojektowanie osobnej kładki dla rowerzystów, którzy od lat lobbują za jej budową w obrębie osiedla Karłowice, Różanka. Najlepiej aby rowerzyści nie musieli być ochlapywani błotem przez kierujących pojazdami osobowymi, a rodzice jadący z dziećmi na rowerach mieli poczucie bezpieczeństwa, że ich pociechy nie wjadą na jezdnię.</p>
447	Należy zrealizować - jest to optymalne rozwiązanie godzące interesy wszystkich użytkowników.
448	Trzeba dobrze zaplanować alternatywną drogę na czas remontu mostu. Którędy kierowcy będą mogli jeździć żeby nie robiły się zbyt duże korki?
449	Tylko warianty bez zwięzania jezdni nie zdemolują komunikacji na moście. Jedynie warianty 1 i 3 powinny być dyskutowane jako baza do projektu
450	<p>Mosty Osobowickie zostały ukończone w 1897 roku, kiedy populacja Wrocławia wynosiła niecałe 400 tys. osób. Dziś, kiedy samo miasto jest ponad półtora raza ludniejsze, a wielkość aglomeracji, którego jest częścią (i której sprawne działanie w dużej mierze zależy od komunikacji), szacuje się na około 1,25 mln osób. W związku z powyższym oczywiste wydaje się, że ta przeprawa winna zostać rozbudowana adekwatnie do rosnących potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem niezależnej kładki pieszo-rowerowej wzdłuż mostów. W mieście, którego władarze tak chętnie odwołują się do retoryki „rozwoju” i „nowoczesności”, potrzebujemy infrastruktury na miarę dzisiejszych standardów – a tutaj kładka nie jest nawet wyzwaniem technologicznym.</p> <p>Kładka jest za to wymogiem prawdziwej ekologii (a nie pozorowanej jałowymi dyskusjami), prawdziwej różnorodności (a nie skłócaniem różnych użytkowników ruchu, poprzez dzielenie dotychczasowej infrastruktury na mniejsze części jak jabłka niezgody), oraz prawdziwego rozwoju (a nie rozwiązań kosmetycznych i krótkowzrocznego cięcia kosztów, które odczuwają dziesiątki tysięcy mieszkańców).</p> <p>Od strony konserwatorskiej, na świecie istnieje też wiele udanych przykładów rozbudowy historycznych obiektów w miarę potrzeb (a czasem i dla kaprysu) – tutaj niezależna kładka pieszo-rowerowa, zlokalizowana kilkanaście-kilkadziesiąt metrów od mostów, miałyby dodatkowe atuty w postaci:</p> <ul style="list-style-type: none">• umożliwiania podziwianie z niej Mostów Osobowickich niczym z tarasu widokowego, dodatkowo• dając okazję do schowania pod nią instalacji obecnie szpecących mosty.



451	Tak jak już wcześniej podkreśliłem, projektanci powinni pochylić się nad dobudowaniem obok zabytkowej przeprawy nowego mostu o lekkiej konstrukcji. Nowy most mógłby wzorem mostów warszawskich przenosić ruch pieszo-rowerowo-tramwajowy, albo rowerowo-samochodowy (w tym wariacie obecne zabytkowe mosty mogłyby stać się jedynie przeprawą pieszo tramwajową z szerokimi chodnikami, a przechodnie wolni byłiby od spalin samochodowych). Warto, by wraz z tak poważną modernizacją od razu wykonać wszystkie prace i zabezpieczyć mosty jak i komunikacje w tym rejonie miasta na kolejne dekady.
452	Nie mam dodatkowych opinii.
453	Mosty Osobowickie zostały ukończone w 1897 roku, kiedy populacja Wrocławia wynosiła niecałe 400 tys. osób. Dziś, kiedy samo miasto jest ponad półtora raza ludniejsze, a wielkość aglomeracji, którego jest częścią (i której sprawne działanie w dużej mierze zależy od komunikacji), szacuje się na około 1,25 mln osób. W związku z powyższym oczywiście wydaje się, że ta przeprawa winna zostać rozbudowana adekwatnie do rosnących potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem niezależnej kładki pieszo-rowerowej wzdłuż mostów. W mieście, którego władarze tak chętnie odwołują się do retoryki „rozwoju” i „nowoczesności”, potrzebujemy infrastruktury na miarę dzisiejszych standardów – a tutaj kładka nie jest nawet wyzwaniem technologicznym. Kładka jest za to wymogiem prawdziwej ekologii (a nie pozorowanej jałowymi dyskusjami), prawdziwej różnorodności (a nie skłócaniem różnych użytkowników ruchu, poprzez dzielenie dotychczasowej infrastruktury na mniejsze części jak jabłka niezgody), oraz prawdziwego rozwoju (a nie rozwiązań kosmetycznych i krótkowzrocznego cięcia kosztów, które odczuwają dziesiątki tysięcy mieszkańców).
454	Kolejność priorytetów: 1. Estetyka (pozbycie się rur), 2. Nawierzchnia zarówno chodników jak i drogi, 3. Komunikacja miejska
455	Brakuje tras przelotowych w mieście. Wydzielanie pasów dla rowerów jest istotne, ale do tej pory wszelkie działania mają na celu utrudnić poruszanie się samochodem i preferować rowery. W kontekście komunikacji miejskiej proszę pamiętać o tym, że do wielu miejsc nie dojeżdżają tramwaje - a autobusy często stoją w korkach spowodowanych przez nieprzemyślane zwężenia na pasy rowerowe lub głupio ustawione cykle sygnalizacji świetlnej.
456	Nie zmieniałabym ilości pasów. Da się chodnikami i przejściami przejechać rowerami. Jedyne co tutaj jest problemem to stara dziurawa nawierzchnia.
457	Chodnik w okolicy przejścia dla pieszych powinien być szerszy
458	pozostawienie pasów i torów tak jak są obecnie, na chodniku zrobienie jednocześnie chodnika i ścieżki rowerowej, bez wydzielania pasa dla ścieżki
459	Auta muszą teraz jeździć w obie strony
460	2 warianty wydają się być najlepsze
461	Mosty Osobowickie oczywiście wymagają przebudowy. Przebudowa powinna zachować - W KAŻDĄ STRONĘ - pas dla komunikacji zbiorowej, pas dla pojazdów osobowych oraz - najlepiej dwa osobne ciągi: rowerowy i pieszy. Pomysł na pas dla pieszych na dobudowanej kładce jest świetny, tym bardziej, że ruch pieszy na MO jest znikomy (za wyjątkiem jednego dnia w roku: 1 listopada).
462	skręt w lewo z mostu



463	Przede wszystkim schować rury ciepłownicze!
464	Najważniejsze - brak kompromisów w zakresie WYDZIELENIA dla komunikacji zbiorowej, rowerzystów, pieszych i pojazdów osobowych - BRAK KOLIZYJNOŚCI.
465	Ilość rowerzystów korzystających z tego mostu jest znikoma. Spokojnie można 2 kierunkowa drogę dla rowerów wykonać zamiast chodnika po stronie północnej mostu
466	Jedynym według mnie sensowym podejściem jest wybudowanie osobnej kładki pieszo-rowerowej, idącej równolegle wzdłuż mostu. Jeśli budżet bieżącego remontu nie pozwala na realizację tej inwestycji, należy wydzielić osobne, nienormatywne pasy dla aut i komunikacji zbiorowej, a ruch rowerowy i pieszy puścić razem na chodniku, traktując jednak to rozwiązanie jako tymczasowe. Po wybudowaniu kładki ruch pieszy i rowerowy powinien zniknąć z mostu a pasy dla aut i tramwajów powinny zostać poszerzone do wymaganych przepisami wymiarów.
467	<p>Mosty Osobowickie zostały ukończone w 1897 roku, kiedy populacja Wrocławia wynosiła niecałe 400 tys. osób. Dziś, kiedy samo miasto jest ponad półtora raza ludniejsze, a wielkość aglomeracji, którego jest częścią (i której sprawne działanie w dużej mierze zależy od komunikacji), szacuje się na około 1,25 mln osób. W związku z powyższym oczywiste wydaje się, że ta przeprawa winna zostać rozbudowana adekwatnie do rosnących potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem niezależnej kładki pieszo-rowerowej wzdłuż mostów. W mieście, którego władarze tak chętnie odwołują się do retoryki „rozwoju” i „nowoczesności”, potrzebujemy infrastruktury na miarę dzisiejszych standardów – a tutaj kładka nie jest nawet wyzwaniem technologicznym.</p> <p>Kładka jest za to wymogiem prawdziwej ekologii (a nie pozorowanej jałowymi dyskusjami), prawdziwej różnorodności (a nie skłócaniem różnych użytkowników ruchu, poprzez dzielenie dotychczasowej infrastruktury na mniejsze części jak jabłka niezgody), oraz prawdziwego rozwoju (a nie rozwiązań kosmetycznych i krótkowzrocznego cięcia kosztów, które odczują dziesiątki tysięcy mieszkańców). Od strony konserwatorskiej, na świecie istnieje też wiele udanych przykładów rozbudowy historycznych obiektów w miarę potrzeb (a czasem i dla kaprysu) – tutaj niezależna kładka pieszo-rowerowa, zlokalizowana kilkanaście-kilkadziesiąt metrów od mostów, miałyby dodatkowe atuty w postaci:</p> <ul style="list-style-type: none">• umożliwiania podziwianie z niej Mostów Osobowickich niczym z tarasu widokowego, dodatkowo• dając okazję do schowania pod nią instalacji obecnie szpecących mosty. <p>Wrocław istotnie potrzebuje się rozwijać, a nie zmieniać w skansen „tak wyglądały Niemcy 120 lat temu”!</p>
468	Proponowany wariant II wydaje się najlepszym kompromisem między wygodą równych uczestników ruchu
469	Pamiętajmy o wszystkich grupach, a nie faworyzujemy jednej czy dwóch. Trzeba dbać o pieszych, rowerzystów, MPK i samochody. Dyskryminacja kierowców pograży nasze miasto w korkach i wszystkie grupy na tym stracą! Będzie większy smog!!!
470	<p>Sama poprawa nawierzchni i schowanie rur spowodują, że remont będzie uzasadniony.</p> <p>Patrząc na warianty, zdecydowanie najbardziej podoba mi się Wariant II lub IV</p>



471	Wspólna trasa dla pieszych i rowerzystów po obu stronach będzie ok. Najgorzej to "wrzucić" rowerzystów i auta na jedną jezdnię.
472	Najlepszy z proponowanych wariantów jest wariant I, ale lepszy rozwiązaniem mógłby być zmodyfikowany wariant II z pasem dla aut pośrodku między torowiskami i możliwością zmiany kierunku ruchu na tym pasie w zależności od pory dnia.
473	BŁAGAM O WYDZIELENIE PASÓW DLA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ
474	Na pewno kładka rowerowa byłaby idealna a jeśli nie będzie możliwości, to ja połączymy pieszych i rowerzystów w jednym ciągiem to i tak będzie optymalnie, uważam aby ścieżki rowerowej nie robić na jezdni kultura naszych kierowców nie dorosła do takiego etapu, dlatego każdy powinien mieć wydzielony pas
475	Wybrałbym wariant IV przebudowy, z uwagi na moim zdaniem optymalny układ ruchu. Zastanowiłbym się jednak nad technologią wykonania torowiska. 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 nie ma miejsca wykruszanie się asfaltu, a przejazd przez takie torowisko jest zdecydowanie wygodniejszy dla pojazdów nieszybowych.
476	Zdecydowanie należy oddzielić ruch pieszo-rowerowy od kołowego, tereny wałów są super, ale przez to, że przeprawa przez most osobowicki jest bardzo nieprzyjemna nie dla pieszych i rowerów nie ma okazji do podziwiania walorów mostu osobowickiego i tych rejonów, a to ogromna szkoda- dla mnie, mieszkanki ulicy pomorskiej, jest to naturalny szlak do terenów spacerowych, niestety obecnie warunki przeprawy są bardzo temu niesprzyjające
477	Musimy pamiętać o tym, że miasto zakłada ograniczenie wjazdu samochodów do centrum i zwiększenie wagi komunikacji miejskiej.
478	Obecny układ drogowy nikogo nie dyskryminuje. Jeśli więcej ludzi zacznie jeździć na rowerach, most w obecnym układzie posłuży im tak samo dobrze. Jednak praktyka jest taka, że więcej osób wybiera teraz samochód i KZ, więc priorytetem jest, by te dwie grupy użytkowników nie blokowały się wzajemnie. A wydawanie publicznych pieniędzy po to, by specjalnie utrudniać ludziom życie, jest nieakceptowalne.
479	Popieram wariant II
480	Dodatkowa kładka dla ruchu pieszo-rowerowego wydaje się bardzo ciekawym pomysłem i chyba najlepszym rozwiązaniem, jeśli mielibyśmy stawiać bezpieczeństwo tych uczestników ruchu na pierwszym miejscu. Często zdarza się, że rowerzyści jadą po i tak wąskim chodniku, co stwarza zagrożenie dla pieszych, jednakże wydzielenie dodatkowego pasa rowerowego w i tak za wąskim pasie jezdni będzie skutkowało powiększeniem istniejących zatorów. Jest to jeden z głównych wjazdów do centrum, biorąc pod uwagę ilość mieszkańców oraz osób spoza Wrocławia dojeżdżających do centrum tą drogą oraz mostami Trzebnickimi, które też są bardzo wąskie, planowany remont powinien mieć przede wszystkim na celu zwiększenie przepustowości samochodowej.
481	Niech udział grup użytkowników w moście będzie proporcjonalny do ich natężenia.
482	brak
483	Aby ich przebudowa nie zbiegła się z przebudową Mostu Trzebnickiego.



484	należy z dwóch stron mostu dobudować dodatkowe przęsła dla pieszych i rowerów, w przeciwnym razie pieniądze zostaną wydane a efekt będzie niezadawalający dla wszystkich. Każdy uczestnik ruchu będzie miał niedosyt, że można było zrobić to lepiej.
485	Pierwsze i najważniejsze; interes mieszkańców i potrzeby transportowe > historyczna wartość mostu
486	<p>Mosty Osobowickie zostały ukończone w 1897 roku, kiedy populacja Wrocławia wynosiła niecałe 400 tys. osób. Dziś, kiedy samo miasto jest ponad półtora raza ludniejsze, a wielkość aglomeracji, którego jest częścią (i której sprawne działanie w dużej mierze zależy od komunikacji), szacuje się na około 1,25 mln osób. W związku z powyższym oczywiste wydaje się, że ta przeprawa winna zostać rozbudowana adekwatnie do rosnących potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem niezależnej kładki pieszo-rowerowej wzdłuż mostów. W mieście, którego władze tak chętnie odwołują się do retoryki „rozwoju” i „nowoczesności”, potrzebujemy infrastruktury na miarę dzisiejszych standardów – a tutaj kładka nie jest nawet wyzwaniem technologicznym.</p> <p>Kładka jest za to wymogiem prawdziwej ekologii (a nie pozorowanej jałowymi dyskusjami), prawdziwej różnorodności (a nie skłócaniem różnych użytkowników ruchu, poprzez dzielenie dotychczasowej infrastruktury na mniejsze części jak jabłka niezgody), oraz prawdziwego rozwoju (a nie rozwiązań kosmetycznych i krótkowzrocznego cięcia kosztów, które odczują dziesiątki tysięcy mieszkańców). Od strony konserwatorskiej, na świecie istnieje też wiele udanych przykładów rozbudowy historycznych obiektów w miarę potrzeb (a czasem i dla kaprysu) – tutaj niezależna kładka pieszo-rowerowa, zlokalizowana kilkanaście-kilkadziesiąt metrów od mostów, miałyby dodatkowe atuty w postaci:</p> <ul style="list-style-type: none">· umożliwiania podziwianie z niej Mostów Osobowickich niczym z tarasu widokowego, dodatkowo· dając okazję do schowania pod nią instalacji obecnie szpecących mosty.
487	Droga dla rowerów nie jest potrzebna, most to newralgiczny odcinek ruchu, ale nie długi. Wystarczy znak o drodze pieszo rowerowej i ograniczenie prędkości jak dla hulajnóg elektrycznych.
488	Aby zminimalizować korki warto dobudować kładkę rowerową dwukierunkową np. poniżej jezdni mostu. Wtedy 2x pas auta, 2xtramwaj, 2piesi
489	Należy doprojektować kładki pieszo rowerowe po bokach mostów zamiast rur i poszerzyć ulicę dla lewoskrętu. Ruch pieszy oraz rowery w poprzek ulicy Bałtyckiej można puścić pod mostem lub kładką na wysokości ulicy Jugosławińskiej.
490	Tak dla komunikacji zbiorowej i ułatwień dla pieszych i rowerzystów. W dobie zmian klimatu powinniśmy wprowadzać ułatwienia dla najmniej emisyjnych środków transportu, w dodatku piesi również są pełnoprawnymi mieszkańcami Wrocławia, już dosyć priorytetu samochodu nad zrównoważonym transportem.
491	Należy się poważnie zastanowić nad wybudowaniem osobnej kładki dla pieszych lub rowerzystów, lub odpowiednie przygotowanie mostu tak, aby można było bez większych przebudów w przyszłości wybudować kładkę.
492	Układ funkcjonalny powinien zostać taki jaki jest.
493	Najważniejsza komunikacja zbiorowa, potem piesi i rowery, na ostatnim miejscu kierowcy
494	Nie dla ograniczania ruchu samochodowego!
495	Umożliwić skręt w lewo z ulicy Na Polance w kierunku mostu osobowickiego.



496	nie mam
497	Te mostu powinny wraz z ulica Pomorską stanowić wygodny dojazd do centrum, tak jak było to przewidziane od wielu lat. Jest szansa na porządne dwa pasy a nie idiotyczne rozwiązania serwowane od kilku lat. Wojujący rowerzyści powinni to wreszcie zrozumieć
498	nie wciskajcie na siłę mieszkańcom czegoś, co nie służy. Ludzie chcą żyć w mieście, i mieszkańcy wiedzą lepiej, co jest dla nich dobre, niż jakieś urzędasy które nie korzystają z tych dróg.
499	moim zdaniem najłatwiej byłoby dobudować kładkę dla rowerów nad rurami ciepłowniczymi od strony zachodniej mostu. Jednak - z punktu widzenia transportu zbiorowego - najważniejszy jest ruch tramwajów. Tak samo - nawet przejście dla pieszych może być z jednej strony
500	Most powinien pozostać w obecnym przekroju. Jest znikoma liczba pieszych (jeżdże tamtędy kilka razy dziennie!) i relatywnie niewielka rowerzystów, dlatego szersze chodniki i ścieżka rowerowa nie są potrzebne. Jeden z chodników mógłby być szerszy, żeby zakwalifikować go jako ciąg pieszo-rowerowy (przy jednoczesnym zwężeniu chodnika po drugiej stronie, o ile pozwalają na to przepisy). Przenoszenie ruchu samochodowego na torowisko jest nielogiczne i także niebezpieczne (dojazd do szpitala na Kamieńskiego i straży pożarnej na Kasprowicza!). Zawrotka to bardzo dobry pomysł. Przydałaby się również jezdnia wyciszająca :)
501	skret w lewo z mostu w osobowice jest kluczowy. reszta działa dobrze
502	NIE DLA NAWROTKI OBECNE ROZWIĄZANIA SĄ TRAFIONE I OPTYMALNE PROSTA NAWIERZCHNIA ROZWIĄZE PROBLEM rowerów - bez potrzeby wydzielania dla nich osobnych pasów. Ludzie nie przesiądą się z aut na rowery tylko dlatego, że będzie osobna ścieżka i większe korki aut. Rozwiązaniem jest DARMOWA KOMUNIKACJA MIEJSCA - TO ZACHĘCI!
503	Jestem za wydzieleniem ruchu pieszego i rowerowego na kładki, a na moście za zrobieniem po 1 pasie dla aut i 1 dla MPK w każdą stronę.
504	Warto aby po przebudowanie każdy uczestnik ruchu czuł się na moście komfortowo.
505	Na
506	Schowajcie te rury, dwie koncepcje które tego nie uwzględniają są do kosza.
507	nie można dopuścić, aby auto i tramwaj jechały po wspólnym pasie, jest to niebezpieczne ze względu na brak możliwości sprawnego przejazdu pojazdów uprzywilejowanych, a w najgorszym momencie - awarii tramwaju- całkowity brak. Bardzo fajnie jakby został wybrany wariant 1, gdyż jest on najefektywniejszy dla przepływu ruchu w mieście z obupulnymi korzyściami dla uczestników mpk oraz kierujących autami itp.
508	Budowa kładek na które przetrzuci się chodniki i ścieżki rowerowe jest najlepszym rozwiązaniem
509	Może kładka rowerowa obok mostu? Albo z boku mostu jak rury w jednym z projektów?



510	myślę, że najważniejszym aspektem jest przepustowość (dla aut) tej drogi w kierunku centrum i z centrum. "Zabieranie" pasa ruchu dla samochodów spowoduje jeszcze większe korki. Pas dla rowerów można zrobić po jednej stronie mostu a chodnik dla pieszych po drugiej stronie mostu
511	Należę do wszystkich grup użytkowników (pieszo, rower, komunikacja miejska, samochód). Uważam, że szczególny nacisk należy położyć na sprawność komunikacji miejskiej przejeżdżającej przez Mosty oraz wygodę rowerzystów i pieszych, gdyż kierowcy samochodów osobowych są w tym momencie najbardziej uprzywilejowaną (i zarazem roszczeniową) grupą kosztem innych użytkowników.
512	Wariant 4 jest najlepszy, oddziela wszystkich użytkowników mowi i jest najbezpieczniejszy
513	Dostosowanie krawężników przy przejściach dla pieszych w taki sposób, aby osoby z ograniczeniem w poruszaniu się nie miały problemu z przechodzeniem/przejeżdżaniem z jednej strony ulicy na drugą. Światła na przycisk. Odpowienie zaprojektowanie systemu odprowadzania wody, aby ta po większych opadach nie zbierała się w miejscach, gdzie odbywa się ruch pieszy/rowerowy.
514	Należy uwzględnić wszystkich nie tylko rowerzystów i mpk. Po dwa pasy po każdej stronie
515	nie mam dodatkowych przemyśleń. Dziękuję za możliwość konsultacji
516	Projekt powinien być przemyślany i wykonany przez osobę która chociaż kilka razy mogłaby się przejechać mostami w godzinach szczytu
517	piesi i rowery mogą korzystać z jednego pasa - tam jest bardzo mało pieszych. Pracuje z widokiem na te mosty, więc obserwuje to codziennie
518	Dwa pasy ruchu i skręt na osobowice powinien zostać zachowany. I tak mamy problem z korkami w tym miejscu. Osiedli i mieszkańcy tylko przybywa. Będzie coraz gorzej. Nie ma co się skupiać na rowerach w tym miejscu. Spokojnie mogą jeździć chodnikiem.
519	Dobry jest skręt w lewo z mostu na światłach w kierunku osobowic, szerokość obecnych pasów jest ok
520	Obecna organizacja ruchu jest ok. Wymagane jest tylko i wyłącznie wyremontowanie mostów, torowisk, chodników i dróg
521	Szanowni Państwo. Nasze osiedle ogromnie się powiększa. Ludzie będa korzystali z samochodow i będa sie tworzyć korki. Ograniczenie pasa ruchu samochodom spowoduje paraliz komunikacyjny. Ludzie mają również dzieci, które są wozone samochodami głównie! Korki=Zniecierpliwienie=agresja=stłuczki. Proszę mieć na uwadze, że ruch pieszo rowerowy jest niezwykle sporadyczny na tym moście. Wystarczy chodniki wygładzić (obecnie jest efekt pralki ze względu na kostki) i spokojnie obie grupy się zmieszczą. Proszę o nas pamiętać, nie mamy zbyt wiele tras alternatywnych. Też chcemy pracować i spokojnie wrócić do domów! Dziękujemy za zrozumienie
522	brak



523	Skoro głównym powodem przebudowy/remontu mostu jest dobra rowerzystów należy rozważyć wariant z dedykowana dla nich kładka. Osobowice uważam jak już napisałem wcześniej ruch rowerowy jest mały więc kosztem DUZO większej liczby użytkowników mostu tj aut i komunikacji miejskiej budujemy ścieżki rowerowe dla mało licznej grupy użytkowników.
524	Z uwagi na coraz większą liczbę osiedli mieszkaniowych po obu stronach mostu należy moim zdaniem priorytetowo traktować potrzeby mieszkańców okolicy czyli pieszych i rowerzystów. Kierowcy samochodów mają inne dogodne możliwości dojazdu do centrum i w inne części miasta np korzystając z śródmiejskiej obwodnicy, natomiast dla pieszych i rowerzystów zmiana trasy zawsze wiąże się z istotnym wzrostem czasu podróży.
525	Biorąc pod uwagę zatory, jakie tworzą się na moście z rana w kierunku centrum, a po południu (szczególnie na lewym pasie) - od centrum, zdecydowanie niewskazane jest jakiegokolwiek zwężenie pasa ruchu dla ruchu kołowego.
526	Wybudowanie dodatkowej kładki pieszo-rowerowej po jednej ze stron pozwoli na usunięcie jednego ciągu pieszo-rowerowego z Mostu (po stronie od kładki). Dzięki temu możliwe będzie pozostawienie po jednym pasie ruchu dla samochodów wraz z osobno wydzielonym torowiskiem a dodatkowo zmieści się ścieżka rowerowa.
527	Chodniki po obu stronach są niepotrzebne, tam prawie nie ma pieszych, a chodniki szerokie jak dla dorożek. Z jednej strony powinien być chodnik z drugiej ścieżka rowerowa i będzie pięknie
528	Komfort poruszania się i brak korków
529	W obecnej chwili ułożenie pasów jest bardzo dobre. W tym miejscu w normalnych warunkach są ogromne korki co zabranie pasów dla samochodów spowoduje je jeszcze większymi. Rowery równie dobrze mogą jechać chodnikiem obok pieszych co jest o wiele bezpieczniejsze również dla nich mówiąc z perspektywy rowerzysty. Dodatkowe pasy dla tramwaji również ułatwiają przejazd chociażby dla karetek, tramwaju, autobusu. Rowerzysta zdecydowanie nie potrzebuje osobnego pasu zabierając i zwiększając korki.
530	najważniejsi na tym moście są piesi i rowerzyści. sa to tereny rekreacyjne, mocno uczęszczane przez obie grupy. skupienie się na samochodach spowoduje tylko przesunięcie korkowania się w dół reymonta
531	Żaden z projektów nie przewiduje zewnętrznej kładki dla pieszych. Lub Stworzenia przestrzeni dla pieszych jedynie po jednej stronie mostu a po drugiej- dwukierunkowej ścieżki rowerowej.
532	kładka pieszo-rowerowa fajny pomysł, nie zmieniajcie układu na siłę przeciw mieszkańcom



533	<p>Mosty Osobowickie zostały ukończone w 1897 roku, kiedy populacja Wrocławia wynosiła niecałe 400 tys. osób. Dziś, kiedy samo miasto jest ponad półtora raza ludniejsze, a wielkość aglomeracji, którego jest częścią (i której sprawne działanie w dużej mierze zależy od komunikacji), szacuje się na około 1,25 mln osób. W związku z powyższym oczywiście wydaje się, że ta przeprawa winna zostać rozbudowana adekwatnie do rosnących potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem niezależnej kładki pieszo-rowerowej wzdłuż mostów. W mieście, którego władarze tak chętnie odwołują się do retoryki „rozwoju” i „nowoczesności”, potrzebujemy infrastruktury na miarę dzisiejszych standardów – a tutaj kładka nie jest nawet wyzwaniem technologicznym.</p> <p>Kładka jest za to wymogiem prawdziwej ekologii (a nie pozorowanej jałowymi dyskusjami), prawdziwej różnorodności (a nie skłócaniem różnych użytkowników ruchu, poprzez dzielenie dotychczasowej infrastruktury na mniejsze części jak jabłka niezgody), oraz prawdziwego rozwoju (a nie rozwiązań kosmetycznych i krótkowzrocznego cięcia kosztów, które odczuwają dziesiątki tysięcy mieszkańców).</p> <p>Od strony konserwatorskiej, na świecie istnieje też wiele udanych przykładów rozbudowy historycznych obiektów w miarę potrzeb (a czasem i dla kaprysu) – tutaj niezależna kładka pieszo-rowerowa, zlokalizowana kilkanaście-kilkadziesiąt metrów od mostów, miałyby dodatkowe atuty w postaci:</p> <ul style="list-style-type: none">• umożliwiania podziwianie z niej Mostów Osobowickich niczym z tarasu widokowego, dodatkowo• dając okazję do schowania pod nią instalacji obecnie szpecących mosty. Wrocław istotnie potrzebuje się rozwijać, a nie zmieniać w skansen „tak wyglądały Niemcy 120 lat temu”!
534	Kładka pieszo-rowerowa jako oddzielna konstrukcja łączy potrzeby wszystkich użytkowników ruchu na tym moście
535	<p>Przebudowa powinna przede wszystkim uwzględniać potrzeby pieszych i rowerzystów - w ten sposób jesteśmy w stanie budować nowoczesne miasto w którym żyje się dobrze, a nie tylko takie, po którym szybko jeździ się samochodem. Nie bójmy się tego, że ktoś w aucie posiedzi kilka minut dłużej na moście.</p> <p>W mojej ocenie za wszelką cenę należy unikać wariantu I - nie rozwiąże on problemów pieszych i rowerzystów, utrzymując obecny prymat ruchu samochodowego na moście.</p>
536	Nie popsuje mobilności mostu tworząc jakieś abstrakcyjne bus pasy i ścieżki rowerowe kosztem pasa dla pojazdów osobowych. Ludzie z dziećmi, starsi i młodzi rowerzyści boją się jeździć tak blisko aut ciężarówki, tiry czy wywrotki, śmieciarki to wielkie niebezpieczeństwo dla rowerzystów.
537	Jeżeli można poszerzyć most
538	Rozważanie opcji "wyzwanie " z dobudową kładek dla pieszych.
539	Czy naprawdę nie ma jak umożliwić skrętu w lewo w ul. Osobowicką bez konieczności stosowania nawrotek?
540	uwzględnić wariant "WYZWANIE" za najlepsze rozwiązanie
541	warto zwrócić uwagę na oświetlenie - może to być atut uwypuklający niedoceniony (niewidoczny) kawałek ciekawej architektury nocą + oczywiście bezpieczeństwo. Oczywiście mam na myśli delikatne ciepłe światło, nie dobrane



	na chybił trafił kolorcki
542	Moim zdaniem najlepszą opcją byłaby wariant 1, gdyby na chodniku zrobiono drogę dla pieszych i rowerów. Ruch pieszy na moście nie jest bardzo duży, a sam most na tyle krótki że piesi i rowerzyści mogą podzielić się przestrzenią. Takie rozwiązanie funkcjonuje na większości wrocławskich mostów.
543	Faworytem jest propozycja numer 4, prosta nawierzchnia, ściezka dla pieszych i rowerowa, utrzymanie historycznego wyglądu
544	Ruch dla samochodów musi być zdecydowanie w obu kierunkach. Skręt w lewo na Osobowicką jest jak najbardziej potrzebny. Może warto przeznaczyć jeden chodnik od strony rynku tylko dla pieszych a drugi tylko dla rowerzystów? Rury psują wygląd całego mostu i nie wyobrażam ich sobie po remoncie. Powinno się postawić latarnie w stylu retro, które dodadzą uroku po zmroku jak i w dzień. Jezdnia powinna być w końcu porządnie wylana asfaltem. W stronę rynku tylko na mostach powinna być możliwość jazdy za tramwajem i autobusem. Jeden pas generuje niepotrzebnie korek.
545	Najlepiej aby powstała kładka dla pieszych lub rowerzystów. Zapewniłoby to najlepszy komfort oraz najmniej konfliktów
546	Proszę dajcie ludziom dojechać spokojnie do pracy i do domów zostawcie pasy takie jakie są na chwilę obecną jest dobrze
547	brak
548	Musi być funkcjonalnie i bezpiecznie. Jedyne rozsądne rozwiązanie aby zachować zabytkowy charakter oraz bezpieczeństwo i funkcjonalność to wybudować kładkę dla rowerów i pieszych blisko mostu a na samym moście puścić ruch tylko samochodów i komunikacji zbiorowej. Nie budować na moście chodnika wtedy piesi będą korzystać z kładki.
549	IV wariant wydaje się najsensowniejszy. Rury schowane w moście, ściezka rowerowa z dwóch stron. Jezdnia ogólna z torami.
550	Z pewnością kładka rowerowa i piesza obok mostu przyczyniłaby się do rozwiązania wielu problemów, o których piszą Państwo przy różnych wariantach. Pieszym i rowerzystom dałaby komfort bezpieczeństwa i z pewnością przyjemniejsze, bo cichsze i oddalone miejsce od samochodów, tramwajów itd.
551	Hałas to aktualnie główny problem dla 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 się strasznie niosą. Zwróćcie też uwagę, że most jest bardzo często wybierany przez samobójców. Zniknięcie rur ułatwi skok :(ale oni i tak skoczą, jeśli chcą. Przy akcji służb ciągle widzę jak strażacy parkują na moście, po czym skaczą nad barierką, by ratować człowieka. Przenoszą też ponton nad barierką co ich spowalnia. Trzeba by dobudować zejście (schodki) z mostu 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. Nie ma jej po drugiej stronie, ale nie ma też przejścia dla pieszych, by się tam dostać. Przejście w kontynuacji środkowego wału jest konieczne, bo stan faktyczny jest taki, że tam non stop ktoś przebiega.
552	Podczas jazdy w kierunku centrum, potrzebny jest lewoskręt w Korzeniowskiego, aby nie blokował wyjazdu z mostu kierowcom jadącym w stronę Pomorskiej



553	Dobra sygnalizacja świetlna preferująca nie tylko komunikację zbiorową, ale i rowerową i pieszą.
554	Niezbędne jest pozostawienie lewoskrętu w Osobowicką bezpośrednio z mostu. Lewoskręt nie ma wpływu na płynność ruchu na moście
555	Zwężanie pasów dla samochodów nie powinno negatywnie wpłynąć na płynność ruchu. To nie most jest wąskim gardłem. W kontekście rucho samochodowego jedynie rozwiązanie lewoskrętu w Osobowicką zasługuje na wysiłek.
556	Wariant III potrzebuje fizycznej separacji ruchu rowerowego od samochodowego (bariery, krawężnik). Również w wariantcie IV wskazane jest w mojej opinii oddzielenie pieszych od rowerzystów przynajmniej niskim krawężnikiem, a nie jedynie namalowaną linią.
557	Kwestia rowerów i pieszych - wspólny ciąg pieszo-rowerowy poszerzając lekko z jednej i drugiej strony obecne chodniki. Przy zachowaniu oddzielnego pasa dla A i T zastosowanie możliwości poruszania się po nim samochodami poza godzinami szczytu.
558	Konieczne przejście dla pieszych w okolicy wybrzeża Józefa-Konrada Korzeniowskiego a Kraszewskiego. Kładka pieszo-rowerowa po zachodniej stronie, rura wtedy może biec pod kładką, a wschodnią część będziemy mogli podziwiać w swojej dziewiczej wersji. Kładka może być wspólną przestrzenią dla rowerzystów jak i dla pieszych (zob. most Łazienkowski w Warszawie).
559	Powinno być ciąg pieszo-rowerowy, pas dla samochodów oraz samochody+tramwaj
560	Powinno się utrzymać obecną organizację ruchu na mostach. W przypadku ruchu pieszego i rowerowego należy koniecznie poszerzyć strefę oczekiwania na światło zielone na przejeździe od Osobowickiej w stronę ul. Na Polance. Trzeba przewidzieć zjazd dla rowerów z mostu w Pasterkę w stronę m. T-ckich.
561	Uważam, że mosty osobowickie to bardzo newralgiczny punkt na komunikacyjnej mapie miasta. Projektując przeprawę, nie można ulec jakiejś modzie. Chodzi o komfort życia we Wrocławiu dla wszystkich, a nie da się ukryć, że w mieście są zarówno osoby które jeżdżą autem, rowerem, komunikacją, jak i chodzą pieszo. Już teraz są tu korki ze względu na buspas na Żeromskiego. Naprawdę pogarszanie sytuacji samochodów ostatecznie prowadzi do pogorszenia sytuacji wszystkich mieszkańców - tramwaje też stoją w korkach, korki powodują smog uciążliwy dla rowerzystów i pieszych. Najlepiej byłoby zachować obecną strukturę mostu i pozwolić jeździć rowerom po chodniku. Niczego więcej nie trzeba
562	Po jednej stronie mostu trzeba dobudować piękną nowoczesną kładkę dla pieszych i rowerów. Połączenie tradycji i nowoczesności może być interesujące. a na górze pozostawić samochody i tramwaje
563	Uważam że najlepszym i najbezpieczniejszym rozwiązaniem dla pieszych jest zbudowanie dodatkowej kładki pieszej a dotychczasowe chodniki przerobić na ścieżki rowerowe tak aby rowerzyści również mogli bezpiecznie poruszać się po moście. Połączenie jezdni i zrobienie trasy łączonej dla samochodów i mpk jest moim zdaniem najgorszym możliwym rozwiązaniem ponieważ na moście już są korki a zmniejszenie możliwości przepływu pojazdów sprawi że będą one jeszcze większe i negatywnie odbiją się też na czasie przejazdu komunikacji zbiorowej.



564	Wg mnie jedyne co można zrobić to odrestaurować most, poprawić nawierzchnie oraz ewentualnie zbudować dodatkową kładkę dla ruchu pieszego/rowerowego. Każdy podany wariant tylko wprowadzi problemy.
565	Przy okazji przebudowy mostu należy wykorzystać bezkolizyjność przejazdów pod mostem, zaprojektować dla rowerzystów i pieszych rampy pozwalające przejechać/przejsć wzdłuż Odry ale również pozwolić na lewo prawo skręty z mostu poprzez rampy prowadzące pod mostami. Da to szansę na zwiększenie przepustowości skrzyżowań na wlotach na most.
566	Nie zapomnijcie o podświetleniu mostu
567	najlepsza byłaby budowa osobnej kładki dla pieszych (lub pieszych i rowerów). konieczne jest wygospodarowanie drogi dla rowerów (ruch na jezdni wspólnie z autami będzie blokować ruch samochodowy, most jest wąski i nie ma miejsca na wyprzedzenie rowerzystów) i pozostawienie osobnego lewoskretu w ul. Osobowicka
568	Pod oceanem na wyspach owczych w 3 lata zbudowano 11 kilometrowy tunel z podwodnym rondem, można, można, mamy nadzieję że budowa mostów osobowickich nie zajmie tyle Co mostów pomorskich albo wschodniej obwodnica wrocławia I że jeszcze za nasze go życia pojedziemy wygodnie, bezpiecznie I bez korków, tymi mostami
569	Rury schowane
570	Poszerzanie mostu jest absurdem, skoro cały ciąg ulic dalej ma 1 pas i buspas
571	Ilość rowerów i pieszych jest tak znikoma, że wystarczy szerszy po jednej stronie ciąg pieszo - rowerowy. Brakuje przystanku mpk tuż za mostem, przy Korzeniowskiego
572	jakikolwiek ograniczenia szerokości jezdni dla aut tramwajów czy autobusów spowoduje jeszcze większy paraliż i korki na moście
573	Zwiększyć szerokość pasas jezdni w stronę centrum. Wybudować osobną kładkę obok, nie musi być bezpośrednio przy moście, nie zasłoni unikatowej elewacji, pozwili podziwiać ją z kładki
574	Ucięcie jednego pasa ruchu w każdą stronę to będzie tragedia. Należy pozostawić dwa pasy w każdą stronę.
575	Jeżeli projektować ścieżkę rowerową to proponuje ją od strony (kier. Wrocław). W kierunku Poznań jeśli ktoś będzie chciał dojechać na wały w kierunku ul. Zakładowej, Pasterskiej będzie mógł skorzystać ze ścieżki przed mostem tj. wzdłuż wybrzeża Józefa Conrada-Korzeniowskiego. Natomiast w stronę mostu Milenijnego takiej możliwości nie mamy.



576	Priorytetem w przebudowie powinno być polepszenie ruchu pieszych i rowerzystów, a także utrzymanie zabytkowego charakteru mostu i nadanie mu blasku dawnej świetności. Jak tylko most zostanie odnowiony to z pewnością stanie się bardzo atrakcyjny właśnie dla pieszych i rowerzystów - tereny zielone w pobliżu, spacer z dziećmi / z psami, odpoczynek nad rzeką wśród natury, a jednak nadal w centrum miasta, nigdzie nie wyjeżdżając, blisko mieszkańca to wartości coraz bardziej przez nas cenione, nie to, czy postoiemy na światłach w aucie 3 minuty dłużej, tym bardziej że mieszkańcy miast na dobrą sprawę powinni już z aut rezygnować - miasto nie jest z gumy, nie rozciągnie się, więcej aut nie przyjmie do centrum - nie da się! A jeśli tendencja nadal będzie wzrostowa to niezależnie od tego jak będziemy się starać drogi i tak będą za wąskie, za małe, za wolne dla użytkowników aut. Dlatego przy projektowaniu musimy najbardziej skupiać się na mieszkańcach - pieszych i rowerzystach, później na komunikacji miejskiej, bo życie w centrum miasta powinno być wygodne głównie dla nich.
577	Dodatkowa kładka dla pieszych i rowerzystów.
578	Ścieżka rowerowa jako dobudowana kładka po zewnętrznej stronie mostu.
579	Wszystko już napisałem.
580	Proszę pamiętać, że ważniejsze dla miasta jest aby to wyjazd z miasta był płynny, a nie wjazd do niego. W ten sposób można "odstraszyć" turystów przed wjazdem samochodem do miasta. A wyjazd z miasta jest istotniejszy dla wszystkich wracających z pracy do osiedli za rzeką.
581	Płynność ruchu komunikacji miejskiej i samochodów. Im nie jest tak łatwo zawrócić czy minąć się. Szerokość pasów ruchu jest najważniejsza. Nie utrudniamy im tego zabierając pas czy zmniejszając go dla rowerów! Rower zawsze jakos przejedzie nawet między pieszymi. Dla samochodów Nie jest to takie proste !!!
582	Kładka, kładka i jeszcze raz kładka (pieszo-rowerowa)
583	Jasno wydzielić ścieżkę rowerową od chodnika na ulicy Na Polance już od samego mostu. Obecnie rowerzyści ignorują oznaczenia i jadą wzdłuż Odry po chodniku stwarzając zagrożenie dla pieszych bo jest wygodniej, ładniej i ogólnie za nic mają oznaczenia. Z drugiej strony od mostu Trzebnickiego jeszcze gorzej. Warto się temu przyjrzeć.
584	zależy mi na tym, żeby most był wygodny w użytkowaniu i bezpieczny dla wszystkich uczestników ruchu, nie tylko samochodów, dlatego najbardziej podoba mi się wariant II, który łączy wszystkie elementy i dodatkowo chowa rury ciepłownicze pod nawierzchnią. Prosiłabym jedynie o dobre skoordynowanie tego z przebudową Mostu Trzebnickich, bo inaczej będziemy odcięci od świata na lata
585	Najlepszą i najbardziej satysfakcjonującą opcją dla wszystkich uczestników ruchu byłoby dobudowanie kładki pieszej/pieszorowerowej do mostu, tak by zachować wydzielone pasy komunikacji zbiorowej, pojazdów komunikacji indywidualnej i wydzieloną infrastrukturę rowerową.
586	usprawnienie dla pojazdów jadących w kierunku centrum i chcących skreślić w lewo w wybrzeże korzeniowskiego. w tej chwili auta ustawiające się na środku jezdni trochę blokują tramwaje. to może niech nitka tramwajowa jedzie przy prawej krawędzi jezdni a lewy pas dla samochodów które będą mogły sprawnie wyminąć środek zmieniając pas na prawy
587	chcę tramwajem się dostać nie czekając za samochodami



588	<p>Moim zdaniem najlepszym rozwiązaniem dla ruchu pieszego i rowerowego jest stworzenie obok Mostów Osobowickich, po stronie Mostów Trzebnickich odrębnej kładki pieszej z wydzieloną DDR lub pieszo - rowerowej. Dzięki temu możliwe będzie zachowanie normatywnej szerokości pasów ruchu oraz wydzielenie torowiska tramwajowego, a także schowanie rur ciepłowniczych. Wtedy na Mostach Osobowickich mogłyby zostać wyłącznie ciągi piesze, a ruch rowerowy mógłby zostać przeniesiony na nową przeprawę. Nowa przeprawa powinna zostać odpowiednio oznakowana, aby rowerzyści nie jeździli po chodnikach na Mostach Osobowickich. Przeprawa powinna zostać wpięta również w sieć DDR na wałach i na ul. Na Polance (np. wygodne zjazdy na dół do rzeki oraz najazdy na wał).</p> <p>Chodniki na Mostach Osobowickich powinny zachować estetyczną, historyczną nawierzchnię lub nawiązującą do niej. Zdecydowanie nie powinna się tam znaleźć betonowa kostka brukowa etc..</p>
589	<p>Proszę uwzględnić czasowo remont mostów Osobowickich z planowanym remontem Trzebnickich oraz przebudowy Pomorskiej.</p>
590	<p>Most Osobowicki w aktualny stanie już posiada duże problemy z przepustowością w godzinach szczytu, normą są korki od samego mostu do skrzyżowania z ulicą Obornicką, dalsze zwężenia drogi wydają się strzałem w kolano i katastrofą w ruchu samochodowym.</p>
591	<p>Należy brać pod uwagę duży ruch aut, ponieważ Osobowice oraz Różanka prężnie się rozwijają więc należy się spodziewać się powiększającego natężenia ruchu aut</p>
592	<p>Chciałbym się dowiedzieć, jakimi danymi o natężeniu ruchu: pieszych, rowerzystów, samochodów osobowych i komunikacji miejskiej dysponujecie. Szczególnie interesuje mnie - jakie jest natężenie ruchu rowerowego? Na częściowo równoległej trasie (ul. Trzebnicka) gdzie wydzielono pas na jezdni dla rowerzystów, w godzinach szczytu mamy do czynienia z korkami na pasie dla samochodów i często na torowisku i brakiem rowerzystów w ogóle.</p>