

Podsumowanie wyników ankiety internetowej
nt. rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego w Toruniu

1. Cel ankiety:

Miejski Zarząd Dróg w Toruniu przygotowuje się do rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego w Toruniu. Równolegle planuje się rozbudowę placu Armii Krajowej i ul. Kujawskiej. Zanim to nastąpi, mieszkańcy Torunia zostali poproszeni w ankiecie o wyrażenie opinii w kilku szczegółowych kwestiach. Wyniki ankiety określą kierunek działań zespołu projektowego, który zostanie wyłoniony w drodze przetargu. Następnie projekt zostanie zaprezentowany mieszkańcom w kolejnym etapie konsultacji społecznych.

2. Czas trwania: 5 - 19.04.2016 r.

3. Narzędzie zbierania danych: ankieta internetowa

4. Akcja informacyjna: miejskie serwisy internetowe, w tym serwisy społecznościowe, informacje w lokalnych mediach, informacja przesłana do rad okręgów

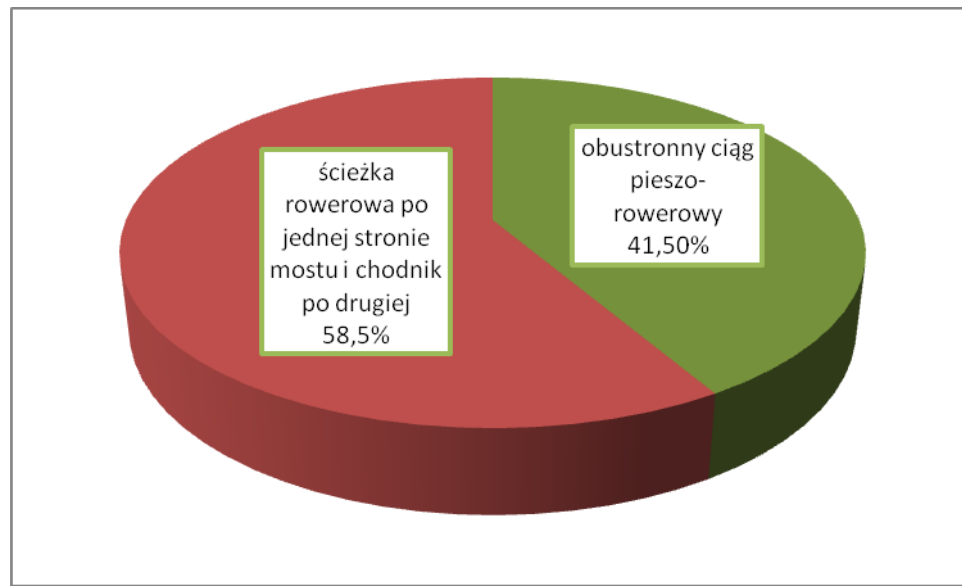
5. Liczba uczestników: 3 816 osób

6. Wyniki ankiety:

Obecnie most ma przekrój 1/2, czyli jedną jezdnię po dwa pasy ruchu (przy czym pas środkowy dla każdego z kierunków kończy się w połowie mostu). Po obu stronach obiektu są zlokalizowane chodniki, które wymagają poszerzenia. Nie ma wydzielonej ścieżki dla rowerzystów.

Nieco ponad połowa respondentów opowiedziała się za rozdzieleniem komunikacji pieszej i rowerowej na moście poprzez zlokalizowanie jej po dwóch różnych stronach mostu. Takiego zdania było 2 199 osób, co stanowiło 58,5% wszystkich respondentów. Drugim z zaproponowanych rozwiązań było stworzenie po obu stronach ciągów pieszo-rowerowych, za czym opowiedziało się 1 560 osób (41,5%).

Wykres. Jak, Twoim zdaniem, powinna być zorganizowana komunikacja piesza i rowerowa na moście po remoncie?



źródło: Urząd Miasta Torunia, badanie własne

Wśród zaproponowanych usprawnień komunikacyjnych i dodatkowych elementów, jakie mogłyby pojawić się w ramach remontu i rozbudowy mostu, największą popularnością wśród respondentów cieszyło się zejście dla pieszych do Zamku Dybowskiego (2 860 wskazań, które stanowiły 31,9% wszystkich odpowiedzi udzielonych na to pytanie). Kolejnymi co do liczebności kategoriami odpowiedzi były schody na Kępę Bazarową (2 253 wskazań, 25,1% odpowiedzi) oraz mini taras widokowy (odpowiednio – 2 180, 24,3%). W powyższym pytaniu było możliwe wskazanie więcej niż jednej odpowiedzi.

Wśród innych propozycji respondenci najczęściej wymieniali:

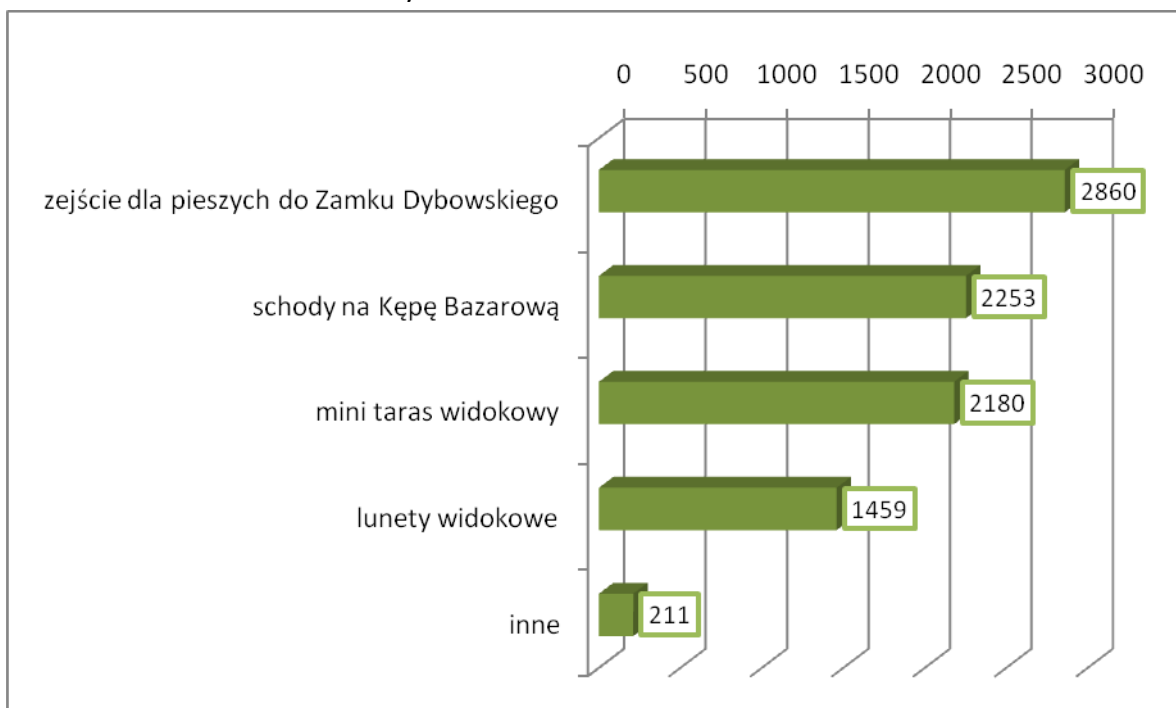
- torowisko tramwajowe poprowadzone do dworca Toruń Główny z możliwością przyszłej ekspansji sieci tramwajowej na osiedla Podgórz i Stawki;
- zmiany w komunikacji samochodowej na moście (powrót do 2 pasów ruchu lub poszerzenie jezdni dzięki odsunięciu barierek ochronnych i stworzenie 4 pasów ruchu – po 2 w każdym kierunku, przeznaczenie środkowego pasa dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych);
- usprawnienie komunikacji pieszej i tramwajowej na obu przyczółkach mostowych (umożliwienie bezpiecznego, bezkolizyjnego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów);
- zejście na Bulwar Filadelfijski;
- umożliwienie korzystania z zaplanowanych zejść również osobom poruszającym się na wózkach oraz osobom z wózkami dziecięcymi;
- atrakcyjna iluminacja mostu;

- dodatkowe elementy w punkcie widokowym na moście (ławki, informacja turystyczna, mapa, monitoring, śmietniki, płyty przezroczyste pokazujące dawny wygląd oglądanych miejsc, zejście z do połowy wysokości filarów na dodatkową platformę, wieża widokowa, podwieszana mini restauracja z mostu z widokiem na starówkę/zachód słońca);
- podwieszenie ścieżki pieszej i rowerowej poniżej mostu;
- budki lęgowe dla ptaków,
- kolejka linowa.

Istotne dla respondentów było także umożliwienie sprawnej komunikacji pieszej, rowerowej i samochodowej czy autobusowej w czasie wykonywanego remontu.

Pełne zestawienie zgłoszonych uwag zawiera załącznik.

Wykres. Jakie inne usprawnienia komunikacyjne i dodatkowe elementy powinny pojawić się w ramach remontu i rozbudowy mostu?



7. Uwagi metodologiczne:

Badanie zostało zrealizowane za pomocą ankiety internetowej. Zalety tego narzędzia to łatwy dostęp i wygoda dla respondentów. Metoda ta szczególnie ma zastosowanie w przypadku zasięgania opinii w procesie, w którym przewidziano również inne formy włączania interesariuszy w proces decyzyjny. Przy osiągnięciu stosunkowo wysokiej responsywności pozwala na wyciąganie wniosków na podstawie jej wyników. Należy jednak mieć również świadomość ograniczeń tego narzędzia, jakimi jest brak możliwości doboru próby w sposób reprezentatywny, tj, z zachowaniem proporcji ze względu na wiek, płeć czy np. osiedle zamieszkania oraz brak wpływu na liczbę wypełnionych ankiet przez jednego respondenta. Z uwagi na powyższe zastrzeżenie przeprowadzono kontrolę wyników, która nie wykazała ryzyka nieprawidłowości, poza prawdopodobieństwem wystąpienia pojedynczych przypadków kilkukrotnego wypełnienia ankiety przez jedną osobę (4 takie przypadki po 5-7 ankiet), które nie mają wpływu na ogólny wynik ankiety.


/-/

Paweł Piotrowicz

Dyrektor Wydziału Komunikacji Społecznej i Informacji

Urzędu Miasta Torunia

Załącznik 1. Widok ankiety internetowej



Most Piłsudskiego na nowo

Miejski Zarząd Dróg w Toruniu przygotowuje się do rozbudowy i remontu mostu drogowego im. J. Piłsudskiego w Toruniu. Równoległe planuje się rozbudowę placu Armii Krajowej i ul. Kujawskiej. Zanim to nastąpi, chcemy poprosić mieszkańców o wyrażenie opinii w kilku szczegółowych kwestiach. Wyniki ankiety określą kierunek działań zespołu projektowego, który zostanie wyłoniony w drodze przetargu. Następnie projekt zostanie zaprezentowany mieszkańcom w kolejnym etapie konsultacji społecznych.

Obecnie most ma przekrój 1/2, czyli jedną jezdnię po dwa pasy ruchu (przy czym pas środkowy dla każdego z kierunków kończy się w połowie mostu). Po obu stronach obiektu są zlokalizowane chodniki, które wymagają poszerzenia. Nie ma wydzielonej ścieżki dla rowerzystów. Jak, Twoim zdaniem, powinna być zorganizowana komunikacja piesza i rowerowa na moście po remoncie?

obustronny ciąg pieszo-rowerowy

ścieżka rowerowa po jednej stronie mostu i chodnik po drugiej

Jakie inne usprawnienia komunikacyjne i dodatkowe elementy powinny pojawić się w ramach remontu i rozbudowy mostu?

Można wybrać więcej niż jedną odpowiedź.

zejście dla pieszych do Zamku Dybowskiego

schody na Kępę Bazarową

mini taras widokowy

lunety widokowe

Inne:

Inne uwagi i pomysły, które powinny znaleźć się w projekcie:

L.p.	Treść uwagi	Kategoria
1.	<ul style="list-style-type: none"> - Historia budowy mostu w Toruniu - Zejście dla osób niepełnosprawnych - Monitoring nie tylko samego mostu ale też dojścia do tarasu widokowego i zamku Dybowskiego - Ławki do zamku <p>Czy to będzie most stalowy czy pylonowy ? Czy istniejące podpory będą wzmacniane?</p>	Elementy dodatkowe na moście
2.	<ul style="list-style-type: none"> - Kamery live z podglądem ruchu przez internet - brak swiatel na placu rapckiego (ruch pieszy na kładce + windy lub samochody w tunelu) - kładka dla pieszych przy wiadukcie kolejowym, 	Elementy dodatkowe na moście
3.	<ul style="list-style-type: none"> - kolejna stacyjka naprawcza dla rowerów po drugiej stronie mostu (od strony dworca głównego) 	Elementy dodatkowe na moście
4.	<ul style="list-style-type: none"> - podwyższone bariery zewnątrz ze względu na bezpieczeństwo rowerzystów - na czas remontu musi być zapewniony ruch piezy przez most! 	Elementy dodatkowe na moście
5.	<p>1. Monitoring przy obu schodowych zejściach z mostu od strony centrum, ewentualnie ich poszerzenie. 2. Jeśli taras widokowy to z tablicami informacyjnymi dot. historii mostu i tablicą z opisanymi, widocznymi obiektami panoramy toruńskiej.</p>	Elementy dodatkowe na moście
6.	<p>1. Można umiejętnie wprowadzić elementy zieleni, tzn wkomponowac roślinność, jakieś małe drzewka ozdobne, przynajmniej po obu stronach wjeściach na most.</p> <p>2. W przypadku malowania mostu zaproponowac przyjemniejsze kolory mostu, np jasny blekit, biały</p> <p>3. Zainstalowanie budki telefonicznej gdzieś po srodku mostu do celów komunikacyjnych ze sluzbami typu straz, policja. Opatrznie tego miejsca kamerami (w celu monitorowania)</p> <p>4. Zamontowanie tablic informujacych kierowcow jadacych od strony podgórze/stawek w kierunku miasta o tym, że wjezdza w obreb starego miasta. Chodzi o wielkie tablice, z ciekawym projektem graficznym zainstalowanym na samej górze mostu/sklepienia.</p> <p>5. Zamontowanie ciekawych, latarni na calej dlugosci mostu. Mozna zaproponowac podobny design jak w przypadku latarni na starówce. Lub dopasowac ów latarnie do konstrukcji samego mostu.</p> <p>6. Po obu stronach wejścia na most zainstalowac tablice informacyjne w 3 jezykach (angielski niemiecki i polski) na temat historii mostu, modernizacji itd. Zdjecia/informacje. Mimo, że to nie jest zabytek czy dziedzictwo można spróbować włączyć ten obiekt jako swoista atrakcję</p> <p>Pomysłów są miliony :)</p>	Elementy dodatkowe na moście
7.	<p>Ad.zejścia do zamku, super by było poprostu zrobić zjazd rowery/dla inwalidów, jak to jest na moście Zawadzkiej przy ul. Rudackiej. Bardzo by to ułatwiło zwiedzanie i z pewnością promocje Zamku Dybowskiego.</p>	Elementy dodatkowe na moście

8.	Ani schody do Zamku czy na Kępę moim zdaniem nie są potrzebne.	Elementy dodatkowe na moście
9.	Ankieta jest tendencyjna -- "zejsście dla pieszych", "schody na...". A rowerzysci maja rowery wlozyc do plecaka? Co z niepełnosprawnymi -- znowu obywatele drugiej kategorii?	Elementy dodatkowe na moście
10.	Barierki powinny lepiej zabezpieczać pieszych i ich własność - może udałoby się by nie były to szczebelki, a jakaś jednolita tafla.	Elementy dodatkowe na moście
11.	Bariery mostu powinny być zabezpieczone w taki sposób, by rowerzysta nie zahaczył kierownica. Obecnie jakikolwiek kontakt z bariera oznacza natychmiastowe zaklinowanie się końca kierownicy między szczeble i upadek. Byłem świadkiem kilku takich sytuacji. Sam tego doświadczyłem, lecz pod wiaduktem na pl. Armii Krajowej. Ścieżka rowerowa winna być po lewej stronie, dla pieszych po prawej - patrzeć w kierunku z Podgorza do miasta.	Elementy dodatkowe na moście
12.	Bezpieczniejsze barierki	Elementy dodatkowe na moście
13.	budki lęgowe dla ptactwa w otoczeniu	Elementy dodatkowe na moście
14.	Byleby nie zasłaniać widoków jak na nowym moście	Elementy dodatkowe na moście
15.	Ciąg pieszo-rowerowy powinien zostać odgradzony barierkami, posiadającymi przerwy co kilkanaście/kilkadziesiąt metrów, ponieważ piesi często spacerują po całej szerokości takiego ciągu niezależnie od stopnia oznakowania, rozróżnienia pasów.	Elementy dodatkowe na moście
16.	Ciut wyższe balustrady, by zabezpieczyć rowerzystów przed ewentualnym "skokiem" do Wisły w razie upadku czy innego zdarzenia losowego.	Elementy dodatkowe na moście
17.	Dajcie mu trochę życia więcej koloru i oświetlenia by to był most który będzie się wyróżniał i będzie go widac z daleka	Elementy dodatkowe na moście
18.	dobrym pomysłem byłoby również postawienie większej ilości śmietników oraz wraz z tarasami widokowymi jakieś ławki	Elementy dodatkowe na moście
19.	Dobrze by było gdyby wszystkie innowacje zostały wykonane w starym designie.	Elementy dodatkowe na moście
20.	Dodanie lepszego oświetlenia na moście	Elementy dodatkowe na moście
21.	Dodatkowo Ścieżka przez Kępę Bazarową do punktu widokowego. Winda dla rowerów - na Bulwar	Elementy dodatkowe na moście
22.	efektywne oświetlenie mostu	Elementy dodatkowe na moście
23.	Fajnie by było umieścić szyby z konturami starego mostu i miasta gdy zamek krzyżacki nie był jeszcze ruiną działające na tej zasadzie https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/1f/a6/99/1fa69952159680af345d9b44a794b80a.jpg można by to też zrobić z widokiem na zamek dybowski z pewnością było by to coś ciekawego	Elementy dodatkowe na moście

24.	Fajnie byłoby gdyby pojawiły się lunety widokowe, ale jednocześnie musi się pojawić jakiś dobry monitoring, bo można się założyć, że komuś się one nie spodobają tak samo jak w przypadku roweru miejskiego :(Elementy dodatkowe na moście
25.	Galeria, jak wyglądał most przed wojna i zaraz po niej	Elementy dodatkowe na moście
26.	Iluminacja Mostu w godzinach wieczornych	Elementy dodatkowe na moście
27.	Informator turystyczny	Elementy dodatkowe na moście
28.	Innowacja mostu to jedno, ale należy też pamiętać by nie tylko sam most dobrze wyglądał. Warto pomyśleć o jakimś zazielenieniu	Elementy dodatkowe na moście
29.	ja tylko bardzo Was proszę, wręcz błagam, nie zabetonujcie kolejnych terenów zielonych, bo już ich jak na przysłowiowe lekarstwo zostało..	Elementy dodatkowe na moście
30.	Jeżeli mają powstać lunety to tylko na tarasie widokowym. Inaczej będą zatory.	Elementy dodatkowe na moście
31.	Jeżeli most będzie poszerzony, można by było pomyśleć o ławeczkach po stronie dla pieszych (oczywiście z widokiem na starówkę :)) i mini klombach :)))	Elementy dodatkowe na moście
32.	Kolejka linowa (zamknięte wagoniki) doczepiona do mostu na wysokości szczytu mostu, z jednej strony Wisły na drugą, tak aby turyści (i nie tylko) mogli sobie podziwiać panoramę miasta z odpowiedniej wysokości. Kolejka jadąc na drugą stronę Wisły byłaby wzdłuż prawej strony mostu, wracając wzdłuż lewej jego strony. Powinna też zakręcić w okolice zamku Dybowskiego (dodatkowy filar lub dwa, aby można było zamek obejrzeć z bliska). Mogłyby być też przystanki po obu stronach Wisły (rezerwa na wypadek blokady mostu). Pozdrawiam Krzysztof Ryba.	Elementy dodatkowe na moście
33.	Kolorowe, ciekawe oświetlenie, zmieniające się co jakiś czas	Elementy dodatkowe na moście
34.	Kolorowo oświetlony most	Elementy dodatkowe na moście
35.	Kosze na śmieci, ławeczki na mini tarasie	Elementy dodatkowe na moście
36.	Lądowisko dla helikoptera.	Elementy dodatkowe na moście
37.	Lepsze oświetlenie i jakość dróg oraz oznakowanie.	Elementy dodatkowe na moście
38.	Lepsze oświetlenie jezdni na moście przydałoby się bardzo. Do tej pory było zbyt ciemno.	Elementy dodatkowe na moście
39.	Likwidacja barier ochronnych , poszerzenie jezdni , zastąpienie barier wysokim krawężnikiem.	Elementy dodatkowe na moście
40.	Likwidacja barier po obu stronach mostu by zwiększyć jego przekrój	Elementy dodatkowe na moście
41.	Likwidacja barier oddzielających jezdnię od chodnika, ewentualne zastąpienie ich czymś zajmującym mniejsza powierzchnię.	Elementy dodatkowe na moście

42.	Ławki , kosze na śmieci	Elementy dodatkowe na moście
43.	Miejsca na grill lub ogniska niedaleko mostu np. koło zamku Dybow nad wodą.	Elementy dodatkowe na moście
44.	Miło byłoby, gdyby na most powróciło stare, dobre i porządne oświetlenie jezdni, kiedyś lampy dawały dużo więcej światła niż ma to miejsce obecnie :)	Elementy dodatkowe na moście
45.	Mini plaża nad Wisłą	Elementy dodatkowe na moście
46.	Mini taras powinien być lekko zadaszony i posiadać 2 lunety.	Elementy dodatkowe na moście
47.	mini taras widokowy z widokiem na starówkę. ścieżka rowerowa zachodniej stronie mostu i chodnik po drugiej wschodniej stronie mostu.	Elementy dodatkowe na moście
48.	Mocne oświetlenie mostu , Dwopasmowka tak jak na nowym moście drogowym przy czym pojazdy uprzywilejowane będą mogły szybciej i wygodniej się przedostać na drugi brzeg.	Elementy dodatkowe na moście
49.	modernizacja oświetlenia konstrukcji mostu	Elementy dodatkowe na moście
50.	Moim pomysłem jest, zrobienie czegoś aby tępych ludziom blokowało wejście na filary mostu co zawsze powoduje ogromne korki w mieście za sprawą "samobójców".	Elementy dodatkowe na moście
51.	Moim zdaniem dobrym rozwiązaniem byłaby kolejka linowa kursująca pod mostem od strony starówki. Jeden wagonik kursujący od jednej strony mostu na drugą. Rozwiązanie myślę godne rozważenia, gdyż wrażenia cudowne i myślę, że jakaś opłata za tę przyjemność pozwoliła by z czasem na samofinansowanie się tego projektu. Pozdrawiam kierownika autobusu M.Z.K	Elementy dodatkowe na moście
52.	monitoring - aby zmniejszyć ryzyko że jakaś osoba będzie chciała skoczyć z mostu, tablica pogodowa - gdzie wyświetlała by się data godzina i temperatura na tarasie widokowym można by zamontować mini tablice opisującą najważniejsze widoczne budowle	Elementy dodatkowe na moście
53.	Monitoring, zadaszanie dla ruchu pieszego i tarasu chodzący o turystów żeby uciec przed deszczem lub słońcem a jednocześnie delektować się widokami.	Elementy dodatkowe na moście
54.	Mostek z Kepy bazarowej do zamku dybowskiego	Elementy dodatkowe na moście
55.	Może taras widokowy razem z obiektem gastronomicznym	Elementy dodatkowe na moście
56.	Można jakoś ładnie oświetlić most ...będzie efekt!!!!	Elementy dodatkowe na moście
57.	Na moście mogłyby znaleźć się ławki, które umożliwiłyby spacerowiczom chwilę odpoczynku oraz podziwianie Starego Miasta z mostu.	Elementy dodatkowe na moście
58.	Na wejściach na most, na części pieszej powinien się znajdować jeden chociaż śmietnik na psie odchody.	Elementy dodatkowe na moście

59.	<p>Nawierzchnia powinna zostać zrobiona z wykorzystaniem odnawialnej energii kinetycznej (energia z nacisku jeżdżących pojazdów, rowerów, pieszych), dzięki której most byłby oświetlany "za darmo". Co da opcje pozyskania dodatkowych pieniędzy z Unii na projekty "zielone". Można to połączyć jako projekt badawczy z UMK, jeszcze większe dofinansowanie. Byłby to pierwszy taki most w Polsce, co z miejsca stało by się atrakcją turystyczną i dobrym marketingowym przekazem promującym miasto. Dodatkowo most powinien zostać zagospodarowany do "ekstremalnych atrakcji turystyczno-integracyjnych". Rozmieszczenie lin pod mostem i możliwość przejścia górą po moście, tak jak w Sydney lub zrobienie dużej "tyrolki". Ewentualnie platforma do skoków na bungee. Co przyciągnęło by jeszcze więcej firm, grup i turystów indywidualnych do odwiedzania naszego miasta.</p> <p>Pozdrawiam i trzymam kciuki za owocny oraz bezproblemowy remont</p>	Elementy dodatkowe na moście
60.	Nowe barierki	Elementy dodatkowe na moście
61.	Nowoczesne oświetlenie o niskim poborze prądu.	Elementy dodatkowe na moście
62.	<p>o ile schody na kępę bazarową to albo zamykane po 22 (lato po 00) przez automatyczną bramkę albo kamera monitoringu - teren z punktu widzenia przestępczości dosyć atrakcyjny dla ewentualnych sprawców napaści, a jest jeszcze typowo nieurbanizowany. Zejście na tyle szerokie aby znieść rower. Kwestia zasięgnięcia opinii policji.</p> <p>Jeśli ścieżka po drugiej stronie mostu (rowerowa) to istnieje konieczność łatwego wjazdu na nią z części pierwszej, a tam po prostu nie ma takich możliwości. Wielu poważnych potrąceń raczej nie było więc nie ma konieczności separacji obu ciągów. Jeśli wydzielicie ciąg rowerowy po stronie zachodniej nie wyobrażam sobie, żeby większość rowerzystów owe prawo szanowała. A karanie to nie ta droga.</p>	Elementy dodatkowe na moście
63.	Piękny kolor wyraźny a nie taki nijaki jak jest może ceglana faktura może taki jak nowy białawy.	Elementy dodatkowe na moście
64.	Płytki z plexi z nadrukiem w perspektywie pokazujące jak Toruń wyglądał z drewnianym mostem - po spojrzeniu przez nie obraz się nakłada, i takie same płytki dla zamku dybowskiego	Elementy dodatkowe na moście
65.	Podświetlenie mostu - zasilanie: baterie słoneczne finansowane z UE. Kładka - chodnik dla pieszych - dodatkowa lekka, ażurowa konstrukcja podczepiana do barierki - dzięki temu zyskamy obustronną ścieżkę rowerową i dodatkowo chodnik. Restauracja/bar po jednej ze stron mostu tak jak ma to miejsce przy Kładce w Krakowie. Restauracja "Przed kładką" i "Za kładką"...	Elementy dodatkowe na moście
66.	Podświetlenie mostu kolorowymi lampami :)	Elementy dodatkowe na moście
67.	Podświetlenie w kolorach gotyckiej cegły.	Elementy dodatkowe na moście
68.	Podwyższenie barier zewnętrznych	Elementy dodatkowe na moście
69.	powinny zostać zachowane oryginalne barierki	Elementy dodatkowe na moście

70.	Proponuję utworzenie tarasu widokowego na SZCZYCIE filaru mostowego, by pozwolić na podziwianie starówki z wyższego punktu. Pozdrawiam Miłosz Dobrzański	Elementy dodatkowe na moście
71.	Proponuję aby na samym moście lub w miejscu, gdzie jest najlepszy widok na most (może na Bulwarze Filadelfijskim?), postawić tablice z archiwalnymi zdjęciami i opisami obrazującymi bogatą przeszłość przeprawy (elementy z mostu z Opalenia, wysadzenia w trakcie wojny, odbudowy, tramwaj). Myślę, że mogłoby to zaciekawiać zarówno spacerujących turystów jak i mieszkańców.	Elementy dodatkowe na moście
72.	proszę pochylić się nad odpowiednim doborem koloru farby jaką most będzie pomalowany, mam tu na myśli nadanie mu klimatu retro pasującego zarówno do starówki, zamku Dębów, jak i otaczającej go zieleni .	Elementy dodatkowe na moście
73.	Proszę rozważyć kształt barierki bezpieczeństwa - po jednej jak i po drugiej stronie chodnika. W tej chwili, gdyby zahaczyć kierownicą o pionowe pręty barierki (np podczas wymijania pieszego) można gwałtownie zatrzymać rower i wypaść za balustradę.	Elementy dodatkowe na moście
74.	Przede wszystkim renowację konstrukcji wokół drogi i nad nią. Obecnie nie jest ona w zbyt dobrym stanie i wyglądzie, nie obroniła się przed przejawami wandalizmu. Po prostu - wygląda brzydko.	Elementy dodatkowe na moście
75.	Strefa w której znalazły by się lunety widokowe powinna być oddzielona ekranami żeby wygłuszyć hałas i najlepiej jakby znalazło się tam kilka ławeczek. Kolor mostu mógłby bardziej nawiązywać do starego miasta, nie wszystko musi być niebieskie :)	Elementy dodatkowe na moście
76.	Sygnalizacja zajętości parkingów w rejonie starówki, sygnalizacja czasu przejazdu w stronę Rubinkowa Bulwarem a Odrodzenia, torowisko tramwajowe w kierunku podgórze, dworca głównego, oraz rudaku	Elementy dodatkowe na moście
77.	ścieżki rowerowe powinny być pomalowane na kolor czerwony, dla bezpieczeństwa i widoczności. Tarasy widokowe powinny być cztery na dwóch końcach mostu, zarówno po lewej jak i po prawej stronie mostu.	Elementy dodatkowe na moście
78.	Śmietniki na całej długości mostu.	Elementy dodatkowe na moście
79.	Tablica informacyjna elektroniczna informująca o kolizja na moście i ze jedzie pojazd uprzywilejowany po obu stronach mostu i w oraz lampki odblaskowe na osiach jezdni	Elementy dodatkowe na moście
80.	tablica z panorama Starówki, z oznaczonymi nazwami, mapy z trasami rowerowymi i turystycznymi, ewentualnie z liczbą kilometrów	Elementy dodatkowe na moście
81.	Tablice informacyjne przedstawiające historię przeniesienia mostu spod Opalenia i stan przeprawy po wysadzeniach w 1939 i 1945 roku.	Elementy dodatkowe na moście
82.	Tak naprawdę gdyby istniała trasa pieszo-rowerowa z mostu przez kępę bazarową na punkt widokowy który tak już jest to taras widokowy byłby zbędny, ale w przypadku, gdy nie ma takiej ścieżki mini taras to ciekawy pomysł.	Elementy dodatkowe na moście
83.	Termometr z temperaturą powietrza i asfaltu.	Elementy dodatkowe na moście
84.	Udostępnienie oglądania panoramy Torunia z mostu na spacerze	Elementy dodatkowe na moście
85.	Ułatwienia dla inwalidów, punkt widokowy z ławkami.	Elementy dodatkowe na moście

86.	Unikać wysokich barierek - tak żeby z kabiny auta osobowego można było podziwiać panoramę	Elementy dodatkowe na moście
87.	Utworzenie w połowie wysokości łuków na całej szerokości mostu zamkniętych platform z przeznaczeniem na działalność np. restauracyjną. Boczne ściany przeszklone z widokiem na Starówkę. Wjazd windą oraz schody umieszczone poza obrysem mostu. Pomieszczenia odseparowane od konstrukcji mostu niwelujące drgania powodowane ruchem pojazdów.	Elementy dodatkowe na moście
88.	Warto aby na moście zrobić taras tak aby turyści mogli robić zdjęcia z panoramą Torunia	Elementy dodatkowe na moście
89.	Warto zadbać o to, by most po przebudowie wyróżniał się szczególnie architektonicznym czy wizualnym. Niech będzie czymś więcej, niż dobrze wyremontowanym mostem, wkomponowanym w panoramę Starówki. Wyobraźmy sobie, że jesteśmy w Holandii lub Danii. Jak wtedy wyglądałby ten most? :-). Każde kolejne pokolenie żyje w innej epoce. A budynki użyteczności publicznej i infrastrukturę projektują często ci najstarsi. Z jakiegoś powodu młody, podróżujący po świecie architekt ma inne pomysły, niż wiekowy architekt z miejskiej spółki. Zróbmy coś pięknego, nowatorskiego. Może zasadźcie kwietniki lub trawę na niektórych łączeniach? Może pomyślcie o jakiejś platformie przy moście, na której w przyszłości będzie można zorganizować elementy Skywaya, jakiś koncert transmitowany w tv? A może jakiś inny kolor nawierzchni chodników? We Wrocławiu wieszają się na moście kłódki. Może u nas coś innego? Pozdrawiam.	Elementy dodatkowe na moście
90.	wiecej śmietników w widocznych miejscach (a nie tam gdzie łatwiej MPO je opróżniać) jak już będzie zejście na kępę czy zamek czy taras, niech to będzie monitorowane i niech wiszą tam jakieś kółka ratunkowe	Elementy dodatkowe na moście
91.	Więcej udogodnień nie potrzeba bardziej bez powodu zadłużać miasta nie trzeba przez obecne władze	Elementy dodatkowe na moście
92.	winda dla rowerów na Bulwar albo dogodne i bezpieczne połączenie ścieżki rowerowej na moście z Bulwarem - w tej chwili nie ma dla rowerzystów ścieżki prowadzącej z mostu na Bulwar	Elementy dodatkowe na moście
93.	Winda dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, monitoring.	Elementy dodatkowe na moście
94.	Witam Może mało dotyczy to mostu ale fajnie by było zagospodarować teren tuż obok mostu tzw "plaża miejska" tak jak to jest w Warszawie. Fajne miejsce na odpoczynek latem. Pozdrawiam	Elementy dodatkowe na moście
95.	Wyjątkowe oświetlenie mostu	Elementy dodatkowe na moście
96.	wyższe bariery oddzielające samochody od konstrukcji mostu.	Elementy dodatkowe na moście
97.	Wyższa barierka	Elementy dodatkowe na moście

98.	zagospodarowanie terenu przy Zamku Dybowskim i umożliwienie bezpośredniego zejścia z mostu na panoramę (schody) aktualnie nie możliwe jest wejście na zamek bo nie ma przejścia ani mostu nad martwą Wisłą a moim zdaniem dobrze zainwestowane pieniądze w zamek i teren do niego przyległe w raz z mostem (zejściem z mostu na zamek kładką nad martą wisłą) było by wizytówką torunia zaraz po starym mieście i w tak bliskiej odległości Starego Miasta	Elementy dodatkowe na moście
99.	zainstalowanie kilku koszy na śmieci po obu stronach mostu w jego środkowej części; tablice informacyjno-edukacyjne dla rowerzystów i pieszych dotyczących zachowania bezpieczeństwa na drodze pieszo-rowerowej,	Elementy dodatkowe na moście
100.	Zamiast robić dwa zejścia z mostu. Dużo lepiej jest zrobić jedno a następnie mostek nad Małą Wisłą.	Elementy dodatkowe na moście
101.	Zamiast zejść bezpośrednio z mostu na Kępę Bazarową i do Zamku Dybowskiego można zorganizować dobrze oznaczoną, bezpieczną, oświetloną trasę do tych miejsc już za mostem. Takie rozwiązanie wychodziłoby zapewne podobnie kosztowo, a zyskałoby szersze uznanie mieszkańców i turystów. Na trasach tych mogłyby także zostać umieszczone tablice - z jednej strony przybliżające historię Zamku Dybowskiego i okolic (dawnej Nieszawy), a od strony Kępy Bazarowej - tablice np. z informacjami przyrodniczymi (o miejscowej florze i faunie) i ekologicznymi.	Elementy dodatkowe na moście
102.	zamontować po obu stronach mostu elementy służące ratowaniu tonącym w Wiśle ("Koła ratunkowe") - zmiana konstrukcji balustrad (zamiast pionowych zamontować poziome pręty) lub zamontowanie poziomych "listw" zapobiegających wbiciu się koła rowerowego. - Stworzenie infrastruktury (lub rozwiązań logistycznych typu wyznaczenie ruchu pieszego po wschodniej stronie mostu od strony zewnętrznej mostu tj. przy barierkach, a ruchu kierowego przy filarach mostu) zapobiegającej "chowaniu się" pieszych między filarami mostu i "wyskakującymi" na środek chodnika po załatwieniu potrzeby fizjologicznej lub zrobieniu zdjęcia. - uniemożliwienie poruszenia się wzdłuż mostu między filarami, a barierkami ochronnymi od strony jezdni (założone cele: 1. zwiększenie bezpieczeństwa pieszych przed przestępcami chowającymi się za filarami i dokonującymi kradzieży telefonów); 2. ochrona okablowania iluminacji mostu).	Elementy dodatkowe na moście
103.	Ze względu na to, że oczekiwane jest umożliwienie dostępu do Zamku Dybowskiego, a budowanie kładek przez Małą Wisłę jest nieuzasadnione ze względu na możliwe w przyszłości odtworzenie szlaku wodnego dla kajaków i małych łodzi i wynikającą stąd kolizję, proponuję rozważenie wykonania kładki pieszo-rowerowej prowadzącej z mostu w kierunku Zamku Dybowskiego i Kępy Bazarowej, meandrującej pomiędzy koronami drzew, podwieszanej lub posadowionej na słupach.	Elementy dodatkowe na moście
104.	Zjazd dla niepełnosprawnych na Zamek Dybowski powinien być	Elementy dodatkowe na moście
105.	Zjazd z mostu i droga rowerowa prowadząca na "Taras widokowy"	Elementy dodatkowe na moście
106.	zejście po środku mostu na "balkon" na środkowym filarze	Elementy dodatkowe na moście
107.	zlikwidować bariery ochronne po lewej i prawej stronie jezdni i poszerzyć ją /tak zrobiono na moście w Fordonie/	Elementy dodatkowe na moście
108.	Zmiana koloru. Proponuję rozważyć ewentualne rozwiązania kolorystyczne. Nie mówię od razu o różowym moście jak ma to miejsce w Głogowie. Chociaż idea mostu tolerancji jak najbardziej słuszna.	Elementy dodatkowe na moście

109.	Zmienicie przy Okazji kolor mostu na jakis jasnieszy	Elementy dodatkowe na moście
110.	Chciałabym, żeby użytkownicy mostu, za każdorazowe skorzystanie z niego, dostawali kota. Najlepiej rasy Maine Coon.	Inne
111.	Najpierw powinien powstać 3 most na wysokości byłego Polchemu	Inne
112.	Najważniejsze by było bezpiecznie!	Inne
113.	Przed remontem mostu ustawić w końcu sygnalizację na skrzyżowaniach i stworzyć zielone linie. np. na trasie średnicowej czeka się na każdym skrzyżowaniu ?!!! Podobnie trasa Kościuszki i inne. Można domniemywać, że tak samo będzie na dojeździe do mostu. Na skrzyżowaniu Kościuszki - Grudziądzka od dwóch lat, po obniżeniu poziomu jezdni zalewany jest odcinek przy przejściu dla pieszych, którzy muszą brnąć w wodzie i dodatkowo są ochlapywani przez samochody. Tak prostej sprawy nie potraficie naprawić, a chcecie przeprowadzić prawidłowo remont mostu - niemożliwe dla was do wykonania. Nie pomogą konsultacje. Pokazywany ostatnio w telewizji krajowej słup na środku drogi jest przykładem waszej nieudolności - wstyd dla Torunia przez waszą działalność. Tłumaczenie brakiem pozytywnego wyniku przetargu żenujące.	Inne
114.	rewitalizacja starej Wisłki - celem pływania kajakami, rowerem wodnym	Inne
115.	rewitalizacja Wisłki i Kępy Bazarowej	Inne
116.	witam. wybudowac nowy most kolejowy obok obecnego, a stary przystosowac do ruchu drogowego.??? pozdrawiam. Ryszard Gawarkiewicz	Inne
117.	Wycięcie wszystkich drzew i krzaków przed Zamkiem Dybowskiem żeby był widoczny z drogi	Inne
118.	Zagospodarowanie lewego brzegu Wisły od Majdan, ścieżki rowerowe ławki	Inne
119.	"Za most" zdecydowanie powinna zostać pociągnięta nowa linia tramwajowa	Linia tramwajowa
120.	Tramwaj do dworca głównego	Linia tramwajowa
121.	a może by tak tramwaj wahadłowo za most?	Linia tramwajowa
122.	a może z boku dodatkowo dobudować linie tramwajową?	Linia tramwajowa
123.	Bardzo dobrym rozwiązaniem dla rozbudowującej się lewobrzeżnej części Torunia byłoby poprowadzenie linii tramwajowej na Podgórz.	Linia tramwajowa
124.	budowa lini tramwajowej na dworzec główny!!!	Linia tramwajowa
125.	Budowa linii tramwajowej za most. Zamiast środkowego pasa który i tak jest bez sensu. Z linii tramwajowej na pewno korzystało by bardzo dużo ludzi.	Linia tramwajowa
126.	Budowa torowiska na drugą stronę rzeki - być może jeszcze nieużywanego, ale z myślą o przyszłości - potem, jeśli taki pomysł się pojawi trzeba będzie ponownie wszystko przebudowywać.	Linia tramwajowa
127.	Chciałabym, aby w projekcie przebudowy mostu zostało torowisko, aby rozwinąć sieć tramwajową i poprawić komunikację na lewym brzegu.	Linia tramwajowa

128.	Co z linią tramwajową? Przed wojną była. W 84-tym nie mogło być. W 2012 miała być koniecznie i nie miała mieć żadnego negatywnego wpływu, a teraz cisza.	Linia tramwajowa
129.	czy jest szansa na wznowienie lini tramwajowej przez most myślę że jest to bardzo dobry pomysł	Linia tramwajowa
130.	dobrym rozwiązaniem byłoby na nowo zainstalowanie sieci tramwajowej która mogłaby prowadzić do dworca głównego. Przy remoncie mostu trzeba pomyśleć o przyszłości bowiem dużo razy bywało tak że remontowano np ulice a później trzeba było ją rozwalać ponieważ wprowadzono jakieś nowinki.	Linia tramwajowa
131.	Fajnie było by gdyby na moście pojawiły się tory tramwajowe oraz jakaś linia tramwajowa która prowadziła by do Dworca Głównego. Tramwaj jest szybszy niż autobus, nie stoi w korkach a patrząc po cenach biletów (karnetów miesięcznych) tramwaj jest także tańszy	Linia tramwajowa
132.	jeden dwukierunkowy skład tramwajowy mógłby kursować cyklicznie między Pl. Rapackiego a Dworcem Głównym, wystarczy mu jeden tor. Skomunikować z pozostałymi liniami tramwajowymi. Bilet z innego tramwaju czy autobusu powinien być ważny na przejazd na Dworzec (przynajmniej do czasu wprowadzenia biletów czasowych i strefowych)	Linia tramwajowa
133.	Jeden tor tramwajowy na Dworzec Główny	Linia tramwajowa
134.	jedna linia tramwajowa-ruch wahadłowy-tego widoku nam brak!!	Linia tramwajowa
135.	Jednotorowa linia tramwajowa na dworzec Toruń główny . Mijanie się składów na podwójnym torowisku na Pl. Rapackiego i na podwójnym odcinku na placu przed dworcem - przy ul. Kujawskiej. Użycie składów dwukierunkowych eliminuje konieczność budowy pętli. Tramwaj umożliwi bezpośredni dojazd ze wszystkich stron: Skarpa i Rubinkowo, JAR i Chełmińskie, Bydgoskie i Bielany (dawniej linia 4 i linia 6)	Linia tramwajowa
136.	Jeśli to byłoby możliwe to aby ponownie jeździł tramwaj przez most.	Linia tramwajowa
137.	Jeżeli w jakiegokolwiek formie jest to możliwe, to na pewno korzyścią byłoby ponowne uruchomienie linii tramwajowej na lewą stronę Torunia (choćby pojedynczych torów).	Linia tramwajowa
138.	koniecznie linia tramwajowa na lewobrzeże!	Linia tramwajowa
139.	Koniecznie pomyśleć trzeba o skomunikowaniu tramwajowym dworca głównego PKP ze Starówką. Wypada też zadbać o okolice mostu, tj. Kępę Bazarową i Alpinarium.	Linia tramwajowa
140.	Likwidacja środkowego pasa - w jego miejsce najchętniej tramwaj (ewentualnie pas dla ambulansów i innych służb uprzywilejowanych).	Linia tramwajowa
141.	linia tramwajowa	Linia tramwajowa
142.	linia tramwajowa	Linia tramwajowa
143.	linia tramwajowa	Linia tramwajowa
144.	linia tramwajowa	Linia tramwajowa
145.	Linia tramwajowa do dworca	Linia tramwajowa
146.	Linia tramwajowa do DWORCA GŁÓWNEGO	Linia tramwajowa
147.	Linia tramwajowa do Dworca Głównego	Linia tramwajowa
148.	Linia tramwajowa do Dworca Głównego	Linia tramwajowa
149.	Linia tramwajowa do dworca głównego a docelowo na osiedla mieszkaniowe na lewej stronie Wisły	Linia tramwajowa
150.	Linia tramwajowa do dworca głównego a docelowo na osiedla mieszkaniowe na lewej stronie Wisły	Linia tramwajowa
151.	Linia tramwajowa do Dworca Głównego PKP	Linia tramwajowa
152.	Linia tramwajowa do Dworca Głównego.	Linia tramwajowa
153.	Linia tramwajowa do Dworca Głównego.	Linia tramwajowa

154.	Linia tramwajowa do dworca jest szansą na późniejsze puszczenie jej dalej, już teraz lewy brzeg intensywnie się rozwija i teraz jest jedyna szansa na skomunikowane tramwajowe z prawym brzegiem, najpierw do dworca a w następnych latach dalej np do parku przemysłowego itp.	Linia tramwajowa
155.	linia tramwajowa do PKP Toruń Główny	Linia tramwajowa
156.	linia tramwajowa idąca przez most	Linia tramwajowa
157.	Linia tramwajowa jednorazowa do dw.głównego.	Linia tramwajowa
158.	Linia tramwajowa łącząca dworzec Toruń Główny z centrum przesiadkowym przy Urzędzie Marszałkowskim. Środkowy pas do likwidacji i w to miejsce linia tramwajowa	Linia tramwajowa
159.	linia tramwajowa łącząca toruń za mostem z centrum	Linia tramwajowa
160.	Linia tramwajowa na drugą stronę Wisły	Linia tramwajowa
161.	Linia tramwajowa na dworzec Główny pkp	Linia tramwajowa
162.	Linia tramwajowa na dworzec główny PKP. Ścieżka rowerowa po zachodniej stronie mostu.	Linia tramwajowa
163.	Linia tramwajowa na lewą stronę Wisły	Linia tramwajowa
164.	Linia tramwajowa na lewobrzeze, początkowo kończąca się w okolicach Strzałowej, docelowo rozbudowa sieci głębiej.	Linia tramwajowa
165.	Linia tramwajowa powinna być przywrócona z przyszłościową możliwością rozbudowy sieci tramwajowej w kierunku Czerniewic, Podgórza a nawet Glinek. (Trzy pętle/linie tramwajowe) to taka wizja, której prawdopodobnie nikt nie wymyślił...	Linia tramwajowa
166.	Linia tramwajowa powinna przebiegać przez most po przebudowie w celu lepszej integracji z obu części miasta.	Linia tramwajowa
167.	Linia tramwajowa przez most min. do dworca głównego PKP, dwupasmowa ul. Kujawska z linią tramwajową i z nowym wiaduktem lub tunelem do poszerzonej ul. Łódzkiej	Linia tramwajowa
168.	linia tramwajowa przez most!	Linia tramwajowa
169.	Linia tramwajowa środkiem jezdni po jednym torze do Dworca Głównego.	Linia tramwajowa
170.	Linia Tramwajowa za most, od strony Placu Rapackiego kable do mostu dochodzą. Linia ta na pewno pozwoliła by na wydajniejszy ruch osób zmierzających na Dworzec główny.	Linia tramwajowa
171.	Linia tramwajowa.	Linia tramwajowa
172.	Most Piłsudskiego od czasu uruchomienia nowej przeprawy jest odciążony, choć wielu kierowców, jeżdżąc "na pamięć" powoduje okresowe korki. Dobrym pomysłem mogłoby być lepsze oznakowanie nowej przeprawy na rogatkach miasta, tak aby ktoś, kto traktuje Toruń tylko jako miasto przejazdowe mógł przejechać przez nie mostem Zawadzkiej. Druga sprawa, to tramwaj. Wiele osób zwraca uwagę, że brakuje takiego środka komunikacji na zapomnianej przez UM lewobrzeżnej części Torunia. Osiedla tam rozwijają się coraz prężniej, a co za tym idzie przydałoby się skomunikowanie tramwajowe. Ponadto, tramwaj mógłby przejeżdżać obok Dworca Głównego PKP. Obecnie, miasto dysponuje tramwajami dwukierunkowymi, a co za tym idzie, na moście wystarczyłby jeden tor w miejscu środkowego pasu ruchu, który jednocześnie służyłby jako pas awaryjny i przejazd dla pojazdów ratowniczych.	Linia tramwajowa
173.	Most powinien zostać przystosowany do poprowadzenia w przyszłości linii tramwajowej na lewy brzeg.	Linia tramwajowa
174.	Może puścić starym mostem linię tramwajową?	Linia tramwajowa
175.	Możliwość przejazdu tramwaju.	Linia tramwajowa
176.	na dworzec Główny TRAMWAJ - obowiązkowo	Linia tramwajowa

177.	Na moście powinna się znaleźć także linia tramwajowa do Dworca Głównego.	Linia tramwajowa
178.	Na moście powinna zostać odtworzona linia tramwajowa do dworca głównego PKP.	Linia tramwajowa
179.	Na moście powinna zostać przywrócona komunikacja tramwajowa, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku i sam chodnik bez ścieżki rowerowej. Ważniejszym podczas remontu byłoby poprowadzenie jednotorowej linii tramwajowej do dworca głównego aniżeli budowa ścieżek rowerowych.	Linia tramwajowa
180.	Na moście powinny znaleźć się tory tramwajowe poprowadzone do dworca głównego	Linia tramwajowa
181.	Należy odbudować usunięte torowisko tramwajowe do Dworca Głównego.	Linia tramwajowa
182.	Nie było lepszych pomysłów??? Np. tramwaj za most? Rowerem jak już ktoś jedzie to co za problem pojechać sobie przez nowy most? Dojście do Zamku i Kępy jest szybkie po zejściu z mostu a jeżeli ktoś idzie to raczej nie zrobi mu różnicy raczej 400 czy 500 m spaceru dalej.. taras widokowy również mamy fajny a sam most zdaje się być tarasem widokowym.. myślę że jest to wyrzucanie pieniędzy w błoto...8patryk5@wp.pl ;) pozdrawiam	Linia tramwajowa
183.	Nitka tramwajowa do dworca głównego	Linia tramwajowa
184.	obowiązkowo tramwaj na Dworzec Główny !!!	Linia tramwajowa
185.	Odtworzenie linii tramwajowej do dworca pkp	Linia tramwajowa
186.	Pociągnięcie linii tramwajowej przez most.	Linia tramwajowa
187.	Pojedynczy tor tramwajowy po stronie wschodniej. Na początek dojazd do dworca Toruń Główny. W okresie późniejszym możliwe połączenie np. z Małą Nieszawką, a docelowo np. Rudak i Stawki. Nie wolno tego zaniechać, bo jak nie teraz to już nigdy. ASK	Linia tramwajowa
188.	Pomysł rozbudowy linii tramwajowej do lewobrzeżnego Torunia, wykorzystując środkowy pas jezdni.	Linia tramwajowa
189.	Poprowadzenie linii tramwajowej na drugą stronę mostu.	Linia tramwajowa
190.	Poprowadzenie Mostem Piłsudskiego linii tramwajowej do dworca Toruń Główny z możliwością wydłużenia w kierunku dzielnic lewobrzeżnych.	Linia tramwajowa
191.	Poprowadzić barierki na takiej wysokości aby łatwo oglądało się widok na miasto siedząc w samochodzie. Nawet dziecko.	Linia tramwajowa
192.	Poprowadzić linię tramwajową za most.	Linia tramwajowa
193.	Powinien być tramwaj do dworca głównego	Linia tramwajowa
194.	Powinny pojawić się tory tramwajowe do Dworca Toruń Główny	Linia tramwajowa
195.	Powrót komunikacji tramwajowej	Linia tramwajowa
196.	Powrót tramwaju do dworca.	Linia tramwajowa
197.	Powrót tramwaju na most	Linia tramwajowa
198.	Proszę rozważyć (to jest ten jedyny moment) opcje tramwaju na drugą stronę Wisły. W stronę dworca głównego bądź w stronę ulicy poznańskiej (kierunek Poznań) Wyobraźcie sobie państwo jak bardzo potrzebny jest ten tramwaj.	Linia tramwajowa
199.	przedłużenie linii tramwajowej do dworca głównego, z możliwością ewentualnej późniejszej rozbudowy na lewobrzeżu.	Linia tramwajowa
200.	przez most powinna biec nitka tramwajowa, wystarczy 1, mamy składy które mogą jeździć w obu kierunkach, a częstotliwość ruchu tramwajów można byłoby tak dostosować żeby nie było potrzebne ich "mijanie się"	Linia tramwajowa
201.	przez most TRAMWAJ	Linia tramwajowa
202.	Przydałby się tramwaj jak za starych dobrych czasów :)	Linia tramwajowa
203.	Przystosowanie infrastruktury do utworzenia nowej linii tramwajowej	Linia tramwajowa

204.	przyszłościowo linia tramwajowa na drugą stronę Wisły jak za starych lat	Linia tramwajowa
205.	Przywrócić linie do Dworca Głównego	Linia tramwajowa
206.	Przywrócić tramwaj do lewobrzeżnego Torunia	Linia tramwajowa
207.	Przywrócić ruch tramwajowy przez most conajmniej do dworca	Linia tramwajowa
208.	Przywrócić linię tramwajową, do dworca głównego.	Linia tramwajowa
209.	Przywrócić linię tramwajów przez most	Linia tramwajowa
210.	przywrócić ruch tramwajowego	Linia tramwajowa
211.	Przywrócić ruch tramwajowego przez most, choćby do Dworca Głównego.	Linia tramwajowa
212.	przywrócić torowiska do dw. głównego z późniejszą rozbudową w kierunku podgórza stawek czerniewic	Linia tramwajowa
213.	Przywrócić torowiska tramwajowego przez Most Drogowy im. Józefa Piłsudskiego.	Linia tramwajowa
214.	Przywrócić tramwaju	Linia tramwajowa
215.	Przywrócić komunikację tramwajową do Dworca Głównego, tramwaj jest bardziej pojemny i co najważniejsze nie zanieczyszcza powietrza, jak autobus.	Linia tramwajowa
216.	przywrócić tramwaj przez most do Dworca Głównego	Linia tramwajowa
217.	Puścić nitkę tramwajową przez most do Dworca Głównego	Linia tramwajowa
218.	remontując most, zabezpieczcie nity i dajcie jedną nitkę tramwajową, przecież są już tramwaje dwukierunkowe !!!!	Linia tramwajowa
219.	Ruch tramwajowy	Linia tramwajowa
220.	Ruch tramwajowy	Linia tramwajowa
221.	Ruch tramwajowy	Linia tramwajowa
222.	Ruch tramwajowy	Linia tramwajowa
223.	<p>Sensownym wydawałoby się zbudowanie póki co nieużywanej linii tramwajowej przez most, umożliwiającej późniejszą rozbudowę sieci torowisk w południowej części miasta i tym samym połączenie obydwu stron Wisły dodatkowym środkiem komunikacji. Można w tym celu wydzielić środkowy pas (pojedynczy tor dwukierunkowy) lub wykorzystać rozwiązanie zastosowane np. na ulicy Sienkiewicza, gdzie tory tramwajowe wtopione są w asfalt, umożliwiając jazdę tramwajów i samochodów po tej samej nitce, bez konieczności wydzielenia osobnego miejsca pod torowisko.</p> <p>Rozwiązaniem pośrednim mogłoby być też wpuszczenie w asfalt pojedynczego toru na środkowym pasie i stworzenie z niego pasa awaryjnego, wyłącznie do użytku służb ratowniczych i Policji.</p> <p>Domyślam się że pomysły te nie są odkryciem Ameryki i były już wielokrotnie przedstawiane i dyskutowane, jednocześnie mam nadzieję że poważnie bierze się pod uwagę wykorzystanie remontu w celu umożliwienia późniejszej rozbudowy sieci tramwajowej.</p>	Linia tramwajowa
224.	Skoro most ma być przebudowany to jest to inwestycja długoterminowa. Proszę się wywiązać z obietnic wcześniejszych i przy okazji przywrócić ruch tramwajowy na drugą stronę Torunia na dworzec główny. Przecież tak niewiele potrzeba.	Linia tramwajowa
225.	świetnie by było przywrócić tramwaju przez most łączącego obie części Torunia	Linia tramwajowa
226.	Torowisko dla tramwajów w miejscu środkowego pasa.	Linia tramwajowa
227.	Torowisko i linia tramwajowa do Dworca Głównego PKP na środku a po obu stronach pasy ruchu po jednym w każdą stronę (torowisko dla pojazdów uprzywilejowanych)	Linia tramwajowa
228.	Torowisko tramwajowe na drugą stronę Wisły	Linia tramwajowa

229.	Torowisko tramwajowe na dworzec główny. Przygotujcie to za jednym razem, aby nie kuć mostu za parę lat.	Linia tramwajowa
230.	torowisko tramwajowe zamias po 1½ pasa w dwie strony	Linia tramwajowa
231.	tory linii tramwajowej	Linia tramwajowa
232.	tory tramwajowe	Linia tramwajowa
233.	Tory tramwajowe	Linia tramwajowa
234.	tory tramwajowe	Linia tramwajowa
235.	Tory tramwajowe na druga stronę miasta.	Linia tramwajowa
236.	Tory tramwajowe na lewobrzeże	Linia tramwajowa
237.	Tory tramwajowe na moście	Linia tramwajowa
238.	tory tramwajowe na Podgórz	Linia tramwajowa
239.	Tory tramwajowe na Podgórz	Linia tramwajowa
240.	Tory tramwajowe na Podgórz	Linia tramwajowa
241.	Tory tramwajowe powinny być znow poprowadzone do dworca	Linia tramwajowa
242.	Tory tramwajowe. Podwieszana obustronna droga rowerowa oddzielona od ruchu pieszego z tarasem widokowym w połowie. Taras mógłby być połączony z tarasem dla pieszych.	Linia tramwajowa
243.	trakcja tramwajowa na dworzec główny przyda się, ponieważ usprawni to komunikację na dworzec a wielkie korki na moście nieraz spowodowały ucieczkę mojego pociągu.	Linia tramwajowa
244.	tramwaj na drugą stronę wiśle do dworca głównego	Linia tramwajowa
245.	Tramwaj	Linia tramwajowa
246.	Tramwaj	Linia tramwajowa
247.	Tramwaj	Linia tramwajowa
248.	Tramwaj do Dworca Głównego, tunel dla samochodów na Placu Rapackiego, miasto jest dla ludzi, nie dla samochodów. Mysle, iż warto przekazać to władzom miasta bo wydaje się oczywiste, lecz ich działania temu przecza. To Nasze dzieci będą płaciły za ich błędy.	Linia tramwajowa
249.	Tramwaj do dworca głównego, Lepsza informacja dla pjezdow o wysokości ponad 3,2m, Rondo na armii krajowej z dwoma bajpasami,	Linia tramwajowa
250.	tramwaj do Dworca Głównego	Linia tramwajowa
251.	tramwaj do Dworca Głównego	Linia tramwajowa
252.	Tramwaj do dworca głównego	Linia tramwajowa
253.	Tramwaj do Dworca Głównego	Linia tramwajowa
254.	tramwaj do Dworca Głównego	Linia tramwajowa
255.	tramwaj do Dworca Głównego	Linia tramwajowa
256.	Tramwaj do Dworca Głównego PKP w Toruniu !!!	Linia tramwajowa
257.	Tramwaj do Dworca Głównego, a może dalej do osiedli w Czerniewicach ?	Linia tramwajowa
258.	tramwaj do dworca głównego, osobna ścieżka dla rowerów i pieszych ale po obu stronach mostu, podziemne przejście dla pieszych na placu Rapackiego,	Linia tramwajowa
259.	Tramwaj do Dworca kolejowego Głównego	Linia tramwajowa
260.	Tramwaj do dworca PKP z możliwością dalszej rozbudowy w kierunku Podgórz	Linia tramwajowa

261.	Tramwaj na 2 stronie mostu	Linia tramwajowa
262.	Tramwaj na drugą stronę brzegu	Linia tramwajowa
263.	Tramwaj na drugą stronę Torunia, w okolice dworca głównego.	Linia tramwajowa
264.	Tramwaj na drugą stronę Torunia.	Linia tramwajowa
265.	Tramwaj na drugą stronę Wisły	Linia tramwajowa
266.	tramwaj na drugą stronę wisły	Linia tramwajowa
267.	Tramwaj na drugą stronę Wisły lub po jednym pasie dla każdego z kierunków + 3pas ze zmienną organizacją ruchu. W zależności od natężenia ruchu zmienny kierunek lub możliwość całkowitego wyłączenia z ruchu w sytuacji awaryjnej aby umożliwić wyminięcie pojazdu który uległ awarii	Linia tramwajowa
268.	Tramwaj na dworzec	Linia tramwajowa
269.	Tramwaj na Dworzec Główny	Linia tramwajowa
270.	Tramwaj na dworzec główny.	Linia tramwajowa
271.	tramwaj na dworzec na Podgórzu	Linia tramwajowa
272.	Tramwaj na dworzec PKP	Linia tramwajowa
273.	Tramwaj na dworzec?	Linia tramwajowa
274.	Tramwaj na moście z możliwością dalszej rozbudowy linii w lewobrzeżnym Toruniu	Linia tramwajowa
275.	Tramwaj na Podgórz	Linia tramwajowa
276.	tramwaj na Podgórz /Dworzec Główny	Linia tramwajowa
277.	tramwaj na Podgórz /Dworzec Główny	Linia tramwajowa
278.	tramwaj na Podgórz!	Linia tramwajowa
279.	tramwaj na podgórz, i budowa trzeciego mostu w zachodniej części miasta!	Linia tramwajowa
280.	tramwaj na Podgórz/dworzec PKP	Linia tramwajowa
281.	Tramwaj na środku.	Linia tramwajowa
282.	Tramwaj na zawiśle	Linia tramwajowa
283.	Tramwaj poprowadzony do dworca kolejowego ponieważ dworzec powinien być bardzo dobrze skomunikowany z resztą miasta.	Linia tramwajowa
284.	tramwaj przez most	Linia tramwajowa
285.	tramwaj przez most na Główny	Linia tramwajowa
286.	Tramwaj to podstawa z komunikacją z dworcem głównym. Pierwsze wrażenie po przyjeździe pociągiem jest takie, iż znajduję się on całkowicie na peryferiach miasta, a przecież to tylko 1500 m do pięknej starówki...	Linia tramwajowa
287.	Tramwaj za most.	Linia tramwajowa
288.	Tramwaj za most.	Linia tramwajowa
289.	tramwaj monitoring	Linia tramwajowa
290.	Tramwaj! Bo żeby dostać się z Dworca Głównego na akademiki, zmęczonym po kilku godzinnej podróży pociągiem, trzeba bawić się w przesiadki lub czekać na niewygodne autobusy rzadko kursujące...	Linia tramwajowa
291.	Tramwaj, poki nie jest za pozno.	Linia tramwajowa
292.	Tramwaj, tunel na Rapackiego, Podwieszana droga rowerowa o szerokości 3 m.	Linia tramwajowa
293.	tramwaje przez most	Linia tramwajowa

294.	Trasa tramwajowa na dworzec główny.	Linia tramwajowa
295.	Trasa tramwajowa prowadząca do dworca	Linia tramwajowa
296.	Trasa tramwaju do dworca głównego	Linia tramwajowa
297.	Uważam jak wielu studentów, że powinno się przy okazji remontu mostu przywrócić ruch tramwajowy na dworzec główny. Przecież to tak niewielki odcinek, aż się prosi żeby tam puścić jednotorowy szlak. Kupiliście Państwo dwukierunkowe tramwaje typu Swing, więc przy dworcu głównym nie trzeba nawet budować pętli tramwajowej, linia kończyć by się więc mogła kołłem oporowym. Czy zrezygnowaliście Państwo z planów budowy tej linii? Przy okazji budowy linii na osiedle Jar, powinna być to współrealizowana inwestycja.	Linia tramwajowa
298.	Uważam że komunikacja tramwajowa przez most to priorytetowa sprawa.	Linia tramwajowa
299.	Uważam że Podgórz powinien być lepiej skomunikowane (zbyt mała liczba autobusów)! Dobrym rozwiązaniem byłby również tramwaj.	Linia tramwajowa
300.	Uważam, że na moście konieczny jest tramwaj. Środkowy pas nie jest już tak potrzebny, można go z powodzeniem przekształcić torowisko. W każdym kulturalnym mieście da się na dworzec dojechać tramwajem, dołączmy do grona miast kulturalnych! Priorytet dla komunikacji miejskiej to podstawa!	Linia tramwajowa
301.	Warto pomyśleć nad tramwajem za Wisłę. Po co rozbudowywać tramwaj na Rubinkowie, a po drugiej stronie Wisły nie ma go wcale. Do dworca PKP wdrożyć w pierwszej kolejności dociągając linię tramwajową. To ostatni dzwonek, po remoncie będzie za późno. Dlaczego tak łatwo zrezygnowano z tego projektu? Na starszych mostach jeżdżą tramwaje i da się! Technologicznie można to zrobić!	Linia tramwajowa
302.	Warto uwzględnić rozbudowę torowiska tramwajowego na drugą stronę miasta.	Linia tramwajowa
303.	warto wziąć pod uwagę przywrócenie ruchu tramwajowego przez most.	Linia tramwajowa
304.	Wartoby wziąć pod uwagę zagospodarowanie terenu jezdni tak aby w przyszłości można było zrobić tory tramwajowe.	Linia tramwajowa
305.	Według mnie bardzo niekorzystne jest to, że nie można dostać się tramwajem na Dworzec Główny. Bardzo usprawniłoby to komunikację i zachęciło do częstszych podróży. Wielu moich znajomych nie chce często bywać w Toruniu właśnie ze względu na korki na moście w godzinach szczytu. Wówczas podróż przez sam most zajmuje nawet do godziny! Myślę, że tramwaj rozwiązałby tę kwestię, a także spotęgował ilość turystów w Toruniu.	Linia tramwajowa
306.	Wraz z rozbudową linii tramwajowych w kierunku Jar + Rubinkowo nieroztropnym wydaje się zaniechanie budowy torów tramwajowych na moście Piłsudskiego. Województwo wydaje miliony na formowanie rozwiązań przesiadkowych z BiT city, podczas gdy miasto próbuje spocząć na jednym węźle przesiadkowych przy Dworcu Miasto. Rozumiem stanowisko niektórych radnych z lewobrzeżnego Torunia, którzy wraz z przedłużeniem linii tramwajowej do Dworca Głównego obawiają się redukcji części połączeń autobusowych. Jednak przy wprowadzeniu karty miejskiej wraz biletami przesiadkowymi można te obawy zwyczajnie rozwiązać. Rozbudowa tramwajowa nie można sztucznie rozwijać wyłącznie na prawobrzeżu. Węzeł kolejowy zlokalizowany jest po lewej stronie Wisły i nie jesteśmy w stanie tego zmienić. Można spróbować w przyszłości przedłużyć linię tramwajową w kierunku Stawek prowadząc ją estakadą (podobnie jak u naszych sąsiadów) ewentualnie wykorzystać jeden z istniejących wiaduktów (pogłębiając go do wysokości trakcji). Wykonana analiza przez firmę Traco z Wrocławia jest zbyt fragmentaryczna i krótkowzroczna aby rezygnować z budowy torów tramwajowych. W mojej ocenie bezzasadny jest rozwój sieci tramwajowej na prawobrzeżu z chwilą zaniechania połączenia z dworcem głównym. Proponuję zlecić dokładną analizę przez dodatkowych profesjonalistów (mogą być z Getyngi) z uwzględnieniem docelowego kształtu siatki połączeń komunikacji	Linia tramwajowa

307.	Zamiast dwóch pasów do połowy Ruch tramwajowy	Linia tramwajowa
308.	Zielone torowisko na rapaka. Bez kolizyjnego przejście dla pieszych na Placu Rapackiego	Linia tramwajowa
309.	zlikwidować środkowy pas i puścić tramwaj	Linia tramwajowa
310.	zróbcie linie tramwajów na osiedla po drugiej stronie Wisły :>	Linia tramwajowa
311.	Żadnej linii tramwajowej przez most który już się korkuje. Jeszcze dwa, trzy lata i problem korków wystąpi ponownie. Potrzebny jest most od strony Wielkiej Nieszawki.	Linia tramwajowa
312.	- linia tramwajowa - wydzielony pas dla rowerzystów - wtedy po obu stronach mostu mogłyby się znajdować chodniki	Układ komunikacyjny na moście
313.	- tramwaj przez most, albo chociaż ewentualne przewidzenie tego w projektach, tak aby w przyszłości taki tramwaj mógł być puszczony (w nowym moście takiego planu nie ma) - chodnik i ścieżka rowerowa mogą być tylko po jednej stronie, a druga strona usunięta i może dzięki temu poszerzona jezdnia - aby remont odbywał się albo etapami, albo żeby chociaż autobusy mogły być puszczane normalnie	Układ komunikacyjny na moście
314.	1) Jeżeli szerokość pasów po bokach mostu nie ulegnie zmianie: Obecne rozwiązanie jest bardzo uciążliwe zarówno dla rowerzystów, jak i dla pieszych. Jako pieszy trzeba co chwilę przepuszczać rowery i jeszcze zachowywać dodatkową ostrożność, bo niektórzy rowerzyści mijają pieszych ze zbyt dużą prędkością jak na tak wąską przestrzeń. A jako rowerzysta trzeba co chwilę zwalniać i dzwonić na pieszych lub prosić o przepuszczenie. Chodnik dla pieszych powinien być po stronie z widokiem na starówkę, a ścieżka rowerowa po drugiej stronie. Jeśli rowerzysta będzie chciał obejrzeć panoramę starówki, zawsze może zejść z roweru i go poprowadzić jako pieszy. 2) Jeżeli szerokość przejść po bokach mostu zostanie poszerzona na tyle, aby wydzielić osobny pas dla rowerów, wtedy najlepiej pozostawić ruch pieszy i rowerowy po obu stronach mostu. Wtedy pas pieszy powinien być przy barierkach zewnętrznych, a pas rowerowy bliżej jezdni samochodowej.	Układ komunikacyjny na moście
315.	1) Obniżenie jezdni wiaduktu, aby tiry nie wbijały się pod wiadukt!!! Bardzo ważne! Do tej pory jest wielka kompromitacja miasta. 2) Podczas poprzedniego remontu mostu z jezdni zabrano jakieś 80 cm z każdej strony. Jeżeli oddamy jezdni przestrzeń do przęseł może zmieścić się układ 2*2 pasy ruchu? (przy przebudowie mostu "barierę autostradową" można zamocować bezpośrednio do przęseł).	Układ komunikacyjny na moście
316.	1. Chodniki tylko dla pieszych 2. Pasy rowerowe po obu stronach jezdni 3. jezdnia po jednym pasie w każdą stronę	Układ komunikacyjny na moście

317.	<p>1. Ciągi pieszo-rowerowe na mostach są uciążliwe (por. Most Gdański w Warszawie). Pieszy nie może spokojnie pospacerować i zrobić zdjęć, bo co chwilę jest mijany przez rozpędzony rower, a rowerzyści zmagają się z pieszymi wchodzącymi na ścieżkę.</p> <p>2. Najlepsze rozwiązanie to ciąg pieszy od strony Starego Miasta (widok, świetna trasa na spacer, dobre miejsce do robienia zdjęć), gdzie nawet można umieścić lunety; --> dodatkowo, zlokalizowanie chodnika od strony SM umożliwi turystom płynne przejście ze starówki na most, a potem do platformy widokowej "panorama".</p> <p>3. Z drugiej strony (od strony Bydgoskiego, Rybaki) ciąg rowerowy, gdzie piesi nie muszą uważać na rowerzystów i odwrotnie.</p> <p>4. Co do mini tarasu widokowego - pamiętajmy, że mamy do czynienia z zabytkowym mostem, który ma historyczną bryłę i charakter - nie ingerujmy w to.</p>	Układ komunikacyjny na moście
318.	<p>1. Dla bezpieczeństwa pieszych konieczne rozdzielenie pieszych od rowerów</p> <p>2. ciąg pieszy - od strony widokowej T. tj. prawa strona idąc z Podgórze</p> <p>3. ciąg rowerowy - od strony hotelu Copernikus (Wodnik)</p> <p>4. Wobec powyższego należy przebudować ścieżkę rowerową która prowadzi obecnie przez ślimak - bo ruch rowerowy stwarza zagrożenie wypadkiem dla kierowców zjeżdżających z mostu do miasta przez ślimak - muszą ustąpić rowerzyście - (bo ma pierwszeństwo) a łuk z mostu na ślimak jest za mały i samochody na moście jadące jednym pasem mogą najeżdżać na pojazd, który się zatrzymał aby przepuścić rower.</p> <p>5. Ścieżka rowerowa powinna zakończyć się na wysokości Pl. Rapackiego i tam powinna być przekierowana na drugą stronę ulicy tj. po stronie pomnika Piłsudskiego. Te działania winny być podjęte już dawno, po moście jeżdżą rowery, (dodatkowo utworzono pkt. z miejskimi rowerami) które zawładnęły mostem i piesi zostali zepchnięci do Wisły.</p> <p>6. Proponuję - na ciągu rowerowym malować symbol roweru zgodnie z kierunkiem ruchu rowerów (prawostronny) na moście jak i innych ścieżkach rowerowych w Toruniu. Wcześniej podawano, że remont ma odbywać się etapowo tj. most dla samochodów ma być przejezdny w jednym kierunku. Mieszkam po tej stronie Wisły i widziałam korki na nowym most na rondzie na Łódzkiej, gdy stary most, z jakiegoś powodu był</p>	Układ komunikacyjny na moście
319.	2 pasy w każdym kierunku na całej długości mostu	Układ komunikacyjny na moście
320.	2 pasy w obie strony przez całą długość mostu, ścieżki rowerowe biegnące do mostu	Układ komunikacyjny na moście
321.	3 pas środkowy powinien być dla autobusów	Układ komunikacyjny na moście
322.	<p>3 pasy ruchu samochodowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> - po jednym pasie na każdy kierunek 2x1 - 3 pas ruchu oscylacyjny sterowany sygnalizacją świetlną 	Układ komunikacyjny na moście

323.	A PO CO PO OBU STRONACH RUCH PIESZO ROWEROWY I TAK WIEKSZOSC IDZIE OD STRONY STARÓWKI. UWAZAM ZE LEPIJ PO JEDNEJ STRONIE A DRUGA STRONE WYKORZYSTAC DO POSZERZENIA PASA DLA RUCHU SAMOCHODOWEGO - BO CHYBA TO JEST JEDEN Z GŁÓWNYCH CELÓW? POZA TYM TARAS WIDOKOWY W SMRODZIE SAMOCHODÓW? CHYBA ŚREDNIA PRZYJEMNOSC	Układ komunikacyjny na moście
324.	Ad 1 Oddzielony ciąg rowerowy w dwóch kierunkach, wyznaczony liniami ciągłymi w odległości 120 cm od krawężnika. Przy okazji jezdnia dwukierunkowa 1/1. Chodniki jak są - dla pieszych	Układ komunikacyjny na moście
325.	bardziej bezpieczny.strasznie szybko wszyscy jezdzą.niektórzy torują lewy pas zamiast zjechać na prawo.	Układ komunikacyjny na moście
326.	Będę bardzo niezadowolony, jeśli nie będzie ciągu rowerowego od strony starówki. Uwielbiam jeździć rowerem i podziwiać piękno starówki, szczególnie wieczorem. Myślę, że wielu rowerzystów podzieli mój pogląd.	Układ komunikacyjny na moście
327.	Błagam, róbcie to tak, żeby korki nie były dłuższe niż do tej pory...	Układ komunikacyjny na moście
328.	Bus pas	Układ komunikacyjny na moście
329.	całkowity zakaz ruchu dla ciężarówek, traktorów i innych powolnych oraz wysokich pojazdów które będą spowalniać ruch i/lub grzęznąć pod wiaduktem kolejowym - tylko ruch osobowy i mzk	Układ komunikacyjny na moście
330.	Chodnik dla pieszych do strony starówki	Układ komunikacyjny na moście
331.	Chodnik dla pieszych od strony Starówki a ścieżka rowerowa po drugiej stronie drogi na moście.	Układ komunikacyjny na moście
332.	chodnik po wschodniej stronie, aby piesi mogli zatrzymać się i podziwiać panoramę Starego Miasta	Układ komunikacyjny na moście
333.	Chodniki są za wąskie na zrealizowanie ścieżki rowerowej w dwóch kierunkach po jednej ze stron.	Układ komunikacyjny na moście
334.	chodniki tylko dla pieszych, na jedni po jednym pasie w każdą stronę oraz ścieżki rowerowe w obu kierunkach po zewnętrznej stronie jezdni	Układ komunikacyjny na moście
335.	Co najmniej należy zachować środkowy pas w dotychczasowej wersji chyba, że uda się poszerzyć pasy ruchu w każdą stronę. Ponadto należy dodać iluminację przeprawy kolejowej.	Układ komunikacyjny na moście
336.	Codziennie przejeżdżam przez ten most jadąc do pracy-zarówno autobusem MZK,jak i samochodem. Moim zdaniem kompletnym nieporozumieniem jest rozwiązanie na przekroj 1/2 jak wspomniano powyżej. Przez to tworzą się już na samym moście niepotrzebne korki,a pojazdy bardzo często w sposób niebezpieczny wymuszają pierwszeństwo. Byłam świadkiem wielu takich zdarzeń. Sugerowałabym powrót do poprzedniego rozwiązania. Odpowiednia szerokość pasów przecież pozwoliłaby na swobodny przejazd np. karetki na sygnale. Aby wspomóc włączających się do ruchu z ul. Kujawskiej, którzy wcześniej musieli ustąpić pierwszeństwa, opowiadałabym się za sygnalizacją świetlną - np. by pojawiło się bezkolizyjne zielone światło.	Układ komunikacyjny na moście
337.	Czy nie dało by się wydłużyć filary i od strony WODNIKA dobudować następnej jezdni? tak aby były 2 pasy w każdą stronę.	Układ komunikacyjny na moście

338.	Czy nie warto zrobić po 1 pasie ruchu w każdą stronę a ścieżkę dla rowerów wytyczyć na tych właśnie pasach? Ludzie którzy chcą zobaczyć widok miasta i tak idą pieszo a rowerzysta przejedzie po stronie ruchu dla aut. Środkowy pas ruchu nie jest już potrzebny bo nasilenie ruchu znalazło.	Układ komunikacyjny na moście
339.	Dla pieszych chodnik na jedną stronę, ale z widokiem na panoramę starówki. Rowerzyści mkną i nie potrzeba im widoku. Pozdrawiam :)	Układ komunikacyjny na moście
340.	Do pierwszego pytania odpowiedziałam obustronny ciąg rowerowy, bo i tak niestety piesi i rowerzyści nie stosowali by się do drugiego wariantu. Oczywiście bezpieczniej gdy rowery jeżdżą wydzieloną ścieżką ale odpowiednia szerokość ciągu pieszo-rowerowego umożliwi bezpieczną przeprawę.	Układ komunikacyjny na moście
341.	Dobrym pomysłem byłby też most dwupasmowy	Układ komunikacyjny na moście
342.	Dobrze by było żeby strona dla pieszych znajdowała się po lewej stronie ponieważ często ludzie chcą sobie zrobić zdjęcie na tle panoramy. Po drugiej stronie jest to raczej niemożliwe	Układ komunikacyjny na moście
343.	Droga rowerowa powinna być na jednej stronie, ale chodniki po obu. Ludzie bardzo lubią obserwować z jednej i drugiej strony Wisłę. Pozdrawiam, Mateusz.	Układ komunikacyjny na moście
344.	Droga rowerowa powinna być po stronie zachodniej mostu.	Układ komunikacyjny na moście
345.	Droga, po której również osoby jeżdżące na rolkach mogły się bezpiecznie i wygodnie przemieszczać. może to być np. szersza droga rowerowa.	Układ komunikacyjny na moście
346.	Dwa pasy ruchu dla samochodów w jedna i druga strone. Czyli razem 4 pasy ruchu.	Układ komunikacyjny na moście
347.	Dwa pasy w obu kierunkach	Układ komunikacyjny na moście
348.	Dwupasmowa ulica po każdej stronie, oczywiście jeśli będzie rozbudowa mostu	Układ komunikacyjny na moście
349.	Dzień dobry, ja proponuję (w ramach możliwości) poszerzyć chodniki, tak by obydwie strony mostu służyły pieszym i rowerzystą. Zejścia powinny być także po obu-stronach mostu na Kępę Bazarową i do Zamku Dybowskiego. Podam przykład: 1. Jadę rowerem lub idę pieszo z hotelu Copernicus i wjeżdżam na stronę mostu od hotelu jadąc w kierunku Nieszawki będę jechał drogą bezpieczną i bez kolizyjną. Omijając trzy przejścia dla pieszych na Placu Armii Krajowej oraz stację paliw. 2. Jadę rowerem lub idę pieszo od strony Kępy Bazarowej to wybieram sobie kierunki bezpieczne w kierunku Rudaka czy Stawek. Pozdrawiam lotniskodlatorunia.pl	Układ komunikacyjny na moście
350.	Idealnie byłoby rozdzielić ścieżkę rowerową i chodnik. Chodnik i mini taras od strony panoramy, ścieżka rowerowa od strony zamku dybowskiego. Niestety wydaje mi się, że i ten podział nie byłby do końca przestrzegany (np. przez turystów).	Układ komunikacyjny na moście

351.	Jak było kiedyś, tylko dwie nitki pasów, po jednej w każdą stronę dla upłynnienia ruchu samochodów.	Układ komunikacyjny na moście
352.	Jak wiadomo po Naszym moście kursuje dużo autobusów. Nie wiem dokładnie jak będzie wyglądała szerokość rozbudowy ale dobrym pomysłem będzie tzw. BUS-pas z możliwością poruszania się po nim motocyklistów. Myślę że rozwiązało by to problem korków na moście oraz autobusy przyjeżdżałyby na czas na przystanek.	Układ komunikacyjny na moście
353.	Jeden pas w jedna, jeden w druga, posrodku tramwaj jakk bylo w latach 70/80	Układ komunikacyjny na moście
354.	Jest nowy most, więc warto wrócić do poprzedniej organizacji - po jednym pasie w każdą stronę.	Układ komunikacyjny na moście
355.	Jestem za powrotem do stanu sprzed 3 lat czyli dwóch jezdni po jednym pasie w kazdym kierunku, dzięki czemu bedzie miejsce dla sluzb medycznych jadacych na sygnale. uwazam rowniez ze powinno sprawdzic techniczne mozliwosci przedluzenia linii tramwajowej od Al. Jana Pawła II przez most Piłsudskiego do Dworca Głównego wzdłuż ulicy Kujawskiej	Układ komunikacyjny na moście
356.	Jeśli chodzi o ruch samochodowy to powinna zostać obecna organizacja ruchu	Układ komunikacyjny na moście
357.	Jeśli mowa o rozbudowie mostu to czy auta stojące w korku na środkowym pasie w każdą stronę nie powodują większego obciążenia? Korek i tak jest, a most bardziej obciążony... Może lepiej by było zrobić po jednym pasie w każdą stronę, a wygospodarowane miejsce przeznaczyć na ścieżki rowerowe niezależne od ciągu pieszego?	Układ komunikacyjny na moście
358.	Jeśli to możliwe, aby ruch odbywał się w sposób kontrolowany i podzielony ze względu na parę dnia. Rano, kiedy więcej samochodów jedzie z podgórza do centrum, dwa pasy ruchu powinny być przejezdne przez cały most w tym kierunku. Po południu, odwrotnie, dwa pasy z centrum na druga stronę wisły, takie rozwiązania stosowane są w tunelach na całym świecie.	Układ komunikacyjny na moście
359.	Jezdnia dwukierunkowa dwupasmowa na całej długości	Układ komunikacyjny na moście
360.	Jezdnia mostu winna powrócić do starej funkcji tj. po jednym pasie szer. 3,5 m w każdym kierunku a pośrodku pas neutralny (awaryjny). Po uruchomieniu nowego mostu we wschodniej części miasta ruch na moście Piłsudskiego jest spokojny. Dobrze zorganizowane zjazdy na Al. św. Jna Pawła II i na placu Armii Krajowej, po nowej dobrej nawierzchni winno się jeździć wygodnie i bezpiecznie. Trzeba też pamiętać, że most to nie tylko jezdnia ale w szczególności jego konstrukcja a ta wieczna nie będzie więc nie można zbyt wiele kombinować ! Most jako konstrukcja jest piękny, oryginalny i godny lepszej dbałości w przyszłości. Chodnik dla pieszych winien być po stronie wschodniej mostu (widok panoramy) a droga dla rowerów po jego stronie zachodniej. I absolutnie wykluczyć jakieś "poszerzenia mostu"! To byłaby zbrodnia na jego architekturze !	Układ komunikacyjny na moście
361.	Jeżeli byłby tylko jednostronny ruch pieszych to nie można by było podziwiać widoków z obu stron mostu.	Układ komunikacyjny na moście
362.	Komentarz odnośnie komunikacji pieszej i rowerowej na moście po remoncie - najlepsza i najbardziej sprawiedliwa opcja jest obustronny ciąg pieszo-rowerowy! Już mówię czemu - gdyż jedna strona mostu ma lepszy widok na panoramę miasta niżeli druga i wykluczenie tej "wolności" wyboru dla pieszego bądź rowerzysty odbiera przyjemność korzystania z widoku. Jest to istotna kwestia!	Układ komunikacyjny na moście

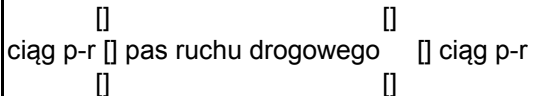
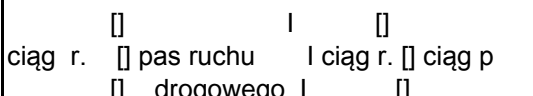
363.	Komunikacja pieszo-rowerowa jaką Państwo proponujecie nie spełni w pełni swojej roli dlatego, że obustronny ciąg pieszo-rowerowy w sumie już istnieje, natomiast drugi wariant był już przerabiany i się nie sprawdził. Dla mnie jedynym dobrym rozwiązaniem jest wydzielenie ścieżek rowerowych na jezdni w obie strony.	Układ komunikacyjny na moście
364.	Konieczne poszerzenie chodnika/ów, ruch pieszy i rowerowy przy tej szerokości nie może się odbywać tą samą ścieżką. Do zamku Dybowskiego ścieżka rowerowa.	Układ komunikacyjny na moście
365.	Konieczne dla ludzi powinna być cześć mostu z widokiem na stare miasto, bo tak czy siak ludzie będą tam wchodzić żeby chociażby zrobić zdjęcie. Druga strona mostu natomiast z widokiem na Wisłę powinna być przeznaczona tylko i wyłącznie dla rowerów.	Układ komunikacyjny na moście
366.	Konieczne uregulowanie ruchu pieszego i ruchu rowerowego Musi być rozdzielony tj. idąc od strony Podgórze 1. piesi po stronie widokowej na STARY Toruń 2. Rowery od strony dawnego Wodnika 3. Zakończyć ścieżkę rowerową na Placu Rapackiego i przenieść ją na drugą stronę, tak aby jadący w stronę Podgórze nie jechali przez pasy dla pieszych biegnących po śimaku.	Układ komunikacyjny na moście
367.	lepsze rozdzielenie pasów, ponieważ kierowcy jeżdżą pod prąd	Układ komunikacyjny na moście
368.	Moim zdaniem najważniejsze żeby po obu stronach był zarówno chodnik jak i ścieżka rowerowa. Reszta jest zbędna. Zejście do Zamku Dybowskiego się przyda ale nie jest to konieczne, ewentualnie można poprawić ścieżkę, która prowadzi od końca mostu do zamku, bo niektórzy nie wiedzą jak tam dojść, bo jest to polna droga zarośnięta krzakami.	Układ komunikacyjny na moście
369.	Moim zdaniem obok mostu powinien zostać dobudowany jeszcze jeden taki most aby zrobić dodatkowe pasy ruchu i linię tramwajową do dworca głównego.	Układ komunikacyjny na moście
370.	Moim zdaniem powinny być dwa pasy ruchu w każdym kierunku na całej długości mostu.	Układ komunikacyjny na moście
371.	Moim zdaniem, powinien zostać zbadany średniodobowy ruch samochodów w obie strony i stworzony środkowy pas tylko w jedną stronę (bez łączenia na środku mostu).	Układ komunikacyjny na moście
372.	Moja propozycja to regulowana ilość pasów jezdni za pomocą tablic elektronicznych, tak aby np w czasach dużego obłożeniu ruchu z Podgórze do centrum, włączone były na stałe dwa pasy, a drugi w przeciwną stronę. W innym przypadku odwrotnie. Wynika to z tego, że czasem faktycznie więcej pojazdów jedzie w jedną stronę niż w drugą. Pozdrawiam,	Układ komunikacyjny na moście
373.	Most jak dla mnie jest zbyt wąski, żeby robić po obu stronach chodniki oraz ścieżki rowerowe. Tym bardziej często dochodzi do kolizji między nieuważnymi ludźmi a rowerowcami.	Układ komunikacyjny na moście
374.	Most powinien być dwujezdniowy, aby wyeliminować zatory i usprawnić przepustowość w obu kierunkach, szczególnie w godzinach szczytu.	Układ komunikacyjny na moście

375.	Most powinien mieć układ pasów taki jak ma teraz, czyli po 2 pasy zmieniające się w jeden w połowie + wydzielone miejsce na auta, które mają awarię po środku. Prócz tego ścisły monitoring pozwalający bezwzględnie egzekwować wykroczenie blokowania lewego pasa. Choć na co dzień w Toruniu mało się tego już zauważa, to jednak podczas korków, zawsze znajdzie się jakiś pajac, który 100 m przed końcem lewego pasa blokuje go by nikt inny nie mógł go wyprzedzić. Zapis z monitoringu - najwyższy możliwy mandat za to wykroczenie i później wieczny spokój. Poza tym monitoring chroniłby trochę most przed graficznymi.	Układ komunikacyjny na moście
376.	Most powinien zachować swój charakter, bo to nasza historia ale udogodnienia się przydadzą. Ciągi rowerowe i piesze mogą być po obydwóch stronach bo nie jest on tak nasilony by ludzie wchodzili sobie w paradę	Układ komunikacyjny na moście
377.	Most tylko do ruchu samochodów osobowego plus komunikacja miejska. Spróbować zmniejszyć burtnice, tak by poszerzyć pas dostępny dla drogi i może uda się zrobić po dwa pasy ruchu w każdą stronę. Poszerzyć wiadukt kolejowy.	Układ komunikacyjny na moście
378.	Może by tak nie dzielić pasa na w połowie tylko zamontować sygnalizację świetlną z dwóch końców mostu w którą stronę pas jest dostępny? Wiadomo, że w Poniedziałki i w godzinach porannych ruch odbywa się w stronę Starówki, a w Piątki i w godzinach wieczornych w stronę dworca głównego. https://d-mf.ppstatic.pl/art/2x/in/7rb2zy684wgs88skw0g08/pobor-oplat.640.jpg	Układ komunikacyjny na moście
379.	MOŻNA ZROBIĆ PODWIESZONĄ POD MOSTEM ŚCIEŻKĘ DLA RUCHU PIESZEGO I ROWEROWEGO, DZIĘKI CZEMU MOŻNABY POSZERZYĆ JEZDNIĘ DO DWÓCH PASÓW W KAŻDĄ STRONĘ.	Układ komunikacyjny na moście
380.	Myszę, że dobrym rozwiązaniem byłoby zrobienie po jednym pasie w każdym kierunku (jeśli w planach jest rozbudowa sieci tramwajowej to środkiem mogłyby biec tory).	Układ komunikacyjny na moście
381.	Na moście powinna być większa dopuszczalna prędkość i bardziej widoczne znaki. Moim zdaniem most powinien zostać powiększony tak jak nowy most ruch by przebiegał sprawniej i nie tworzyły by się korki jak tylko coś się stanie a w przypadku jakiejś awarii samochodu ruch jest wstrzymany i tworzy się korek. W obecnej sytuacji jak jest korek samochody jadące prawym pasem nie chcą wpuszczać z pasa lewego.	Układ komunikacyjny na moście
382.	Na pewno proszę nie dodatkowego pasa ruchu samochodowego. Dzięki rozwiązaniu tak jak jest teraz są mniejsze korki, lecz proszę pomyśleć, także o usprawnieniu wjazdu samochodów na plac Armii Krajowej z ulicy Poznańskiej. Tworzą się tam dosyć duże korki w godzinach szczytu. Osoby jadące ul. Kujawską nie mają w ogóle zatorów. A osoby jadące od strony Podgórze, Małej Nieszawki czy pojedą jedną czy drugą drogą muszą dosyć długo czekać na włączenie się do ruchu, aby wjechać na most. Pozdrawiam	Układ komunikacyjny na moście
383.	Nad środkowym pasem powinny być tablice świetlne, które puszczały by ruch w jednym i w drugim kierunku w zależności od tego z której strony Wisły robi się sztaf. Środkowy pas powinien być przejezdny całkowicie od jednej do drugiej strony. pare kamer cyk cyk i po sprawie	Układ komunikacyjny na moście
384.	Najbardziej optymalne rozwiązanie jakie powinno być brane pod uwagę przy przebudowie mostu to poszerzenie chodników do takiej szerokości, aby można było wydzielić dwukierunkową drogę rowerową oraz chodnik - po obu stronach. Ze względu na duże natężenie ruchu rowerowego na moście wskazane jest wyraźne oddzielenie przestrzeni przeznaczonej dla ruchu rowerowego i pieszego.	Układ komunikacyjny na moście
385.	Najważniejsze to poszerzenie przejścia bo wręcz niebezpieczne jest mijania się dwoma rowerami Pozdrawiam	Układ komunikacyjny na moście

386.	Należałoby wykonać 3 pasy i w godzinach od 5-14 2 pasy powinny być używane jako dojazd od strony placu AK do PI Rapackiego a w godzinach od 14 do 5 od PI Rapackiego do placu AK - znacznie poprawiłoby to prędkość przejazdu :)	Układ komunikacyjny na moście
387.	Należy skończyć z tym idiotyzmem, jakim jest koniec pasa środkowego w połowie mostu. Co prawda obecnie, ze względu na znaczące rozluźnienie ruchu na moście spowodowane otwarciem Mostu im. Generał Elżbiety Zawadzkiej, szkody wywoływane przez taką organizację ruchu są mniejsze, ale gdy rozwiązanie takie wprowadzono (bodajże latem 2010 roku), czas przejazdu przez most w godzinach szczytu znacząco się przedłużył. Przy dużym natężeniu ruchu szkodliwość takiego rozwiązania jest widoczna gołym okiem - przez konieczność tzw. suwaka, czyli zmiany pasa przez pojedyncze samochody, dwa pasy ruchu wzajemnie się blokują.	Układ komunikacyjny na moście
388.	Nie ma potrzeby poszerzania chodników. Zabranie jednego pasa drogowego spowoduje pogorszenie płynności ruchu pojazdów. Najbezpieczniej będzie wyznaczyć ruch pieszy jedną stroną, a rowerowy - drugą (tu podwyższyć barierki), bezkolizyjnie.	Układ komunikacyjny na moście
389.	Nie ograniczać pasów ruchu do jednego w każdą stronę.	Układ komunikacyjny na moście
390.	Nie warto robić 2 pasów na moście chyba, że one nie będą schodzić się finalnie w 1 na koniec mostu, dobrze jest w chwili obecnej.	Układ komunikacyjny na moście
391.	Obecnie most ma przekrój 1/2, czyli jedną jezdnię po dwa pasy ruchu (przy czym pas środkowy dla każdego z kierunków kończy się w połowie mostu). To bardzo dobre rozwiązanie, jeżeli chodzi o ruch aut, nie zmieniałbym tego.	Układ komunikacyjny na moście
392.	Obustronny ciąg pieszo rowerowy może doprowadzić do zderzeń pieszych z rowerzystami, więc bezpieczniej byłoby mieć chodnik. Jeżeli można zasugerować ten chodnik dla pieszych po stronie widoku na miasto. Serdecznie pozdrawiam, Mariola	Układ komunikacyjny na moście
393.	oddzielne pasy rowerowe	Układ komunikacyjny na moście
394.	Oznaczenie ścieżki rowerowej, które pozwoli nawet przygląpom odróżnić chodnik od ścieżki.	Układ komunikacyjny na moście
395.	Pas rolkowy	Układ komunikacyjny na moście
396.	Płynna zmiana pasów! Na moście nie powinno być zwężenia na środku, lecz zawsze dwa pasy ruchu w jedną lub drugą stronę w zależności od natężenia ruchu (w oparciu o ITS). Rano powinny być dwa pasy z lewobrzeża do centrum, a od g. 14 na odwrót. W każdym dużym zachodnim mieście jest taki system - proszę o uwzględnienie propozycji.	Układ komunikacyjny na moście
397.	Po 2 pasy ruchu dla każdego kierunku ruchu pojazdów.	Układ komunikacyjny na moście
398.	po 2 pasy w oba kierunki, a tylko z jednej strony pieszo-droga rowerowa	Układ komunikacyjny na moście
399.	Po analizie natężenia ruchu w poszczególnych godzinach i dniach tygodnia należy rozważyć wprowadzenie zmiennego kierunku ruchu dla pasa środkowego.	Układ komunikacyjny na moście

400.	Po dwa pasy ruchu w każdą stronę	Układ komunikacyjny na moście
401.	Po dwa pasy ruchu w każdą stronę bez zwiężenia	Układ komunikacyjny na moście
402.	po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, jeden standardowej szerokości, drugi węższy jeśli standardowy się nie zmieści	Układ komunikacyjny na moście
403.	Po dwa pasy w każdą stronę.	Układ komunikacyjny na moście
404.	Po obu stronach mostu powinna być możliwa jazda rowerem oraz chodzenie pieszo. Najlepiej by było, aby po obu stronach była dwukierunkowa droga dla rowerów i chodnik dla pieszych, ale takim minimum jest poszerzenie aktualnej drogi pieszo-rowerowej, aby nie mijać się na grubość lakieru, jak to jest w tej chwili i piesi nie musieli chodzić gęsiego, nawet gdy jedzie jeden rowerzysta, a ruch tam jest całkiem spory. Należy również poszerzyć chodniki pod wiaduktem minimum do takiej szerokości aby piesi mogli wygodnie się mijać z rowerzystami. Projektując drogi dla rowerów lub drogi pieszo-rowerowe należy uwzględnić to, że rowerzyści jeżdżą we wszystkich kierunkach, czyli mostem (po obu stronach), ul. Nieszawską, ul. Poznańską, ul. Podgórską, ul. Kujawską i ul. Dybowską.	Układ komunikacyjny na moście
405.	Połączenie z drogami rowerowymi po wszystkich i na wszystkich poziomach. Układ 2x pas rowerowy+pas dla samochodów. Zamiast CPR chodnik z dopuszczonym ruchem dla rowerów. Ekran osłaniający chodnik od wody z pod kół jadących samochodów (do wysokości 1,5m max.). Geometria drogi wymuszająca zwolnienie przez skracającą z mostu na bulwar samochody(obecnie jadą za szybko i niw przepuszczają pieszych/rowerzystów)	Układ komunikacyjny na moście
406.	poprawić jezdnię tak aby nie korkowało się na moście lewy pas jest zbędny w obu kierunkach przez niego są ciągle korki, każdy kto jedzie lewym pasem PCHA SIĘ na beszczelnego na prawy i zamiast przez most przejechać w 3 min. jedzie się 20 min. Ewentualnie można by było zrobić po 2 pasy w obie strony to jeszcze lepiej było by. A co do komunikacji to za słaba jest sygnalizacja i nie czytelne znaki drogowe.	Układ komunikacyjny na moście
407.	Poszerzenie jezdni poprzez przesunięcie barier zabezpieczających bliżej konstrukcji mostu co powinno pozwolić na organizację 2 pasów w każdym kierunku.	Układ komunikacyjny na moście
408.	Poszerzenie kap chodnikowych o pas odpowiedniej szerokości tak, aby pomieścić 2 m chodnika i 2m drogi rowerowe.	Układ komunikacyjny na moście
409.	Poszerzenie mostu tak, aby były po dwa pasy w każdą stronę	Układ komunikacyjny na moście
410.	Poszerzenie o jeden pas ruchu, tak aby były po 2 pasy w każdą stronę, co istotnie zwiększy przepustowość. Jest to technicznie możliwe przy budowie kratownicowej mostu	Układ komunikacyjny na moście
411.	Poszerzenie szerokości jezdni	Układ komunikacyjny na moście
412.	poszerzone zarówno jezdnie (z linią tramwajowa pośrodku) jak i ciągi pieszo rowerowe	Układ komunikacyjny na moście
413.	powinien być tramwaj na dworzec główny	Układ komunikacyjny na moście

414.	powinien być zlikwidowany tzw. suwak	Układ komunikacyjny na moście
415.	Powinien mieć po dwa pasy w każdym kierunku	Układ komunikacyjny na moście
416.	powinny być 4 pasy ruchu	Układ komunikacyjny na moście
417.	Powinny znajdować się po jednym pasie dla samochodów osobowych oraz jeden cały przeznaczony dla samochodów uprzywilejowanych	Układ komunikacyjny na moście
418.	powrót do przekroju 1/1 był by dobrym rozwiązaniem	Układ komunikacyjny na moście
419.	powrót do dwóch pasów ruchu	Układ komunikacyjny na moście
420.	Powstał nowy most drogowy, co rozluźniło ruch na mości Piłsudskiego. Moim zdaniem można wykorzystać to i w zamian "3 pasa ruchu", zrobić drogę rowerową w jedna jak i drugą stronę. Miejsce na to jest po zlikwidowaniu tego pasa. Ułatwiłoby to komunikację na mości jak i na ścieżce dla pieszych. Turyści spacerujący po mości nie musieli by co chwilę schodzić z drogi rowerzystą, rowerzyści nie pchaliby się na siłę na chodniki, bo miejsca jest mało. Wiem to z doświadczenia , jako pieszy i rowerzysta. Ułatwiło by to bardzo życie mieszkańcom jak i turystą.	Układ komunikacyjny na moście
421.	Proponuję przywrócić poprzednią organizację ruchu drogowego jeden pas w jednym kierunku.	Układ komunikacyjny na moście
422.	Proponuję aby lewa strona (wjeżdżając od Podgórze) była dla rowerów a prawa dla pieszych	Układ komunikacyjny na moście
423.	Proponuję jedną jezdnię po jednym pasie ruchu, natomiast ścieżki rowerowe pomiędzy pasami ruchu, a elementami konstrukcyjnymi mostu w miejscu obecnych barier energochłonnych po obydwu stronach jezdni.	Układ komunikacyjny na moście

424.	<p>Proponuję trochę inne spojrzenie na ruch pieszo rowerowy na moście w kontekście atrakcyjności miasta a zwłaszcza jego panoramy (głównie wieczorno-nocnej).</p> <p>Ruch rowerowy należy rozgraniczyć z ruchem pieszym zarówno dla bezpieczeństwa pieszych jak i rowerzystów. Bezdyskusyjne jest iż w chwili obecnej wymijanie się dwóch rowerów jak i wyprzedzanie pieszego idącego w tym samym kierunku co jadący rowerzysta jest utrudnione. Dlatego też proponuję:</p> <p>1. ruch rowerowy z miasta w kierunku Podgórze poprowadzić zachodnią częścią mostu - przy całkowitym wyłączeniu w tej strony ruchu pieszego. Połączenie ścieżki z infrastrukturą tras rowerowych po stronie Podgórze na Rondzie AK.</p> <p>2. ruch rowerowy w kierunku Centrum miasta poprowadzić w ten sposób, że:</p> <p>a/ wyodrębnić w obecny pasie drogowym, poprzez przesunięcie krawężników w kierunku obecnej osi mostu, pas rowerowy (wg rysunku poniżej)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>OBECNIE</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>STARE MIASTO</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p>PROPONOWANY</p>  </div> </div> <p>b/ połączenie z ścieżką rowerową po stronie Podgórze poprzez ul. Dybowską, natomiast po stronie Centrum z istniejącą ścieżką kończącą się przy Ślimaku Getyńskim</p> <p>Takie rozwiązanie umożliwi:</p> <p>a/ bezpieczną komunikację z planowanym wejście/wyjściem na Kępę Bazarową i Zamek Dybowski zarówno dla pieszych jak i rowerzystów,</p> <p>b/ stworzenie bezpiecznych miejsc widokowych z lunetami.</p> <p>Opcjonalnie proponuje się wybudowanie dodatkowego ciągu pieszego wraz z punktami widokowymi jak elementu dodatkowego montowanego do konstrukcji mostu (rozwiązanie zastosowane w Warszawie bodajże przy remoncie mostu śląsko-dąbrowskiego). W tym przypadku układ ciągów rowerowych zostaje jak dotychczas po wschodniej i zachodniej stronie mostu, ciąg pieszy po stronie zachodniej zostaje ograniczony i skierowany na nowo wybudowany element po stronie</p>	Układ komunikacyjny na moście
425.	Przebudowa mostu do dwóch pasów jezdni w każdym kierunku (2x2)	Układ komunikacyjny na moście
426.	Przede wszystkim jakiś mądry system który zapobiegne korkom w godzinach szczytu	Układ komunikacyjny na moście
427.	Przede wszystkim plany modernizacji powinny dążyć do wprowadzenia dwóch pasów ruchu w każdą stronę mostu na całej jego długości, a nie tylko do połowy.	Układ komunikacyjny na moście

428.	przejazd pojazdów uprzywilejowanych	Układ komunikacyjny na moście
429.	Przejście dla pieszych bezkolizyjne. Np droga pod przejściem dla pieszych. Ale przejście ma być na poziomie zero. Duzo zieleni!	Układ komunikacyjny na moście
430.	Przejście dla pieszych po lewej stronie	Układ komunikacyjny na moście
431.	przekrój 2x2	Układ komunikacyjny na moście
432.	Przywrócenie dawnej organizacji ruchu na moście lub wydzielenie trzeciego - sterowanego - pasa ruchu, po którym poruszałyby się pojazdy uprzywilejowane, a w razie potrzeby byłby wykorzystywany do rozładowania korków w zależności od potrzeby.	Układ komunikacyjny na moście
433.	Pytanie jest dość niejasno sformułowane. Nie wiadomo czy głosujemy przy szerokości obecnej, czy ma to być szerokość odpowiednio duża, aby zmieścić osobną ścieżkę rowerową obok chodnika dla pieszych (jest mowa, że most wymaga poszerzenia, ale to nie oznacza, że rzeczywiście będzie poszerzony). Jeśli szerokość obecna, to po jednej stronie ścieżka rowerowa, a po drugiej (tej od starówki) chodnik dla pieszych. A jeśli pobocza mostu będą znacząco poszerzone, to wtedy po obu stronach zarówno rowery, jak i piesi.	Układ komunikacyjny na moście
434.	rozbudowa do przekroju 2/2 pasów jezdni	Układ komunikacyjny na moście
435.	rozważyć wprowadzenie 4 jezdni o ile są takie możliwości	Układ komunikacyjny na moście
436.	Ruch kołowy powinien działać w zależności od natężenia ruchu rano do miasta dwa pasy ruchu a jeden poza miasto a południu analogicznie .	Układ komunikacyjny na moście
437.	Ruch samochodów powinien być jak kiedyś. Po jednym pasie w każdą stronę	Układ komunikacyjny na moście
438.	ruch wahadłowy z sygnalizacją świetlną dwa pasy do miasta do godz 11 i po w odwrotną stronę	Układ komunikacyjny na moście
439.	Ścieżka rowerowa powinna iść koło filarów mostu z obu stron. Dobudowany powinien zostać chodnik po stronach zewnętrznych. Co najważniejsze: ścieżka rowerowa powinna być ogrodzona wysokim ogrodzeniem od chodników co w pewnym stopniu zapobiegłoby malowaniu graffiti na filarach ponieważ przejście byłoby utrudnione.	Układ komunikacyjny na moście
440.	środkowy pas z godzinami porannymi dla wjeżdżających do Torunia, a w godzinach popołudniowych dla wyjeżdżających z Torunia	Układ komunikacyjny na moście
441.	środkowy pas ze zmieniającym się kierunkiem ruchu w zależności od drożności i korków	Układ komunikacyjny na moście
442.	Sugestia: wyeliminowanie 'połówek' pasów ruchu, wykorzystanie szerokości trzeciego pasa ruchu na drogi rowerowe (kierunkowe) po prawej stronie pasów ruchu (tak jak na ul. Wały gen. Sikorskiego).	Układ komunikacyjny na moście
443.	szersze pasy ruchu	Układ komunikacyjny na moście

444.	Szersze pasy ruchu na jezdni.	Układ komunikacyjny na moście
445.	ścieżka rowerowa po jednej stronie mostu spowoduje wzrost prędkości jazdy rowerzystów, co może być przyczyną zwiększenia ilości kolizji. Jako rowerzystka bałabym się jechać taką ścieżką. Ponadto, przejścia dla pieszych, aby zmienić stronę mostu, z obu stron są usytuowane daleko od zjazdu z mostu, co byłoby uciążliwe szczególnie dla pieszych.	Układ komunikacyjny na moście
446.	ścieżka rowerowa zamiast w obecnym miejscu powinna znajdować się na ulicy, jako wydzielony pas z jaskrawym kolorze. Ścieżki rowerowe wydzielone koło chodników nie są bezpieczne dla nikogo	Układ komunikacyjny na moście
447.	środkowa pas jezdni jeden, działający na zasadzie wjazdu do tunelu oznaczony x jako zamknięty z jednej strony, otwierany w zależności od potrzeb np rano w stronę miasta byłyby czynne 2 pasy, a po południu 2 pasy w stronę lewobrzeża	Układ komunikacyjny na moście
448.	Środkowy pas dla autobusów/taxi/pojazdów uprzywilejowanych. Pasy dla samochodów bez środkowego będą miały ruch jednostajny bez hamowania i wpuszczania środkowego zaoszczędzi zwalniania ruchu, przez co będą mniejsze korki na moście (mogą być za to nieco większe przed mostem). Środkowy pas wolny pozwoli na lepszą interwencję służb, oraz płynny przejazd komunikacji.	Układ komunikacyjny na moście
449.	środkowy pas drogowy z sygnalizacją jak w tunelach i między 5-13:45 otwarty na przejazd od podgórze w stronę starówki, i między 13:45 - 5:00 ze starówki na Podgórze.	Układ komunikacyjny na moście
450.	środkowy pas mostu powinien być przepustowy w obu kierunkach, uzupełniony sygnalizacją świetlną i w razie "korków" (są one w większości związane z godzinami szczytu), uruchamiany powinien być ten pas w jednym kierunku np. rano do centrum, a popołudniu w kierunku Podgórze; natomiast w przypadkach niesienia pomocy - Pogotowie, Straż Pożarna, Policja, blokowany dla pojazdów uprzywilejowanych w obu kierunkach;	Układ komunikacyjny na moście
451.	Środkowy pas o zmiennym kierunku jazdy sterowany sygnalizacją świetlną(np. od godz. 5 do 13 dwa pasy ruchu w kierunku od Poznańskiej do pl.Rapackiego, a od 14 do 21 dwa pasy ruchu w kierunku pl.Rapackiego-Poznańska	Układ komunikacyjny na moście
452.	Środkowy pas ruchu powinien mieć charakter zmiennego kierunku jazdy tj. W zależności od natężenia ruchu powinien być otwierany w kierunku miasta lub Podgórze. Powodowało by to że wysokie natężenie ruchu rozkładało by się na dwa pasy. Kierunki jazdy regulowany odpowiednią sygnalizacją świetlną.	Układ komunikacyjny na moście
453.	Środkowy pas w dwóch kierunkach, włączany odpowiedni kierunek w zależności od ruchu w daną stronę z możliwością wyłączenia go całkowicie aby mogły skorzystać karetki itp	Układ komunikacyjny na moście
454.	środkowy pas wyłącznie dla komunikacji miejskiej	Układ komunikacyjny na moście
455.	Środkowy pas z rana w kierunku centrum. Po południu środkowy pas działa w kierunku dworca głównego. Nie tak jak teraz, że końcowy pas kończy się po środku. Zrobić tunel pod placem rapackiego na podobie tunelu przy moło w Sopocie.	Układ komunikacyjny na moście
456.	środkowy pas zarezerwowany dla tramwaju do dworca głównego, układ drogowy 1/1 po jeden pas w każdą stronę.	Układ komunikacyjny na moście
457.	Taki pomysł odemnie to zorganizowanie środkowego pasa mostu z sygnalizacją świetlną. Sygnalizacja zmieniała by kierunek ruchu tj. Jeśli ruch jest większy w kierunku miasta mamy zielone światło na środkowym pasie w stronę miasta i na odwrót. Nie wien tylko jak zorganizować blokade pasa tak żeby nie można było wjechać pod prąd. Mam nadzieję że chociaż w jakimś stopniu udało mi się pomóc. Pozdrawiam.	Układ komunikacyjny na moście

458.	Taki układ jezdni jak jest obecnie sprawdza się, więc jeśli nie ma możliwości żeby na całej długości mostu zrobić po dwa pasy ruchu w każdą stronę, to taki układ powinien zostać po remoncie.	Układ komunikacyjny na moście
459.	Trudne do wykonania ale 2pasy w obie strony . lub 1do 1 i srodkiem tramwaj na lewobrz.bardzo go tam brakuje. Rozladowal by na pewno ruch.	Układ komunikacyjny na moście
460.	Utrzymanie obecnego podziału pasów ruchu na moście czyli jazdy na tak zwany suwak.	Układ komunikacyjny na moście
461.	Utworzenie pasa dla autobusów aby szybciej przejeżdżały, zakaz ruchu dla samochodó powyżej 2,5 t	Układ komunikacyjny na moście
462.	Uważam że najlepszym rozwiązaniem były by podwieszane kładki pod mostem dla pieszych i rowerzystów natomiast na górnym poziomie powinny być po 2 pasy ruchu w każdą stronę,	Układ komunikacyjny na moście
463.	Uważam, że jednym z priorytetów jest utworzenie funkcjonalnej drogi rowerowej. Aktualnie przez most przejeżdża bardzo wiele rowerów, natomiast jest tam niebezpiecznie. Jest zbyt wąsko, widoczność jest bardzo słaba. Sama miałam sytuację, kiedy dziecko schowane za barierką nagle wleciało mi pod koła. Rozwiązanie ze ścieżką rowerową po jednej stronie i chodnikiem dla pieszych po drugiej byłoby najbezpieczniejsze, przy czym pamiętać należy o zapewnieniu wjazdu na tą ścieżkę z obu stron jezdni.	Układ komunikacyjny na moście
464.	warto byłoby pomysleć nad poszerzeniem mostu, tak aby był czteropasmowy, czyli dwa pasy w jednym kierunku i dwa w drugim, żeby zlikwidowac ten zjazd z pasów na srodku jezdni, który powoduje zakorkowanie	Układ komunikacyjny na moście
465.	Więcej miejsca dla aut	Układ komunikacyjny na moście
466.	Wprowadzenie tej samej drogi dla pieszych i rowerzystów w praktyce wyklucza swobodny przejazd rowerem. Jeżeli planuje się wprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego to właśnie z powodu bezpieczeństwa i płynności ruchu lepiej zakazać ruchu rowerowego na chodniku i dla rowerów wydzielić pas na jezdni, tak jak jest obecnie na ul. Warszawskiej lub wprowadzić ruch rowerowy razem z samochodami - w końcu i tak na moście obowiązuje ograniczenie prędkości	Układ komunikacyjny na moście
467.	Wszystkie pasy ruchu powinny zostać poszerzone.	Układ komunikacyjny na moście
468.	Wydzielić pas drogi dla służb ratunkowych na miejscu środkowego pasa. Ponieważ są duże utrudnienia w ruchu drogowym w czasie wypadku lub w czasie przejazdu karetki na sygnale.	Układ komunikacyjny na moście
469.	Wygoda jazdy	Układ komunikacyjny na moście
470.	Wysokość mostu min. 3.6 ,DMC 16t	Układ komunikacyjny na moście
471.	Wyzej wymieniona sciezka rekreacyjna po obu stronach. Ogromnym plusem byloby mozliwie bliskie przejście dla pieszych po wyjeznie z mostu aby moc zmienic kierunek na przeciwny. Jesli most zyska wyzej wymiinione atrakcyjne zejścia do tarasow widokowych oraz zamku stanie sie fantastycznym , kolejnym z reszta miejscem na mapie Torunia do rekreacji	Układ komunikacyjny na moście

472.	Zakładam, że ruch na moście waha się w ciągu dnia w zależności od pory dnia. Rano więcej pojazdów kieruje się do centrum a po południu w przeciwną stronę. Czy analizowana była możliwość wprowadzenia aktywnej, automatycznej organizacji ruchu dostosowanej do zmieniającego się w ciągu dnia natężenia ruchu samochodowego. Miałoby to zastosowanie, gdyby pozostała obecna liczba pasów. Wtedy ruch po środkowym pasie byłby uruchamiany dla kierunku ruchu, który aktualnie byłby większy. Wymagałoby to wprowadzenia ITS-u, który dostarczałby na bieżąco informacje o natężeniu ruchu na drogach prowadzących na most i otwierałby dodatkowy pas ruchu dla bardziej obciążonego kierunku. Dodatkowo na wjeździe na most po obu stronach konieczne wydaje się wprowadzenie specjalnych zapór i/lub sygnalizacji, które umożliwiłyby płynną zmianę organizacji ruchu. W porach wieczornych i nocnych, kiedy ruch jest najmniejszy, pas środkowy mógłby być zamknięty dla ruchu.	Układ komunikacyjny na moście
473.	Zamiast obecnego pasa środkowego, który kończy się w połowie mostu, powinien być pas o zmiennym kierunku ruchu, w zależności od natężenia ruchu.	Układ komunikacyjny na moście
474.	Zamiast środkowego pasa dzielonego zróbcie po jednym pasie w każdym kierunku a środkowy dołączany do kierunku w zależności od natężenia ruchu	Układ komunikacyjny na moście
475.	Zamiast koniec pasa ruchu w środku mostu, proponuję światła (jak w tunelach). Kiedy ruch będzie większy do centrum środkowy pas będzie tylko dla wjeżdżających do miasta; i odwrotnie.	Układ komunikacyjny na moście
476.	Zastanowiłbym się ponownie nad zrobieniem po jednej nitce w każdą stronę. Na moście jest wąsko, szczególnie jak jedzie autobus bądź TIR. Ścieżka rowerowa po jednej i chodnik po drugiej stronie mostu nie są zbyt trafionym pomysłem. Na nowym moście, gdzie taki zabieg zastosowano, notorycznie piesi pojawiają się po stronie rowerowej i vice versa. Myślę, że wielu ludzi przyzwyczajonych do chodzenia po stronie "bliżej panoramy miasta" nie będą chcieli przechodzić na przejściu przy pomniku, by iść na chodnik. Lub oczywiście w drugą stronę, gdyby zostało zorganizowane to na odwrót. Kibicuję jak najlepszemu wykonania i proszę o to, aby wygrała firma NAJLEPSZA, a nie najtańsza ;) Pozdrawiam serdecznie.	Układ komunikacyjny na moście
477.	zastosowanie ruchu naprzemiennego - Dwa zewnętrzne pasy ruchu przypisane są do każdego z kierunków. Środkowy pas udostępniany jest w zależności od natężenia ruchu dla jednego z kierunków za pomocą tablic kierujących ruchem. Kierunek o większym potoku pojazdów otrzymuje do dyspozycji dwa pasy ruchu, zaś kierunek o mniejszym natężeniu ruchu jeden. W okresach o słabym natężeniu ruchu ruch naprzemiennym pozostaje w ustawieniu neutralnym, w którym pas środkowy zamknięty jest dla obydwu kierunków.	Układ komunikacyjny na moście
478.	Zdecydowanie należy rozdzielić ruch pieszy od rowerowego fizycznie lub za pomocą oznakowania ze względów bezpieczeństwa.	Układ komunikacyjny na moście
479.	Zdecydowanie popieram istniejący układ drogowy na moście!!!	Układ komunikacyjny na moście
480.	Ze ścieżką rowerową oczywiście powinien się pokazać również zakaz ruchu rowerów na całej jezdni	Układ komunikacyjny na moście
481.	zlikwidować przekrój mostu 1/2, wprowadzić trzeci pas jako wahadło w dwie strony(światła),w zależności od natężenia ruchu	Układ komunikacyjny na moście
482.	zlikwidować przekrój mostu 1/2, wprowadzić trzeci pas jako wahadło w dwie strony(światła),w zależności od natężenia ruchu	Układ komunikacyjny na moście

483.	Zmiana organizacji ruchu samochodów, środkowy pas powinien zmieniać swój kierunek ruchu w zależności od tego, w którą stronę natężenie ruchu jest większe	Układ komunikacyjny na moście
484.	zostawić system drogowy taki jaki jest a więc po 2 pasy z każdej strony ze zwężeniem na środku	Układ komunikacyjny na moście
485.	zwężenie chodników i po dwa pasy dla samochodów	Układ komunikacyjny na moście
486.	<p>Układ jezdni o przekroju 1/2 powstał jeszcze przed uruchomieniem nowego mostu. Uważam, że obecnie, to rozwiązanie jest zbyt sztywne i należałoby rozważyć wydzielenie na jezdni pasów ruchu dla rowerzystów w obu kierunkach, uwalniając chodniki tylko dla pieszych.</p> <p>Jeżeli zostaniemy przy obecnym rozwiązaniu, to ścieżki dla rowerzystów powinny być wyznaczone po obu stronach, jednokierunkowe, z dobrze oznaczonymi i bezpiecznymi wjazdami, a przede wszystkim zjazdami z mostu.</p> <p>Proszę przede wszystkim dobrze zaprojektować możliwość ruchu rowerowego pod wiaduktem kolejowym. Obecnie korzystający z wąskich chodników pod wiaduktem, to wielkie nieporozumienie. Ale oczywiście, przy braku dobrych rozwiązań, część rowerzystów po prostu musi korzystać z jezdni.</p> <p>Rowerzysta</p>	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
487.	<ul style="list-style-type: none"> - przy południowym przyczółku mostu powinny być wykonane schody z obu stron a pomiędzy nimi po mostem chodnik; - analogicznie przy południowym przyczółku mostu powinny być wykonane zjazdy dla rowerów po obu stronach mostu i pod nim połączone (analogicznie powinno być i przy północnym przyczółku mostu, obecnie możliwość zjazdu tylko na stronę wschodnią); - zrezygnowałbym z pomysłów typu dodatkowe zejścia na Kępę Bazarową/Zamek Dybowski 	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
488.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wspólne przystanki autobusowe linii 22 i 27 oraz pozostałych autobusów. 2. Ścieżka rowerowa po jednej stronie i chodnik po drugiej w przejściu pod torami kolejowymi 	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
489.	Bezpieczna ścieżka rowerowa pod wiaduktem przy pl. Armii Krajowej	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
490.	Bezpieczne przejście dla pieszych na Placu Armii Krajowej.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
491.	Bezpieczne przejście dla pieszych na Placu Armii Krajowej.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
492.	Bezpieczniejsze przejście dla pieszych między wiaduktem kolejowym a mostem (na przeciw stacji paliw)	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
493.	Brakuje wygodnego zjazdu rowerowego na bulwar zarówno z jednej jak i drugiej strony Alei Jana Pawła II, są tylko schody (śmierdzące moczem). Można to zrobić zarówno przebudowując ślimak getyński i symetrycznie część parku po drugiej stronie Alei lub dobudowując "coś" między Wisłą a parkingiem.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
494.	Budowa zatoczki autobusem dla przystanku linii nr 11,14,36 przy dworcu głównym na ul kujawskiej	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
495.	chodnik, lub ścieżka po lewej stronie wisły umożliwiająca dojście od mostu Piłsudskiego do punktu widokowego.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu

496.	ciąg pieszorowerowy po zachodniej stronie mostu nie musi być poszerzony - bardzo mały ruch. most mógłby jednak kończyć się tunelem aby piesi mieli łatwą komunikację starówka-bydgoskie.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
497.	Co z kompleksową przebudową: Placu Rapackiego i likwidacją wąskiego gardła pod wiaduktem. To co proponuje konsultacja to kosmetyka bez znaczenia:(Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
498.	Czy to wszystkie "szczegółowe kwestie" o jakie chcecie Państwo zapytać? Co z pl. Rapackiego?	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
499.	Czyste i pachnące zejście z mostu na Bulwar Filadelfijski i usunięcie stamtąd baru, który jest głównym sprawcą problemu związanego z czystością i bezpieczeństwem w tym miejscu!	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
500.	Drogi dojazdowe do mostu i samochodowy układ komunikacji na moście pozostawił bym bez zmian. Puszczana w eter informacja o przebudowie PL. Rapackiego i mostu w jednopasmowe drogi jest krótkowzrocznym i niczym nie popartym pomysłem władz. Cały czas sprzedawane są nowe tereny pod zabudowę wielorodzinną, buduje się kolejne osiedla co powoduje zwiększenie natężenia ruchu, a w trakcie przebudowy mostu mówi się o ograniczeniu jego przepustowości. Mieszkam na Rudaku i wiem ile dobrego wniosło otwarcie nowego mostu. Czas zastanowić się co zrobić, jak usprawnić komunikację aby ludzie z lewobrzeża przesiadli się z samochodów do komunikacji miejskiej, a nie ograniczać i utrudniać ruch kołowy w mieście.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
501.	Fajnie, jakby było przejście podziemne na rapaka! :)	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
502.	Jeśli w ramach remontu mostu planowana jest także decyzja o potencjalnym tunelu lub podziemnym przejściu dla pieszych to uważam i lepiej odłożyć w czasie inwestycje, ale wykonać tunel dla samochodów, gdyż lepiej wpłynie to na połączenie centrum z Bydgoskim przedmieściem i w pewnym sensie otworzy centrum. Lepiej zrezygnować z podziemnego przejścia dla pieszych całkowicie, gdyż takie przejście może być potencjalnie niebezpieczne w godzinach nocnych, lub późnych a dodatkowo patrząc na inne przejścia podziemne jest przeważnie zaniedbane, i zachęca część mieszkańców do zanieczyszczania go. Osobiście bym z takiego przejścia nie korzystał i wolał nadłożyć drogi, ale przejść na powierzchni ziemi.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
503.	Jeżeli będzie wydzielona ścieżka rowerowa po stronie zachodniej, to powinno być ulepszone przejście dla pieszych i rowerów na pl Armii Krajowej, tak, żeby można było swobodnie przedostać się na drugą stronę jezdni. Może śladem Berlina powinien zostać wydzielony pas ruchu dla rowerów po jednej i drugiej stronie jezdni a przekrój powinien być r/1/1/r	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
504.	Jeżeli będzie planowane zrobienie ścieżki rowerowej po jednej stronie mostu, a chodnika po drugiej to trzeba zadbać o bezpieczne przejście dla pieszych/rowerzystów poruszających się z/do Małej Nieszawki.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
505.	konieczne jest poszerzenie wiaduktu pod torami kolejowymi	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
506.	lepsza niż do tej pory organizacja wyjazdu z ul. Nieszawskiej na Placu Armii Krajowej	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
507.	Może linia tramwajowa lub przejście podziemne na placu rapackiego	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
508.	możliwość zawrocenia przed mostem po stronie prawobrzeżnej (starówki), jest na to miejsce (trawnik)	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu

509.	Można przemyśleć kwestię przejścia dla pieszych tuż za mostem na lewej stronie Wisły, podobne do zbudowanego niedawno przejścia przy moście kolejowym.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
510.	Na placu Rapackiego należy zbudować przejście nad ulicą wraz z windami tak jak to jest przy Dworcu Miasto. Pozwoli to zlikwidować przejścia dla pieszych wraz ze światłami i usprawni ruch samochodów.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
511.	na Placu Rapackiego przejście podziemne dla pieszych lub tunel przejazdowy dla aut (podobnie jak w Sopocie pod deptakiem na molo). Pozdrawiam	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
512.	Należałoby zadbać także o okolice mostu (np. miejsce pod mostem po stronie starówki, koło toalet - jest tam bardzo brudno, brakuje chodnika, schodów nikt nie sprząta, panuje smród i kapie woda).	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
513.	Niezbędny tunel pod pl. Rapackiego	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
514.	Podziemne przejście dla pieszych na Placu Rapackiego	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
515.	Podziemny przejazd pieszo-rowerowy zaraz za mostem po stronie Podgórze.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
516.	Ponowne rozważenie przebudowy Placu Rapackiego. Być może z pośrednim rozwiązaniem pomiędzy kładką nad jezdnią i pomysłem na tunel pod placem?	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
517.	Poszerzenie chodnika pod wiaduktem na placu Armii Krajowej. Przesunięcie tego szerokiego ruociagu przynajmniej 2.5m w gore a najlepiej usunięcie go.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
518.	przebudowa chodnika dla pieszych pod wiaduktem (np. usunięcie rury znajdującej się tuż nad chodnikiem) przy pl. Armii Krajowej.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
519.	Przebudowa Placu Armii Krajowej (lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej i przejść dla pieszych) oraz przejścia dla pieszych pod wiaduktem	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
520.	Przebudowa Placu Armii Krajowej w taki sposób aby zjazd z mostu Piłsudskiego był nad torami wiaduktu kolejowego na tzw. kładkę łączącą ul. Poznańską z ul. Podgórką. Wjazd na most od strony Podgórze odbywałby się tak jak dotychczas.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
521.	przejście podziemne dla pieszych na placu rapackiego aby upłynnić ruch samochodowy	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
522.	Przejście podziemne na pl. Rapackiego	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
523.	Przejście podziemne na Placu Rapackiego, tramwaj przez most zamiast poszerzania chodników	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
524.	Przejście podziemne zlokalizowane przy placu Armii Krajowej	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
525.	Przydałoby się przejście dla pieszych od strony tego zielonego kiosku przy Placu Rapackiego. Często chodzę tamtędy i nieraz się muszę wracać, bo idę od stroony Osiedla Młodych prawym chodnikiem i jeśli w odpowiednim momencie nie przejdę na lewy, to muszę się wracać.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
526.	Reorganizacja ruchu na dojeździe do pl Armii Krajowej z kierunku zjazdu autostradowego. Poszerzenie pasów.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu

527.	rondo za mostem na Małą Nieszawkę	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
528.	Rozwiązanie problemu z ruchem na Placu Rapackiego, płynny najlepiej bezkolizyjny ruch pojazdów oraz bezkolizyjne przejście dla pieszych.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
529.	Schody i podjazd dla rowerów na most od strony bulwaru.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
530.	swobodny wyjazd z ulicy Nieszawskiej na most drogowy	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
531.	Ścieżka pieszo rowerowa brzegiem Wisły na taras widokowy na Podgórzu	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
532.	Ścieżka rowerowa aż do dworca.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
533.	Uporządkowanie przystanków autobusowych i przejść dla pieszych na Pl. Armii Krajowej	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
534.	W przyszłości tunel pod placem Rapackiego (2x2),	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
535.	Warto pomyśleć o przebudowie Placu Rapackiego i wpuszczeniu samochodów tunelem a górą przedłużenie deptaka starówki w stronę Przedmieścia Bydgoskiego.tak na podobę rozwiązania w Sopocie. Wpłyne to + turystyki w naszym mieście. Optyczne powiększenie starówki o planty i przedmieście bydgoskie które przy ciągłych renowacjach staje się niemniej atrakcyjne jak sama starówka.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
536.	ważne, żeby była możliwość przejścia na drugą stronę ulicę zaraz przy wjeździe/wyjeździe z mostu.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
537.	Wejście na most z bulwaru filadelfijskiego dla ruchu pieszego	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
538.	Wjazd na most pod Placem Rapackiego	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
539.	Wspólne przystanki autobusowe dla wszystkich autobusów na Pl. Armii Krajowej	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
540.	Wybór odpowiedzi w pierwszym pytaniu zależy od organizacji placu Armii Krajowej. W obecnej chwili bardzo ciężko jest tam rowerzyście (ale również pieszemu) zmienić stronę mostu - ze wschodniego pomostu na zachodni i odwrotnie. Trzeba korzystać z chodników i przejść dla pieszych, dochodząc przy tym do wiaduktu pod torami. Przy zachowaniu tego układu pomysł by droga rowerowa była tylko na jednym z pomostów jest zły i w praktyce nie będzie przestrzegany. Na Placu Rapackiego zmienić stronę można wygodniej - albo jadąc pod mostem, albo przez przejazd rowerowy na światłach na Placu Rapackiego. Warto by rozważyć budowę drogi rowerowej (łącznika ulicy Dybowskiej z zachodnim pomostem w formie ślimaka) pod mostem drogowym. Odcinek ten wymagałby wprowadzenia podjechania pod górę, ale przy odpowiednim wyprofilowaniu byłoby to wygodniejsze, szybsze i bezpieczniejsze niż próby sforsowania jezdni na Placu Armii Krajowej.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
541.	Zejscie na bulwar.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu

542.	Zintegrowana platforma komunikacyjna (przystanki autobusowe i tramwajowe) na Placu Armii Krajowej	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
543.	Zjeżdżając z mostu w stronę miasta, pas ruchu powinien pozostawać z lewej strony, tak aby wyjazd z Bulwaru był bezkolizyjny prawym pasem. Wyjazd z Chopina również powinien być bezkolizyjny (rozbiegówka). Plac A.K. powinien być tak przebudowany, aby po zjechaniu z mostu główna droga prowadziła w lewo, co wymusi naturalny ruch tranzytowy oddalony od niskiego wiaduktu.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
544.	Zmiana miejsca przejścia dla pieszych przy wiadukcie na Armii Krajowej. Jest usytuowane w niebezpiecznym miejscu.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
545.	Zmiana organizacji ruchu pieszych i rowerzystów pod wiaduktem kolejowym za mostem. Ponieważ jadąc rowerem, czy nawet idąc pieszo od strony mostu w kierunku ulicy Poznańskiej miniecie się z kimkolwiek pod tym wiaduktem graniczy z cudem. Proponowałbym usunięcie rury która tamtędy biegnie bądź poszerzenie chodnika zabierając kawałek ulicy.	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
546.	Zwiększenie bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych na Placu Armii Krajowej	Układ komunikacyjny po obu stronach mostu
547.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Chodnik i ścieżka rowerowa powinna być razem po jednej stronie mostu, aby było więcej miejsca na drogę dla pojazdów. Za razem zmieścił by się jeszcze jeden pas. Były by dwa pasy w jedną stronę, a prawy pas byłby tylko dla autobusów i taksówek. 2. Drogim, ale fajnym rozwiązaniem byłoby przywrócenie tramwaju na Podgórz. 3. Na placu Armii Krajowej powinno być duże rondo a pod nim tunele dla pieszych i rowerów. 4. Ulica Kujawska po dwa pasy w obu kierunkach. 5. Na placu Rapackiego powinny zniknąć wszelakie przejścia dla pieszych. Zamiast nich powinny pojawić się monitorowane przejścia dla pieszych. 	Uwagi łączone

548.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Chodnik po stronie starówki, ścieżka rowerowa po drugiej stronie. 2. Poszerzenie pasa drogi wykorzystując przestrzeń pomiędzy barierkami energochłonnymi, a konstrukcją stalową mostu. 3. Brak buspasa i tramwaju na moście. 4. Trzeci pas ruchu na moście, na którym zmienia się kierunek jazdy w zależności od pory dnia (np. rano pasem poruszają się auta w stronę centrum, a popołudniu w przeciwnym kierunku). Takie rozwiązanie powinno być bardzo wyraźnie oznakowane (np. aktywne znaki co 100 m na moście), a na wjazdach na ten pas powinny być szlabany fizyczne wyznaczające kierunek jazdy. 	Uwagi łączone
549.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przywrócić linię tramwajową do dworca PKP Główny. 2. Ścieżki rowerowe i chodniki dla pieszych powinny być po obu stronach, ponieważ o ile po stronie placu Rapackiego nie ma problemu z przejściem na drugą stronę (używając schodów, jednak należy je przebudować, przygotować dla wózków inwalidzkich i rodzin z dziećmi w wózkach) to od strony placu AK swobodne, bezkolizyjne i szybkie przejście jest bardzo utrudnione. 3. Zejścia z mostu w kier. Zamku Dybowskiego a także w kier. Klubu Budowlani także by się przydały. 4. Skonsultujcie z kierowcami samochodów ciężarowych jak skutecznie oznaczyć trasę dla samochodów, które nie zmieszczą się pod wiaduktem, to Oni mają problemy i to ich opinie powinniście wysłuchać, ponieważ będą najbardziej trafne. 	Uwagi łączone
550.	<ol style="list-style-type: none"> 1. rozważyłbym instalację platformy lęgowej dla rybitw. Most Zawackiej jest zamieszkały przez ok. 30 par tego gatunku, to mogłaby być nie lada atrakcja przyrodnicza. 2. Ruch rowerowy po poszerzonym ciągu rowerowym na przyszłym moście po stronie Podgórze, będzie zablokowany po zjeździe z mostu, bo przejazd pod wiaduktem jest bardzo wąski. Jeżeli rozpatruje się przebudowę pl. AK to należy uwzględnić poszerzenie ciągu pieszego i rowerowego pod wiaduktem kolejowym, a także wyprowadzenie ścieżki rowerowej w lewo do dworca. 3. Teraz być może puszczam wodze fantazji, ale zawsze zastanawia mnie, czy pod nieżeglownymi przęsłami mostu nie można by zainstalować turbin wiatrowych? Proszę o zadanie tego pytanie specjalistom. Tam przecież zawsze najmocniej wieje. 	Uwagi łączone
551.	<p>Chodnik dla pieszych od strony starówki i tam też zlokalizowany mini taras widokowy z ławką, skierowany na panoramę Bulwaru Filadelfijskiego.</p> <p>Ustawienie przynajmniej jednego śmietnika w połowie mostu.</p>	Uwagi łączone
552.	Dobre oświetlenie i kamery oraz ruch samochodowy dwupasmowy.	Uwagi łączone

553.	<p>Lewa strona mostu w kierunku Podgórze - przeznaczona pod ciąg pieszy (można podziwiać widok na panoramę Torunia). Prawa strona mostu w kierunku Podgórze przeznaczona na ścieżkę rowerową, umożliwi wpięcie do ścieżki rowerowej na wale Wiślanym w kierunku Nieszawki.</p> <p>Uwaga! Należy ścieżkę rowerową przebiegającą koło pomnika Popiełuszki należy zakończyć na Placu Rapackiego bądź przenieść na drugą stronę w stronę pomnika Piłsudskiego.</p> <p>Obecnie ścieżka rowerowa prowadząca przy zjeździe do hotelu Bulwar (Ślimak Getyński) jest bardzo niebezpieczna zarówno dla rowerzystów, pieszych i kierowców (Samochód ma obowiązek zatrzymania się i przepuścić rowerzystę a nie ma dostatecznej przestrzeni na zatrzymanie auta).</p> <p>Magda Stachowiak</p>	Uwagi łączone
554.	<p>Most wymaga odnowienia..może jakieś malowanie.</p> <p>Lepsze zaprojektowanie terenu po prawej stronie mostu.</p> <p>Powinien być ruch obustronne, a nie jak dotychczas, jadący w kierunku Starego Miasta czy też Bulwar Filadelfijski powinny mieć możliwość skręcenia w Ślimak Getyński, także na jezdni namalowałbym stosowną strzałkę</p>	Uwagi łączone
555.	<p>Może zamiast rozwiązań zaproponowanych w pytaniu 1 zastosować wydzielony pas dla rowerów na obu pasach ruchu? Takie rozwiązanie jest np. na ul. Warszawskiej i ul. Szumana.</p> <p>Co do pytania nr 2 - nie tylko zejście dla pieszych do Zamku Dybowskiego, ale i droga rowerowa. Skoro ścieżka ma prowadzić przez most drogowy na drugą stronę Wisły, musi kierować również do tego zabytku. Jest on bardzo ciekawy, a dotąd niewykorzystywany do promocji miasta. Wielu Torunian, nie wie jak tam trafić, a co dopiero turyści.</p>	Uwagi łączone
556.	<p>Najbardziej potrzebne jest trwałe, dobre jakościowo wyrównanie nawierzchni chodników.</p> <p>Podzielenia chodników na jedną część dla rowerów, drugą dla pieszych już próbowano, to nie działa. wszyscy chodzą i jeżdżą wszędzie, więc nie ma sensu tego dzielić.</p> <p>Powinno się zabezpieczyć zjazdy rowerowe z mostu w sposób umożliwiający włącznie się do ruchu (np. wjazd na jezdnię) bez łamania przepisów.</p> <p>Rozdzielenie chodnika i ścieżki na fragmencie zejścia/zjazdu z mostu obok hotelu Bulwar (gdy ścieżka przechodzi w łuk w prawo, a chodnik w lewo) nie działa. Piesi chodzą ścieżką. Dobrze byłoby zrobić z tego kontynuację ciągu pieszo-rowerowego i rozdzielić ruch pieszy i rowerowy dopiero na pasach.</p> <p>Zjazd rowerem z mostu w tym miejscu jest bardzo niebezpieczny. Kierowcy nie widzą przejazdu rowerowego. Być może warto pomalować go na czerwono.</p> <p>Wstawienie dodatkowych elementów na moście spowoduje blokowanie ruchu dla rowerów. Lepiej zachęcać gości do przejścia przez cały most i obserwowania panoramy z drugiego brzegu Wisły (stąd dobrym pomysłem są schody do zamku dybowskiego i na kępę bazarową).</p> <p>Należy pamiętać o potrzebach osób z niepełnosprawnościami - może zamiast schodów zamontować windy?</p>	Uwagi łączone
557.	<p>Poszerzenie jezdni likwidując lub modyfikując bariery ochronne na poboczach. Ruch pieszy odbywałby się od strony Starówki a rowerowy Bydgoskiego. Taras widokowy jest na Kępie i to wystarczy.Połączenie Kępy Bazarowej z mostem.Można zastanowić się nad torowiskiem, ale czy by było kiedyś wykorzystane ???</p>	Uwagi łączone

558.	<p>Powinno się wrócić do opcji jezdni o jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Pozostawić wygospodarowany środkowy pas dla komunikacji miejskiej oraz służb (policji, karetka pogotowia itp.) Przed zmianą organizacji ruchu na moście, korki tworzyły się przed przeprawą, ale w razie potrzeby karetki mogły przez most przejechać. Po wprowadzonych zmianach, korki tworzyły się na moście, uniemożliwiając służbą przejazd</p> <p>Ponadto środkowym pasem należy koniecznie poprowadzić linię tramwajową i zakończyć ponad 30letni brak linii do Dworca Głównego. Ruch tramwajów może być wahadłowy. Nowe tramwaje bardzo dobrze amortyzują, torowisko również może być wykonane na wpół elastycznych podkładach, aby zminimalizować drgania, które mogłyby być groźne dla mostu.</p> <p>Tramwaj powinien wrócić na Podgórz.</p>	Uwagi łączone
559.	Ścieżki rowerowe. Tarasy widokowe szersze chodniki i ścieżki	Uwagi łączone
560.	<p>Tarasy na wysokości 2 filaru w nurcie rzeki ,połączone ze sobą pod przęsłem. Lub tuż za 3 filarem w nurcie , również połączone ze sobą , z połączenia schody na Kępę Bazarową.</p> <p>Poszerzenie chodników przez wysunięcie ich po za za obrys konstrukcji umożliwi wydzielenie ścieżek rowerowych po obu stronach przeprawy. Ruch rowerowy tylko od strony jezdni. Zachowanie oryginalnych balustrad warunkiem bezwzględnie koniecznym.</p>	Uwagi łączone
561.	<p>W gronie znajomych rozważaliśmy inne rozwiązanie przejścia dla pieszych - może podziemne lub jakaś kładka ponad (?) na placu Armii Krajowej, a także Placu Rapackiego. Są to miejsca, które powinny być łatwo przejezdne, a pasy dla pieszych są szerokie (pl. rapackiego) dodatkowo łączą się tam także tory tramwajowe z ulicą. Na pl. armii krajowej przydałoby się także lepsze rozwiązanie przejścia dla pieszych, to paskudne miejsce dla pieszych, którzy mają mniejsze szanse w starciu z autem.</p> <p>Most z pewnością powinien mieć przystosowanie dla rowerów, to coś czego zawsze mi brakowało. Czy dwa pasy dla aut po obu stronach? Jeśli będzie korek to więcej aut będzie stało na moście, co może nie służyć tej starszej konstrukcji. Przejście przez most dla pieszych to zawsze atrakcja, ale umniejsza jej hałas aut i stricte wdychanie spalin. Może jakieś oryginalne rozwiązanie przejścia trochę poniżej lub powyżej poziomu sznura samochodów? Nie jestem konstruktorką takich przedsięwzięć, ale wierzę, że da się coś fajnego zrobić! :)</p>	Uwagi łączone
562.	<p>W przypadku podziału na: jedna strona - ścieżka rowerowa, druga strona - chodnik, to chodnik należałoby zlokalizować po stronie wschodniej tak by piesi mogli oglądać starówkę oraz skorzystać z lunet widokowych. Natomiast na pl. Armii Krajowej należałoby rozwiązać kwestię ścieżki rowerowej tak by wprowadzała ona ruch na zachodnią stronę przeprawy. Od strony Placu Rapackiego natomiast trzeba by było ścieżkę rowerową biegnącą po wschodniej stronie skierować na "ślimak" w kierunku Bulwaru. Rowerzyści powinni mieć również możliwość przejazdu ze wschodniej ścieżki na zachodnią przy pasach z sygnalizacją świetlną.</p>	Uwagi łączone

563.	<p>W przypadku zwiększenia szerokości chodnika pożądana byłaby obustronna komunikacja pieszo-rowerowa, zarówno po zachodniej jak i wschodniej stronie mostu. Przy zachowaniu dotychczasowej, niewielkiej szerokości chodnika, bezpiecznym, lecz bardzo (!) niekomfortowym rozwiązaniem byłoby rozdzielenie ruchu rowerowego i pieszego.</p> <p>W miarę możliwości projektowych i wykonawczych, bardzo pozytywnym i zachęcającym zamysłem byłby taras/balkon/znaczące poszerzenie chodnika, wraz z zejściem na Kępę Bazarową, po wschodniej stronie mostu. Nawet kosztem kilku drzew, których w tym samym miejscu wycięto znacznie więcej odkrywając widok na Zamek Dybowski, otrzymamy nowy punkt widokowy, przystanek w połowie mostu drogowego, zachęcający do spaceru na przyczółek dawnego mostu na ulicy Majdany i ponowne odkrycie rezerwatu przez turystów, ale przede wszystkim mieszkańców Torunia. Obecna "panorama" jest trudno dostępna i aby się tam dostać należy dwukrotnie nadłożyć drogi, co wcale nie zachęca do rozpoczynania spaceru, ponad kilometr tuż obok głośnego i intensywnego ruchu samochodowego. Punkt widokowy przez wielu postrzegany jest jako nieosiągalny, zaś nowy taras złamałby tę barierę psychologiczną.</p> <p>Pozdrawiam!</p>	Uwagi łączone
564.	<p>Więcej koszy na śmieci w kolorze zbliżonej do mostowego schowanych tak jak te dwa które są po środku mostu obecnie, można tam też wstawić po stronie wschodniej mniej więcej na środku ze trzy ławeczki schowane między przęsłami osłonięte wiatą przezroczystą od samochodów tak by można było spocząć i poprzyglądać się chwilę panoramie z mostu (bez oparc), po prostu poszerzyć most o co najmniej 1 metr (dobrze by było nieco więcej - 1,5-2 więcej z obu stron) i wyrysować kreską osobne pasy dla rowerów i pieszych. rowerowe pomalować oba brzegi czerwoną kreską ale nie robić tego na całym pasie bo to sprawi że przejazd będzie śliski - na mostach nie maluje się nawierzchni bo wilgoć - no ale sami na pewno lepiej wiecie), schody powinny być po obu stronach z zejściem na kępę bazarową na wysokości linii brzegowej, oraz należy zrobić schody na końcu mostu przy skarpce z zejściem do zamku - oczywiście po obu stronach z uwzględnieniem przejścia pod mostem z jednej strony na drugą stronę pod - np. przechodząc przez most od strony wschodniej na końcu schodzimy schodami i pod mostem przechodzimy chodniczkiem - dziś tam jest najczęściej błoto - na drugą stronę i po schodach wchodzimy w kujawską). tam też należy zrobić normalne niewielkie zjazdy rowerowe takie zwykłe proste ścieżki wyprofilowane tak by można było</p>	Uwagi łączone
565.	<p>Witam moje uwagi są takie, wyłączyć lewą stronę ruchu dla pieszych i rowerów i wtedy położyć pojedyncze tory które pozwolą na ruch tramwajów dwukierunkowych w którym dalej pojedzie też wyłączonym pasem dla pieszych i rowerów chodnikiem aż do Dworca Głównego , a na pl. Armii Krajowej duże rondo które pozwala na ruch samochodowy i powiększyć tunel kolejowy który jest na Pl. Armii Krajowej</p>	Uwagi łączone
566.	<p>Wypytać o temat tramwaju i zagospodarowanie terenu placu Armii Krajowej</p>	Uwagi łączone
567.	<p>Zakaz korzystania z mostu pojazdów powyżej 3,5 tony. Do tego powinna służyć nowa przeprawa przy Pl. Daszyńskiego. Odciąży to ruch w ścisłym centrum miasta.</p> <p>Wraz z remontem mostu im. Piłsudskiego należy zaplanować przebudowę Al. Jana Pawła II, tak aby w sąsiedztwie Pl. Rapackiego biegła tunelem, co stworzy wolne przejście - deptak w kierunku Bydgoskiego.</p>	Uwagi łączone
568.	<p>Aby remont przebiegł szybko i sprawnie</p>	Wykonanie
569.	<p>Dobry odpływ wody deszczowej, w obecnym stanie, przy każdej większej ulewie tworzą się ogromne kałuże które potem są rozjeżdżane przez kierowców. Jest to ogromny problem ponieważ już kilka razy widziałem i sam miałem „okazję” zostać ochlapanym.</p>	Wykonanie

570.	Jak będzie zorganizowany ruch podczas remontu?? :D Najważniejsze jak dla mnie, dlatego, że codziennie tamtędy do pracy jeżdżę :(Wykonanie
571.	Jeśli remont mostu wiązałby się z całkowitym jego zamknięciem, konieczne jest zorganizowanie przez miasto innej przeprawy (most pontonowy) w podobnej lokalizacji.	Wykonanie
572.	Jeżeli to byłoby tylko możliwe, nie zamykać mostu na czas remontu. Np. ruch wahadłowy, czy nawet czasowy 7-8, 16-17	Wykonanie
573.	lepiej się zastanówcie jak zaplanować remont aby nie sparaliżować miasta, kwestie związane z zejściami do Zamku czy lunetami są dla mnie śmieszne i naprawdę mało ważne	Wykonanie
574.	Na czas remontu most powinien być częściowo udostępniony - niewyobrażalna jest sytuacja, aby mieszkańcy lewobrzeżnej części torunia mieli dostępny tylko jeden nowy most, bowiem dla wielu z nich czas dojazdu do pracy i z powrotem drastycznie by się wydłużył. Niestety zdeorganizowałoby to, życie w wielu rodzinach.	Wykonanie
575.	Nie przecinanie kłódek podczas remontu.	Wykonanie
576.	Nie wyobrażam sobie, że nagle ruch na moście zostanie zamknięty, mam nadzieje, mam nadzieję że podczas prac będzie zamykana jedna nitka, zarówno dla ruchu kołowego jak i pieszego.	Wykonanie
577.	Nie zamykać mostu całkowicie na czas remontu!!!	Wykonanie
578.	Nie zamykać mostu na czas remontu. Ewentualnie położyć most pontonowy.	Wykonanie
579.	Nierówny asfalt.:)	Wykonanie
580.	Nowa nawierzchnia dla wszystkich użytkowników !!!! I wyremontujcie nawierzchnie przy bulwarach bo ograniczenie do 40km/h to za duzo! Masakra, nie idzie tam normalnie jechac, pozdrawiam	Wykonanie
581.	Odmalować to żelastwo	Wykonanie
582.	Podczas remontu most powinien być przejezdny, remont prowadzony nocą, tak jak to przebiega w cywilizacji.	Wykonanie
583.	Podczas remontu mostu należy bezwzględnie uruchomić zastępczo most drewniany	Wykonanie
584.	Praca przy remoncie powinna wykonać firma , która zagwarantuje wykonywanie jej przez trzy zmiany na dobę . W nocy prace oczywiście w mniejszym składzie i mało uciążliwe . Inspekcja Pracy powinna często sprawdzać (bez zapowiedzi) czy prace wykonują fachowcy , czy ludzie na czarno z " łapanki " spod budki z piwem . Gdzie znajdę informacje o przejezdności mostu podczas remontu ? . Pozdrawiam serdecznie i życzę powodzenia przy realizacji tej trudnej inwestycji .	Wykonanie
585.	Prosimy o nie zamykanie mostu na czas remontu. Wrócą znów czasy korków w Toruniu, stania w nich około godziny. Ruch wahadłowy będzie utrudnieniem, ale mimo wszystko będzie lepszym rozwiązaniem niż Całkowite zamknięcie mostu. Nas ludzi mieszkających za Wisłą przybywa, bardzo prosimy o potraktowanie nas i naszego problemu z przeprawą na "drugą stronę:" poważnie. Serdecznie pozdrawiam	Wykonanie
586.	Prośba, aby most w trakcie remontu nie został całkowicie zamknięty dla ruchu drogowego :)	Wykonanie
587.	Przy remoncie mostu należy pamiętać o takim rozłożeniu prac, aby nie było momentu, że most jest całkowicie zamknięty!!!	Wykonanie
588.	Przy remoncie tego mostu proszę go całkowicie nie zamykać. Gdyż nowy most nie zdoła przyjąć tak wielu samochodów (chodzi tu oczywiście o wjazdy na most).	Wykonanie
589.	Rozsądne planowanie remontu, aby na jego czas znów nie zakorkować miasta.	Wykonanie

590.	<p>socjologicznie źle sformułowana ankieta: jak ludzie mogą coś mieć albo nie to wybiorą mieć jak najwięcej i będą głosować za zejściem, schodami, tarasami i lunetami, chociaż część jest niepotrzebna</p> <p>remontujcie po 1 pasie, a dwa pozostałe niech będą przejezdne; i nie róbcie tarki</p> <p>Uwaga dotycząca nowo wybudowanego mostu: dlaczego jadąc od Pacyfiku w kierunku Łódzkiej jest "tarka", a nie gładka nawierzchnia (na odcinku ok 500 m)? to bardzo irytujące</p> <p>poza tym dobrze pracujecie; pozdrowienia</p>	Wykonanie
591.	Szybko i sprawnie wykonany remont...życzę powodzenia	Wykonanie
592.	Uważam że most nie powinien być całkowicie zamknięty. Powinien być remontowany na kilka części, aby zawsze dwa pasy ruchu były dostępne.	Wykonanie
593.	W czasie rozbudowy i remontu możliwość przejechania przez most J.Piłsudskiego dla komunikacji miejskiej	Wykonanie
594.	<p>W trakcie remontu, czasowa organizacja ruchu powinna zabezpieczyć ruch na remontowanym moście (względnie zamiennym w tej samej lokalizacji) pieszych, rowerzystów, służb miejskich, MPK i karettek ratunkowych.</p> <p>Nie wyobrażam sobie sytuacji, w której celem przeprawy pieszej czy rowerowej na starówkę, trzeba będzie kierować się przez nowy most. To samo dotyczy mieszkańców dojeżdżających do szkół i miejsc pracy w obrębie Starego Miasta.</p> <p>O karetkach ratunkowych nie trzeba wspominać.</p>	Wykonanie
595.	W trakcie renowacji mostu dopuszczenie ruchu jednostronnego, zarówno dla pojazdów, jak i dla pieszych.	Wykonanie
596.	<p>Witam mam nadzieje, ze w trakcie remontu mostu zrobicie Państwo przeprawę przez Wiśle jak było w latach 80 gdzie samochody osobowe mogły przejechać mostem pontonowym bo rozumiem,,ze w trakcie remontu będzie most zamknięty, bądź otworzycie jedna nitkę, bo inczej nie widzę rozwiązania bez przeprawy pontonowej</p> <p>Pozdrawiam</p> <p>Tomek</p>	Wykonanie
597.	wymiana nawierzchni asfaltu i mniej kamer	Wykonanie
598.	zróbcie go tak aby za 10 lat nie trzeba go znowu remontować.	Wykonanie
599.	Żeby nowy most nie był tak dziurawy :) i żeby był ładnie oświetlony bo jest brzydko :)	Wykonanie

/-/