



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH INSTYTUCJI

Urząd Gminy Dopiewo

Koncepcja rozwoju układu drogowego Gminy Dopiewo
Raport przedstawia wyniki za okres 12.05.2025 - 25.05.2025





Spis treści

Ankieta konsultacji społecznych

Wyniki ze względu na poszczególne obszary i pytania

Charakterystyka głosujących

Dane instytucji



Ankieta konsultacji społecznych

Koncepcja rozwoju układu drogowego Gminy Dopiewo

Zapraszamy do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych, których przedmiotem jest robocza wersja koncepcji rozwoju układu drogowego Gminy Dopiewo.

Opis konsultacji:

Przedmiotem konsultacji społecznych jest prezentacja roboczej wersji koncepcji rozwoju układu drogowego Gminy Dopiewo. Koncepcji ma na celu zoptymalizowanie obecnej sieci drogowej oraz wskazanie nowych rozwiązań, które umożliwią jej dostosowanie do dynamicznie rosnących potrzeb naszej gminy. Opracowanie to pozwoli na zabezpieczenie terenów pod przyszłe inwestycje drogowe oraz wytyczenie kierunku działań w zakresie planowania infrastruktury drogowej.

Zapraszamy zainteresowanych mieszkańców do składania uwag i sugestii. Wszystkie uwagi i sugestie Urząd Gminy Dopiewo prześle do projektanta. Zależy nam na Państwa opinii – ponieważ Państwo jako użytkownicy lokalnych dróg najlepiej znają ich codzienne wyzwania. Kto może wziąć udział:

Wszyscy zainteresowani opracowaną koncepcją oraz użytkownicy ruchu drogowego w Gminie Dopiewo

Jak można wziąć udział:

Składanie uwag i sugestii w terminie 12.05.2025 r. do 25.05.2025 r. w następujących formach: pisemnej składanie uwag i opinii do koncepcji rozwoju układu drogowego Gminy Dopiewo

- na formularzu konsultacji, który stanowi załącznik do zarządzenia nr 181/2025 Wójta Gminy Dopiewo z dnia 28 kwietnia 2025 roku, ([link do zarządzenia](#))
- elektronicznie, poprzez platformę dopiewo.konsultacjejst.pl.

Kontakt:

Justyna Bartkowiak, Referat Inwestycji, tel. 618 906 417, e-mail: justyna.bartkowiak@dopiewo.pl

Czas trwania konsultacji

Data rozpoczęcia 12.05.2025 12:00

Data zakończenia 25.05.2025 23:59

Liczba ankiet

W ramach prowadzonych konsultacji Ankietę konsultacyjną wypełniło **71** uczestników.

Do pobrania

- [Koncepcja Układu Drogowego - Gmina Dopiewo - układ podstawowy.pdf](#)
- [Koncepcja Układu Drogowego - Gmina Dopiewo - ogólne propozycje.pdf](#)
- [Koncepcja Układu Drogowego - Gmina Dopiewo - szczegółowe propozycje cz. 1.pdf](#)
- [Koncepcja Układu Drogowego - Gmina Dopiewo - szczegółowe propozycje cz. 2.pdf](#)



Wyniki ze względu na poszczególne obszary i pytania

Wnioski i uwagi dotyczące koncepcji rozwoju układu drogowego Gminy Dopiewo

Odpowiedź osoby głoszącej

Odpowiedź

Pytanie: Uwaga dotyczy miejscowości Skórzewo: Brak uwzględnienia podstawowych potrzeb małoletnich mieszkańców osiedla Cytrusowego w Skórzewie. Pomimo wielu głosów i od lat zauważalnego niebezpiecznego przechodzenia dzieci przez Rów (strumyk wzdłuż tzw. promenady) w miejscach do tego niedozwolonych w kolejnych planach dotyczących dróg potrzeba ta nie jest uwzględniana. Dzieci już w trzech miejscach (mowa o dzieciach w wieku 8-13 lat!) samodzielnie wrzucają palety do strumyka celem skrócenia sobie drogi do szkoły. Realizując tak dużą inwestycje w obszarze drogowym należy zabezpieczyć środki na chociażby kładki pieszo-rowerowe dla dzieci celem zwiększenia bezpieczeństwa małoletnich. Dzieci w sposób naturalny wskazały miejsca (na wysokości ul. Tymiankowej, na wysokości ul. Kokosowej). Docelowo, w ramach projektu należałoby połączyć osiedle Cytrusowe z ul. Kozierowskiego celem przekierowania tam części porannego i popołudniowego ruchu z ulicy Poznańskiej.

Odpowiedź:

Część wniosku nie dotyczy zakresu Koncepcji Układu Drogowego Gminy Dopiewo zwanego dalej KUDD. Obecnie opracowywana jest dokumentacja projektowa obejmująca m.in. wskazane przejście przez rów. Propozycja rozwoju układu podstawowego 4. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa* zawiera rozwiązania poprawiające powiązanie os. Cytrusowego z ul. Kozierowskiego poprzez łącznik do ul. Batorowskiej (propozycja szczegółowa 4.3.)

Pytanie: Jestem głęboko zaniepokojony brakiem uwzględnienia w planowanych działaniach miejscowości Skórzewo – jednej z najgęściej zaludnionych i jednocześnie najbardziej zakorkowanych miejscowości w naszej gminie. Pomimo iż Skórzewo stanowi miejsce zamieszkania ok. 1/3 mieszkańców całej gminy, a jego układ drogowy – w szczególności ul. Poznańska oraz rondo na ul. Malwowej – codziennie mierzy się z poważnymi problemami komunikacyjnymi, koncepcja rozwoju nie przewiduje dla tej miejscowości żadnych konkretnych zmian czy inwestycji drogowych. Obecne natężenie ruchu, zwłaszcza w godzinach szczytu, powoduje znaczne utrudnienia dla mieszkańców, a także stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Sytuacja ta pogarsza się z roku na rok, w związku z dynamicznym rozwojem budownictwa mieszkaniowego w tej części gminy. Wnoszę o uwzględnienie w koncepcji rozwoju następujących elementów dla Skórzewa: – modernizacja i poszerzenie ul. Poznańskiej, – poprawa przepustowości i organizacji ruchu na rondzie ul. Malwowej, – rozbudowa alternatywnych tras dojazdowych do Poznania i innych części gminy, – uwzględnienie Skórzewa w planach rozwoju transportu publicznego i jego integracji z Poznaniem. Pominięcie Skórzewa w obecnej koncepcji jest niezrozumiałe i nieakceptowalne z perspektywy potrzeb mieszkańców. Apeluję o korektę planu i uwzględnienie działań infrastrukturalnych, które realnie poprawią jakość życia i bezpieczeństwo w tej dynamicznie rozwijającej się miejscowości.

Odpowiedź: Rozwiązania problemów występujących w Skórzewie zaprezentowane są w rozwiązaniu nr 4. Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa. Intensywne zagospodarowanie obszaru wsi Skórzewo uniemożliwia wytrasowanie nowych przebiegów dróg zbiorczych, które odciążą ul. Poznańską oraz poprawiły warunki ruchu w kierunku do Poznania. Proponuje się budowę nowych oraz przebudowę i rozbudowę istniejących dróg lokalnych i dojazdowych, które poprawią połączenie z DW307 przejmując część potoków ruchu z najbardziej obciążonych odcinków. Rozbudowa ul. Poznańskiej (poszerzenie) nie jest możliwa ze względu na istniejące zagospodarowanie, jednocześnie spowodowałaby wzrost ruchu, co nie jest pożądanym efektem. Organizacja ruchu oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego nie są przedmiotem KUDD.

Pytanie: Błagam, zróbmy nakaz jazdy w prawo na wyjazdach np. z lidla w Skórzewie, żeby nie było tyle lewoskrętów. To wszystko się korkuje, sprawia że jest niebezpiecznie też dla rowerzysty i pieszka. Prawoskręt w kierunku ronda to poprawi, to głosy wielu mieszkańców. Te wysepki do lewoskrętu nie działają, za dużo jest zamieszania na poznańskiej

Odpowiedź:

Organizacja ruchu nie jest przedmiotem KUDD

Pytanie: Nakaz skrętu w prawo przy wyjazdach z bocznych ulic na ulicę Poznańską, np z lidla na ulicę Poznańską

Odpowiedź: Organizacja ruchu nie jest przedmiotem KUDD



Pytanie: Przede wszystkim należy przyspieszyć przejazd głównymi arteriami. Po pierwsze usuwając przestarzałe ograniczenia do 40km/h na terenie miejscowości w całej gminie, przywracając normalne 50, a po drugie tworząc trasy alternatywne o prędkościach większych niż 50km/h z jak najmniejszą ilością dróg odchodzących aby uniknąć przypadku ul. Poznańskiej w Skórzewie lub Dąbrówce które korkują się poprzez ilość zatrzymań w celu wypuszczenia kogoś włączającego się do ruchu. Dojazd do takich arterii powinien odbywać się równolegle i kanalizować w kilku punktach włączenia. Życie nocne gminy ogranicza się do terenów prywatnych dlatego sygnalizacja świetlna powinna być wyłączana wcześniej, najpóźniej o godzinie 23. Odnośnie układu podstawowego, żadna z propozycji nie zawiera połączenia 'drogi wzdłuż torów' z drogą 2416P w kierunku Plewisk i ul. Grunwaldzkiej od strony Gołusek. Najbliższe pożądanego rozwiązania byłaby wersja 4, najlepiej uzupełniona o łącznik wzdłuż drogi S11 lub na krótszym odcinku do aktualnego zakrętu który mógłby być przekształcony w skrzyżowanie tradycyjne lub o ruchu okrężnym. Łącznik DW307-Dopiewo powinien być projektowany dla prędkości 60km/h, lub najlepiej o ze zwiększoną klasą dla 90km/h. Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa powinno zawierać zapewnienie nietworzenia nowych skrzyżowań w ciągu drogi 2401P a wszelki ruch rozprowadzający powinien być prowadzony tworzonymi nowymi drogami równoległymi, zapewni to uniknięcie w przyszłości błędów ulicy Poznańskiej, które niestety już teraz widać przy Biedronce, do której dojazd powinien być wyłącznie od strony przedszkola, z przesunięciem utworzonego pasa do skrętu zamiast tworzenia nowego zjazdu. Obwodnica Konarzewa powinna być projektowana dla prędkości 60km/h, lub najlepiej o ze zwiększoną klasą dla 90km/h. Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3 W2 jest wersją lepszą, mniej wpływającą na nieuniknioną przyszłą zabudowę Pałędzia. Jednocześnie eliminuje koszty budowy niepotrzebnej obwodnicy Pałędzia.

Odpowiedź: Organizacja ruchu nie jest przedmiotem KUDD

Propozycja 1. Droga wzdłuż torów w jednym z wariantów zakłada włączenie się do ul. Grunwaldzkiej w Poznaniu, natomiast połączenie DWT z DP2416P zapewniane jest pośrednio przez propozycję 7. Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3. Bezpośrednie połączenie DWT z DP2416P wymagałyby realizacji bezkolizyjnego skrzyżowania (wiaduktu lub tunelu) z LK3., a funkcje uzupełniające dla ww. wymienionych propozycji stanowi istniejąca ul. Kolejowa z wiaduktem nad LK3.

Propozycja rozwoju układu podstawowego 4. Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa przedstawia koncepcję realizacji równoległych ciągów łączących ze sobą elementy układu podstawowego prowadzące ruch ze Skórzewa w kierunku DW307. Intensywne zagospodarowanie obszaru wsi Skórzewo uniemożliwia wytrasowanie nowych przebiegów dróg zbiorczych, które odciążą ul. Poznańską oraz poprawiły warunki ruchu w kierunku do Poznania. Proponuje się budowę nowych oraz przebudowę i rozbudowę istniejących dróg lokalnych i dojazdowych, które poprawią połączenie z DW307 przejmując część potoków ruchu z najbardziej obciążonych odcinków.

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7. Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3 oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

Pytanie: Składam wniosek o ujęcie w planie budowy dróg utwardzonych w Gołuskach. Poczynając od Stokrotki (gdzie planowana jest budowa oświetlenia). Dodatkowo wszystkie drogi odchodzące od Stokrotki, tj. Bratkowa, Margaretkowa, Fiołkowa i Irysowa. Szczególnie pragnę podkreślić priorytet inwestycji na ulicy Margaretkowej, która w ostatnich latach bardzo się rozrosła, powstało wiele domów, a aktualnie wszystkie działki budowlane są sprzedane i właściciele są zainteresowani przekazaniem drogi pod zarządek gminy. Co warto podkreślić mieszkańcy m.in. ulic Margaretkowej, zobligowali się do inwestycji w postaci doprowadzenia na własnych kosztach instalacji światłowodowej, we współpracy z firmą Fiberhost (inwestycja ma zostać zrealizowana w ciągu 12 miesięcy).

Dodatkowo mieszkańcy tej ulicy złożyli wniosek do ZUK w sprawie budowy kanalizacji sanitarnej. Dodatkowo wnioskuję w przyszłości o inwestycję w postaci ścieżki rowerowej z Gołusek do Plewisk, droga charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, dodatkowo wiele osób pokonuje ten odcinek na rowerze. To z pewnością zwiększyłoby bezpieczeństwo. Domyślam się, że inwestycja wymaga współpracy dwóch gmin Komornik i Dopiewo, ale wierzę w pozytywny odbiór wniosku. Wszelkie działania mają na celu zwiększenie komfortu mieszkańców i atrakcyjności gminy do życia i zamieszkania. Liczę na pozytywne rozpatrzenie wniosku 😊

Odpowiedź:

Wskazany w wniosku układ dróg wewnętrznych nie jest przedmiotem KUDD

W 2025 roku zostaną opracowane kryteria oceny, na podstawie których przygotowany zostanie plan budowy dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach, w Gminie Dopiewo.

Gmina Dopiewo złożyła wniosek o dofinansowanie budowy ścieżki rowerowej od Gołusek do granic z Gminą Komorniki. W przypadku przyznania środków jej budowa planowana jest do końca 2027 roku.

Pytanie: Składam wniosek o rozpatrzenie przesunięcia drogi w Pałędziu bliżej ul. Orzechowej ponieważ mam działkę na ul. Spokojnej i ta droga ma



przebiegać zaraz za moim płotem, a także moich sąsiadów jest tutaj 5 działek graniczących z tą inwestycją. czy będzie jakieś spotkanie pokazujące dokładny przebieg tej drogi ?, bo z tych mapek słabo jest to określić.

Odpowiedź:

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego we wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszym rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

Pytanie: Szanowni Państwo. Jestem mieszkańcem Pałędzia, ulica Spokojna. Z koncepcji rozwoju układu drogowego wynika, że Gmina planuje wybudować drogę tuż za moim płotem. We wcześniejszej koncepcji droga miała przebiegać przy ulicy Orzechowej. Co się zmieniło, że ta koncepcja uległa zmianie? Jaki jest tego powód? Proszę o odpowiedź mailową. 14 lat temu szukając ciszy i spokoju od zgiełku miasta zakupiliśmy działkę w Pałędziu na ulicy Spokojnej. Cisza, spokój, śpiewające ptaki przez cały dzień spowodowały o wyborze tego urokliwego miejsca. Nie kupowaliśmy działki przy ruchliwej głównej drodze świadomie. Cena zakupu działki była tym samym znacznie wyższa od działek znajdujących się przy drodze głównej w Pałędziu czy też w Goluskach. Odpoczynek w ogrodzie, w ciszy, w miejscowości Pałędzie po pracy jest dla mnie bardzo potrzebny. Mam zalecenia od lekarza o odpoczynku w ciszy. Plany Gminy jednak chcą ten spokój i ciszę zakłócić. Prowadząc drogę przy mojej działce i działkach sąsiadów zakłócą Państwo nasz spokój oraz spowoduje to również spadek wartości cen naszych nieruchomości. Czy Gmina zapłaci nam za to odszkodowanie? Jeżeli przedstawicielom Gminy Dopiewo zależy na dobru mieszkańców, a uważam, że tak właśnie jest, to wnioskuję aby droga w Pałędziu została przesunięta w stronę ulicy Orzechowej gdzie znajduje się tylko 1 dom. Od strony ulicy Spokojnej tych domów jest aż 6. Według koncepcji wynika, że 6 rodzin będzie przez Państwa obciążona dyskomfortem, hałasem i spaliniami. Tym bardziej, że jest miejsce na ulokowanie drogi jak najdalej od istniejących już domów. Należałoby zaplanować drogę tak, aby w jak najmniejszym stopniu uprzykrzyć życie obecnym mieszkańcom Gminy Dopiewo, odprowadzającym podatki w tejże Gminie. Ekrany akustyczne oczywiście jak najbardziej wskazane. Ważne jest także dobro zwierząt mieszkających w kanale/rowie. Jest tam oaza bobrów, o której należy pamiętać. Dlatego budowa drogi wzdłuż słupów energetycznych byłaby najmniej uciążliwa dla mieszkańców ulicy Spokojnej. Droga powinna zostać skierowana w stronę stawu przy ulicy Jana Mariana Żelazko, tak jak w pierwotnej koncepcji z 2024 roku.

Należałoby się zastanowić nad sensem budowy nowej drogi w Pałędziu. Mamy już ulicę Pocztową, która jest wystarczająca do obecnego ruchu. Problemem jest tylko przejazd kolejowy. Po wybudowaniu tunelu problem korków zniknie.

Jeżeli chodzi o chodniki to tymi chodnikami prawie nikt się nie porusza. Oczywiście można postawić barierki oddzielające chodnik od ulicy ze względów bezpieczeństwa. Mieszkańcy Gminy Dopiewo i nie tylko poruszają się głównie autami. Świadczą o tym zapchane ulice pod szkołą podstawową przy ulicy Malinowej w Pałędziu, pełne parkingi pod Lidlem i Biedronką. Obserwując nowo wybudowaną drogę w Goluskach wynika, że tymi chodnikami, ścieżkami rowerowymi faktycznie prawie nikt nie jeździ. W obecnych czasach prawie wszyscy przemieszczają się autami. Dzieci do szkoły dojeżdżają busami. Jaki zatem jest sens wydawać pieniądze na drogi z szerokimi chodnikami i ścieżkami rowerowymi, które nie będą wykorzystywane. Za pieniądze wydane na budowę nowych dróg, można szutrowe drogi gminne zamienić w ulicę z kostki. To podniosłoby komfort życia mieszkańców. Mieszkańcy czekają na tunel i na budowę dróg gminnych doprowadzających dojazd do swoich posesji.

Ulica Pocztowa jest wystarczająca na potrzeby mieszkańców. Budowa tunelu wyeliminuje korki w Pałędziu. Ulica Pocztowa w Pałędziu będzie bezkorkowa.

Podsumowując: -budowa drogi jak najdalej od płotów działek znajdujących się na ulicy Spokojnej, - wykorzystanie szerokiego pasa zieleni - zainstalowanie ekranów akustycznych, -odszkodowanie za spadek wartości nieruchomości -pozostawienie głównej ulicy Pocztowej w Pałędziu w roli jaką spełnia teraz.

Odpowiedź:

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego we wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszym rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7.Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3 oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

W 2025 roku zostaną opracowane kryteria oceny, na podstawie których przygotowany zostanie plan budowy dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach, w Gminie Dopiewo.

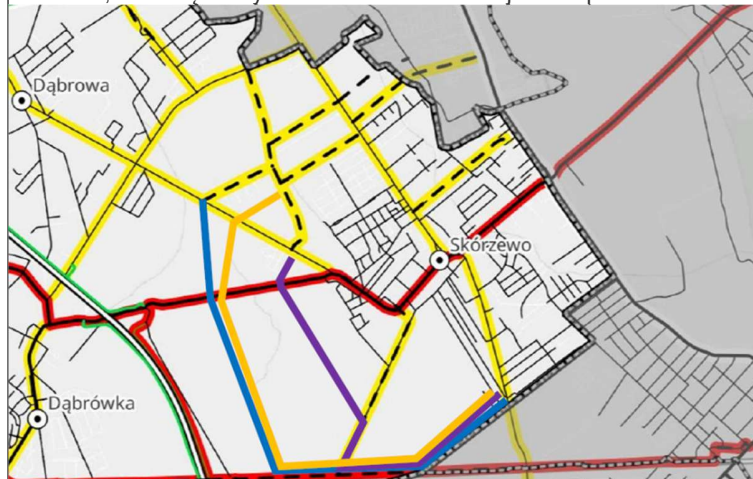


Pytanie: Czy nie lepiej jakby połączyć ulice Grafitową z Batorowską poprzez ulicę nektarowa? Omijając przy tym przejazd ulica Grafitową przy placu zabaw. Byłoby prościej i bezpieczniej.

Odpowiedź:

Propozycja 4.5. Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa – Grafitowa stanowi jeden z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307, natomiast nowo projektowana droga rozdzielająca os. Grafitowe od placu zabaw jest już przewidziana w MPZP. Ulica Nektarowa także stanowi jeden z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307.

Pytanie: Uważam, że przedstawiony układ nie rozwiąże problemu komunikacyjnego w Skórzewie - potrzebne nam mini obwodnice, które połączą wylotowe drogi miejscowości oraz drogi nowych osiedli. Przesyłam drogą mailową 3 warianty koncepcji układu komunikacyjnego. Proszę mieć na uwadze to, że to są tereny niezabudowane i w dużej mierze póki co nie mieszkaniowe - nie jak w przypadku ul. Grafitowej.



Co do Grafitowej to uważam, że nie jest dobre rozwiązanie prowadzić przez osiedle trasę główną, choć faktycznie należy ją poszerzyć, obok jest pusta działka gdzie w mpzp jest wrysowana szersza droga - 2KD-L. Od paru lat sygnalizuję Wójtom o układzie komunikacyjnym Skórzewa, może tym razem się uda, także wysłałam pytanie do gminnego prawnika: co stoi na przeszkodzie by kupić grunt od miasta Poznania? Czekam na odpowiedź w sprawie przedstawionych koncepcji jak i pytania oraz uważam, iż byłoby miłe zaskoczenie jeśli Państwo chcieli się spotkać z aktywnymi mieszkańcami w zakresie tych konsultacji i przedyskutować z nimi ten temat.

Odpowiedź:

W trakcie prac koncepcyjnych przeanalizowano rozwiązania zbliżone do zaproponowanych na załączniku graficznym przebiegów „mini obwodnic”, wyniki analiz wskazują, że efektywniejsze dla układu podstawowego są rozwiązania przedstawione w 1.4. Droga wzdłuż torów - odcinek Kolejowa-Polna wraz z drogą serwisową oraz 1.5. Droga wzdłuż torów - odcinek Polna-Spółdzielcza wraz włączeniem do ulicy Poznańskiej w Skórzewie.

Ulica Grafitowa stanowi natomiast jeden z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 i jej rozbudowa jest konieczna dla udrożnienia układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy.

Część wniosku jest poza zakresem KUDD - wniosek nie dotyczy układu podstawowego. Jednocześnie zaznaczamy, że Gmina Dopiewo planuje przeprowadzić rozmowy z Miastem Poznaniem w zakresie terenów pod budowę DWT.

Pytanie: Ulica Grafitowa jest bardzo wąską ulicą, z chodnikiem tylko po jednej stronie. W połowie nie nadaje się do poszerzenia ze względu na obecność parkingu. W pobliżu przedszkole i plac zabaw, które po rozbudowie ulicy będą dużo mniej bezpieczne.

Odpowiedź:

Ulica Grafitowa stanowi jeden z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 i jej rozbudowa jest konieczna dla udrożnienia układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy.

Nowo projektowana droga rozdzielająca os. Grafitowe od placu zabaw jest już przewidziana w MPZP i stanowi jedno z kluczowych elementów rozwoju układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy.

Pytanie: Protestuję przeciwko zmianie drogi. Grafitowa i całe osiedle jest oaza spokoju i miejscem gdzie jest dużo rodzin z dziećmi. Dla spokoju i bezpieczeństwa bliskich protestuję. Mogą się państwo spodziewać pozwu spowodowanego obniżeniem wartości naszych mieszkań.

Odpowiedź:

Ulica Grafitowa stanowi jeden z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 i jej rozbudowa jest konieczna dla udrożnienia układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy.



Pytanie: Wniosek - nie zgadzamy się na rozbudowę drogi Gra towej i rozdzielania placu zabaw na 6 etapie od parkingu. Droga wewnętrzna wzdłuż osiedla gra towego nie powinna być rozbudowana i powinna zostać tylko i wyłącznie drogą dojazdową mieszkańców poszczególnych etapów osiedla gra towego. Nie zgadzamy się z pomysłem rozbudowy tej drogi. Zwiększy to bardzo mocno ruch przez nasze osiedle, który i tak już jest spory biorąc pod uwagę ilość budynków. Ponadto droga według planów ma rozdzielać plac zabaw od parkingu na 6 etapie co jest kompletnie nieprzemyślane. Plac zabaw zostanie odcięty, dzieci nie będą się mogły w spokoju i przede wszystkim bezpiecznie bawić, ponieważ dookoła będzie droga, która będzie miała ogromne natężenie ruchu. Uważam, że jeśli już ma iść jakaś droga to powinna iść za placem zabaw a nie pomiędzy parkingiem a placem zabaw. Gra towa powinna być tylko drogą wewnętrzną a jako łącznik powinien być zagospodarowany teren na działce sąsiadującej na lewo z Osiedlem Gra towym (7 etap). Działki 388/1, 388/2, 471/1 - tam powinna iść droga i ewentualnie łączyć się z Grawitową na wysokości drogi Gurowo.

Odpowiedź:

Ulica Grawitowa stanowi jeden z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 i jej rozbudowa jest konieczna dla udrożnienia układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Nowo projektowana droga rozdzielająca os. Grawitowe od placu zabaw jest już przewidziana w MPZP.

Przedłużenie ul. Nektarowej w przebiegu zaproponowanym we wniosku w znaczny sposób ingeruje w obowiązujące MPZP, dlatego takie rozwiązanie zostało odrzucone w wyniku analiz.

Pytanie: Droga wewnętrzna biegnąca wzdłuż Osiedla Gra towego nie powinna być rozbudowywana – powinna pozostać wyłącznie drogą dojazdową dla mieszkańców poszczególnych etapów osiedla. Zdecydowanie sprzeciwiamy się planom jej rozbudowy, gdyż spowoduje to znaczne zwiększenie natężenia ruchu na terenie osiedla, które już teraz – ze względu na liczbę budynków – jest intensywnie użytkowane. Dodatkowo, zgodnie z przedstawionym planem, droga miałaby przebiegać pomiędzy placem zabaw a parkingiem na etapie szóstym, co uważamy za rozwiązanie nieprzemyślane. W ten sposób plac zabaw zostałby odcięty, a dzieci nie mogłyby bawić się w spokoju i – co najważniejsze – w bezpiecznych warunkach. Droga z intensywnym ruchem w bezpośrednim sąsiedztwie placu zabaw stwarza poważne zagrożenie. Jeżeli jednak nowa droga miałaby powstać, powinna zostać poprowadzona za placem zabaw, a nie pomiędzy nim a parkingiem. Ulica Grawitowa powinna nadal pełnić funkcję wyłącznie wewnętrznej drogi osiedlowej. Jako alternatywny łącznik proponujemy.

wykorzystanie terenu znajdującego się na działkach sąsiadujących z Osiedlem Gra towym (etap 7) – działki nr 388/1, 388/2 oraz 471/1. To właśnie tam powinna zostać poprowadzona nowa droga, ewentualnie z połączeniem z ulicą Gra tową na wysokości drogi Gurowo.

Odpowiedź:

Ulica Grawitowa stanowi jeden z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 i jej rozbudowa jest konieczna dla udrożnienia układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Nowo projektowana droga rozdzielająca os. Grawitowe od placu zabaw jest już przewidziana w MPZP

Przedłużenie ul. Nektarowej w przebiegu zaproponowanym we wniosku w znaczny sposób ingeruje w obowiązujące MPZP, dlatego takie rozwiązanie zostało odrzucone w wyniku analiz.

Pytanie: Przy rozbudowie ulicy Gra towej w Skórzewie, należałoby uwzględnić budowę spowalniaczy. Już teraz prędkość jest tutaj nagminnie przekraczana. Powstanie łącznika pomiędzy ul. Kozierowskiego a ulicą Leśną sprawi, że ruch na ulicy Gra towej jeszcze wzrośnie. Konieczne są spowalniacze.

Odpowiedź: Organizacja ruchu nie jest przedmiotem KUDD



Pytanie: Chciałabym wyrazić zaniepokojenie planami przeprowadzenia drogi od ulicy Batorowskiej przez ulicę Wesołą, Sąsiedzką, Lukrecjową aż do ulicy Skórzewskiej. Według założeń planu umieszczenie drogi w tym miejscu miałyby pomóc w rozładowaniu natężenia ruchu na ulicy Poznańskiej, co jest bardzo złą wiadomością dla mieszkańców ulic: Wesołej, Sąsiedzkiej, Lukrecjowej, na których znajduje się wyłącznie zabudowa mieszkalna domów jednorodzinnych (jedno i dwulokalowych) dynamicznie rozwijająca się w ostatnim czasie. Na wymienionych wcześniej ulicach mieszkają i cały czas wprowadzają się rodziny z małymi dziećmi, znajdując tutaj spokój i bezpieczeństwo w szybko rozwijającej się miejscowości usytuowanej w niewielkiej odległości od Poznania. Poprowadzenie drogi wprost pod naszymi domami zdecydowanie wpłynęłoby negatywnie na zapewnienie bezpieczeństwa mieszkańcom oraz niestety zaburzyłoby obecny w tej chwili spokój. Przez okolice naszych ulic codziennie spacerują i jeżdżą na rowerach oraz hulajnogach mieszkające po wschodniej części ulicy Batogowskiej dzieci, których Szkoła Podstawowa nr 1 jest rejonem, a ich liczba zdecydowanie będzie się powiększać z każdym rokiem. Myślę, że ich rodzice są spokojni o bezpieczeństwo swoich dzieci, jednak na pewno zmieni się to, kiedy na drodze do szkoły ich dzieci powstanie droga przecinająca większą część Skórzewa i umożliwi, ludziom spoza naszej miejscowości, nie mającym na względzie potrzeb mieszkańców Skórzewa, szybko i niekoniecznie bezpiecznie ominąć ulicy Poznańskiej. Ja sama zaprowadzam moje dziecko do szkoły pieszo lub wspólnie jeździmy rowerami, aby ze względu na bliską odległość nie generować dodatkowego zatłoczenia aut w okolicy szkoły i jeszcze bardziej nie utrudniać przywożenia autami dzieci rodzicom, którzy ze względu na odległość nie mają innego wyjścia. Jeśli jednak pod moim domem pojawi się droga o zwiększonym natężeniu ruchu, obawiam się, że w przyszłości, w trosce o bezpieczeństwo moich dzieci, ja również będę musiała zawozić dzieci autem na parking obok szkoły, aby zminimalizować prawdopodobieństwo zdarzeń komunikacyjnych dzieci korzystających z rowerów. Ponadto w naszej niedalekiej odległości znajdują się już drogi równoległe, jak Ogrodowa, Piękna, Pogodna, Nizinna, które pozwalają na bezproblemowy dojazd do ulic Batorowskiej, Poznańskiej i Skórzewskiej i w mojej opinii w obecnej sytuacji nie ma konieczności utworzenia kolejnej drogi, a zadbanie o stan techniczny dróg już istniejących, co zapewni dogodny dojazd ale także dotarcie piesze do istniejących i powstających zabudowań. Co więcej, tak jak ujęto to w przedstawionym planie, droga jest częściowo niezgodna z obecnym planem zabudowania i przebiega przez prywatne posesje. Podsumowując powyższe argumenty, uważam że proponowana 2 lub 3 opcja umiejscowienia drogi jest bardziej korzystna, ponieważ nie jest położona w otoczeniu tak licznej zabudowy mieszkalnej, a ponadto stwarza dodatkowe możliwości komunikacyjne dla mieszkańców dynamicznie rozwijających się osiedli położonych w centralnej części ulicy Batorowskiej.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Ulice Ogrodowa, Piękna, Pogodna i Nizinna nie stanowią połączenia ul. Batorowskiej z ul. Skórzewską



Pytanie: Szanowny Panie Wójcie, Niniejszym wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planowanej budowy drogi na terenie znajdującym się bezpośrednio za moim ogrodzeniem, w miejscowości Palędzie przy ulicy Spokojnej. Uważam, że realizacja inwestycji w zaproponowanej lokalizacji negatywnie wpłynie na moje warunki życia, m.in. . poprzez wzrost hałasu, spadek prywatności oraz potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa mieszkańców. Dodatkowo, obecna organizacja przestrzeni w tym rejonie nie uwzględnia budowy drogi, co może prowadzić do licznych komplikacji technicznych i prawnych. W przypadku planowania drogi przy granicy z Naszą działką będziemy posiadali nieruchomości z drogą z obu stron. Od strony frontowej jak również ogrodu. Poprzez zaplanowanie w takiej lokalizacji drogi wszyscy mieszkańcy graniczący z planowaną drogą stracą prywatność. Nasze działki są już zabudowane zabudową jednorodzinną a przestrzeń obok której planowana jest droga stanowi tył – część rekreacyjną która naruszy Nasz mir. W przypadku Naszej nieruchomości granica z drogą będzie stanowiła 67 m a Nasz dom usytuowany jest na dłuższej ścianie i będzie przylegał bezpośrednio do drogi. Dodatkowo budowa drogi może prowadzić do degradacji żerowisk bobrów – będących gatunkiem chronionym w Polsce, które zamieszkują terenu rowku. Spadek wartości nieruchomości – bliskość drogi może obniżyć wartość Naszej działki oraz domu, co w przyszłości utrudni ewentualną sprzedaż nieruchomości. Istnieje alternatywne rozwiązanie przesunięcia drogi aby dzieliła je jeszcze jedna działka a przyszli nabywcy będą zdawać sobie sprawę z lokalizacji swojej przyszłej nieruchomości i uciążliwości hałasu. Ponadto część terenu jest już zagospodarowana na drogę oraz można połączyć za jej pośrednictwem planowaną drogę z ulicą Pocztową używając istniejącej infrastruktury. Teren jest niewralgiczny pod kątem drenaży, naruszenie ich spowoduje zalewanie Naszych domów. Prace przy drenażach były już prowadzone przy Malinowej w Palędziu i gmina nie dołożyła starań aby zabezpieczyć to miejsce po remoncie. Mieszkańcy przez długi czas borykali się z nieustannym zalewaniem ich terenu. Naruszenie drenaży podczas budowy może mieć wiele konsekwencji dla istniejących budynków.

Wcześniej nie było możliwości wykonania kostki na ulicy spokojnej– projektanci zrezygnowali i zaopiniowali brakiem możliwości ze względu na teren drenaży. Natomiast teraz nie stanowi to problemu Dodatkowo konsekwencje po budowie drogi będą dramatyczne – porzucane śmieci, które są nieodzownym następstwem po takiej inwestycji. Ludzie będą Nam wyrzucać przez płot śmieci. Drzewa posadzone w granicy będą nieustannie dewastowane przez psy.

Wychodząc naprzeciw obu stronom pragniemy zaproponować inne lepsze i mniej inwazyjnym rozwiązanie biorąc pod uwagę liczbę domów byłoby przesunięcie planowanej budowy drogi (załącznik) aby można było wydzielić działki graniczące. Zaproponowane rozwiązanie jest skonstruowane tak aby optymalnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę i podziały geodezyjne, ponadto długość trasy drogowej nie zmienia się lub nawet zostanie skrócona co będzie miało korzystniejszy wpływ na budżet projektu. Dodatkowo chciałabym nadmienić, iż sposób przeprowadzenia konsultacji dotyczących wiaduktu budzi duże wątpliwości a ich termin został celowy wybrany w przerwie ferii w Naszym województwie aby zmniejszyć liczbę wątpliwości przez mieszkańców. Droga ta będzie stanowiła tor wyścigowy za Naszymi oknami. Gmina nie potra sobie poradzić z piratami drogowymi którzy są na Dopiewskiej więc w jaki sposób chce zabezpieczyć Nas aby Nasza okolica była miejscem bezpiecznym? Jesteśmy mieszkańcami i płacimy duże podatki do gminy uważamy że Nasze zdanie również powinno mieć znaczenie. Gmina ostatnio prowadziła kampanie zachęcającą do zamieszkania na terenie Naszej gminy, tym samym teraz chce zmniejszyć komfort życia istniejących mieszkańców. W przypadku planowanych nowych inwestycji należałoby również rozważyć montaż paneli akustycznych przy planowanej (niechcianej) drodze aby zmniejszyć hałas. Jak również zaprojektować pas zieleni. Przy projektowaniu pozostałych dróg w gminie zostały one zaplanowane z odsunięciem się od zabudowań, wyłącznie w Naszej okolicy, droga główna będzie bezpośrednio graniczyła z Naszą posesją. Na adres mailowy przysyłamy mapkę z zaproponowanym rozwiązaniem. Kolorem żółtym zaznaczono bieg proponowanej trasy oraz zielonym możliwość rozgałęzienia drogi. W związku z powyższym proszę o ponowne przeanalizowanie planów dotyczących tej inwestycji oraz o uwzględnienie mojego sprzeciwu w dalszych działaniach administracyjnych. Mamy nadzieję że Nasza opinia na ten temat zostanie wzięta pod uwagę i planowana droga zmieni swoją trasę.



Odpowiedź: KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego we wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszym rozdzieleniu terenów nowymi odcinkami.

Uwagi do propozycji układu drogowego w gminie Dopiewo przedłożonego do konsultacji społecznych w dniu 12.05.2025. Udrożnienia układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa – łącznik Batorowska – Skórzewska W1. Jako mieszkańcy ulicy Wesolej jesteśmy przeciwni zaproponowanemu wariantowi W1 przebiegu łącznika między ulicą Batorowską a Skórzewską. Propozycja przewiduje przekształcenie ulicy Wesolej z dotychczasowej postaci czyli drogi ślepej do ulicy przelotowej przenoszącej ruch tranzytowy z osiedli wzdłuż ulicy Batorowskiej oraz ościennych miejscowości do Poznania. Spowoduje to ogromny ruch przelotowy na osiedlowych ulicach, które w swoim pierwotnym założeniu miały być drogami dojazdowymi do posesji. Jako mieszkańcy ulicy żądamy, pozostawienia ulicy Wesolej jako drogi dojazdowej do posesji. Jednocześnie sugerujemy wybór wariantów alternatywnych W2 lub W3, przebiegających przez grunty niezabudowane, tak aby przyszli mieszkańcy pragnący nabyć nieruchomość w bezpośrednim sąsiedztwie drogi tranzytowej, mogli podjąć tę decyzję świadomie, znając charakter przebiegającej arterii komunikacyjnej. Głównym argumentem za wyborem wariantów W2 lub W3 jest bezpośrednia bliskość drogi wariantu W1 od ulicy Poznańskiej, głównej arterii komunikacyjnej Skórzewa prowadzącej w stronę Poznania. Pojazdy z istniejących i nowopowstających osiedli wzdłuż ulicy Batorowskiej i Osiedla Gra towego musiałyby dojeżdżać do ulicy Wesolej lub Poznańskiej aby dalej kierować się do Poznania. Odsunięcie alternatywnej drogi przelotowej jak najdalej od ulicy Poznańskiej, zmniejszy ruch samochodowy na ulicy Batorowskiej i Poznańskiej. Dlatego z punktu widzenia rozptyłu ruchu w centrum Skórzewa racjonalnym jest wybór wariantu W3 lub ewentualnie W2 aby odsunąć ruch jak najdalej od ulicy Poznańskiej. Podejmując ponad 15 lat temu decyzję o zakupie nieruchomości przy ulicy Wesolej, sprawdzaliśmy w Urzędzie Gminy w Dopiewie plany odnośnie przeznaczenia i zagospodarowania terenu gruntów rolnych graniczących z nabywaną nieruchomością. Ówczesne obowiązujące plany nie przewidywały przedłużenia drogi do ulicy Przyjaznej i Sąsiedzkiej. Co więcej, zostaliśmy zapewnieni, że po wykonaniu kanalizacji sanitarnej na ulicy Wesolej, zostanie utwardzona nawierzchnia na całej jej długości. Kanalizacja co prawda powstała, ale chęci do budowy nowej nawierzchni ze strony władzy gminy zabrakło. Za to co pewien czas jesteśmy zaskakiwani przez planistów nowymi wizjami i koncepcjami ulicy przedstawianymi w formie propozycji do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Mieszkańcy ulicy Wesolej, w chwili kupna/budowy swoich domów nie byli informowani o takich kierunkach i formach rozbudowy miejscowości. Planowana droga w wariantcie W1 jest działaniem na niekorzyść mieszkańców mieszkających wzdłuż jej przebiegu. Zwiększy hałas, kurz, zanieczyszczenie powietrza spalinami przejeżdżających pojazdów. Znacznie zmniejszy się komfort życia wzdłuż drogi będącej tranzytem i nie przyczyni się do rozładowania porannych i popołudniowych zatorów w Skórzewie.

**Odpowiedź:**

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego.

Pytanie: Uważamy z sąsiadami że przy okazji rozbudowy ulic gminnej i kozierowskiej można pomyśleć o wyniesionych skrzyżowaniach dla uspokojenia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa i przestrzegania pierwszeństwa na skrzyżowaniach równorzędnych. Pojedyncze poduszki lub progi nie rozwiążą tego problemu a tylko uszkadzają zawieszania aut.

Odpowiedź: Organizacja ruchu nie jest przedmiotem KUDD

Pytanie: Chciałabym wyrazić sprzeciw wobec planu utworzenia drogi według propozycji 4.1.2. - łącznik Batorowskiej i Wysogotowa. Teren, przez który ma przebiegać droga wg wspomnianej propozycji, jest zadrzewionym obszarem, w którym mieszkają dzikie zwierzęta, w tym sarny. Przeprowadzenie w tym miejscu drogi jest niezgodne z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska. Dzikie zwierzęta są uważane za dobro ogólnonarodowe i należy zapewnić im odpowiednie warunki do życia. Ochrona ta dotyczy wszystkich terenów, w których zwierzęta te zamieszkują. W przypadku nieposzanowania wspomnianego prawa i próbie wybudowania na tym terenie drogi, wspólnie z pozostałymi mieszkańcami, skierujemy sprawę do właściwego sądu.

Odpowiedź:

Teren, którego dotyczy wniosek nie jest objęty formą ochrony przyrody wynikającą z przepisów prawa. Należy się zgodzić, że przyszłe inwestycje drogowe powinny być projektowane i realizowane z poszanowaniem istniejącego środowiska przyrodniczego i zachowaniem jego najcenniejszych walorów.

Pytanie: Możliwość zmiany wysokości płotu wzdłuż ulicy Batorowskiej w Skórzewie z uwagi na uciążliwi hałas samochodowy. Ewentualnie wybudowanie ekranów akustycznych wzdłuż ul. Batorowskiej.

Odpowiedź: Wniosek nie dotyczy zakresu KUDD – wykracza poza układ podstawowy

Pytanie: Ciekawe i dobrze przygotowane plany. Mam kilka sugestii dotyczących Pałędzia. Najbardziej podoba mi się koncepcja W1: - droga z tunelu pod torami w Pałędziu powinien wychodzić na wprost do obwodnicy Pałędzia. - jednak obwodnica Pałędzia powinna zostać połączona z obwodnicą do ulicy Szkolnej w Gołuskach. Wtedy ludzie jadący z Gołusek omijali by Gołuski i Pałędzie wjeżdżając bezpośrednio na obwodnicę Pałędzia. Warto to rozważyć przy opracowywaniu tych koncepcji. - ponadto ulica Szkolna w Gołuskach poza tym, że powinna zostać połączona z obwodnicą Pałędzia (jak pisałem wyżej) powinna też wykorzystywać wiadukt nad autostradą w kierunku Konarzewa i łączyć się z obwodnicą Konarzewa. Aż prosi się wykorzystanie tego wiaduktu nad autostradą przy przejazdach pomiędzy terenami po obu stronach autostrady, zwłaszcza do dojazdu do zjazdu Chomęcice. Mieszkam w Pałędziu i zdecydowanie korzystałbym z obwodnicy Pałędzia która w prosty sposób doprowadziłaby mnie do wiaduktu w Gołuskach (istniejącego) a następnie do obwodnicy Konarzewa do zjazdu z S11 Chomęcice. - w koncepcjach warto rozważyć drogę wzdłuż autostrady od wiaduktu na autostradą w Dopiewcu do Gołuski, albo nawet dalej z Dopiewa. Warto w koncepcjach rozważyć drogę zbiorczą o większej prędkości jazdy niż 50km/h która zbierała by wszystkich którzy przejeżdżaliby nad autostradą lub po prostu chcieli przejechać naszą Gminę. - droga wzdłuż torów przebiegająca z Dąbrowki w kierunku Poznania powinna się kończyć na ul. Grunwaldzkiej w Poznaniu. Ta prosta i wygodna droga powinna być obiektem głównego zainteresowania UG. - droga pod torami z Dąbrowki do Pałędzia powinna być wyposażona w ronda, nie skrzyżowania.

**Odpowiedź:**

Połączenie obwodnicy Pałędzia z DP2391P (ul. Lipową) w Gołuskach było rozpatrywane w trakcie prac koncepcyjnych jednak zostało odrzucone m.in. ze względu na niskie parametry wiaduktu nad A2 pomiędzy Gołuskami, a Konarzewem niepozwalające na wykorzystanie go jako elementu układu podstawowego gminy.

Zasadność połączenia drogowego wzdłuż A2 zostanie ponownie przeanalizowana w dalszych pracach koncepcyjnych.

Propozycja rozwoju układu *1. Droga wzdłuż torów* w jednym z wariantów zakłada docelowe połączenie do ul. Grunwaldzkiej w Poznaniu jednocześnie wskazuje się na problemy i ograniczenia jakie wynikają z takiego rozwiązania.

Pytanie: Przedstawiona koncepcja, mimo półrocznego okresu jej przygotowania i znaczącego kosztu przekraczającego 122 tys. zł brutto, w dużej mierze ogranicza się do wizualizacji pomysłów dyskutowanych w gminie od dłuższego czasu. Rozczarowuje przede wszystkim brak przedstawienia dogłębnych analiz opartych na twardych danych, które powinny stanowić fundament tak istotnego opracowania. Zastanawiający jest brak przedstawienia kompleksowych informacji dotyczących analizy ruchu, która wyjaśniłaby, jak obecne i planowane zagospodarowanie przestrzenne wpłynie na generowanie i rozkład ruchu. Nie zaprezentowano również prognoz natężenia ruchu, uwzględniających dane demograficzne i planowane inwestycje. Brakuje ponadto jednoznacznej identyfikacji potencjalnych "wąskich gardeł" w perspektywie najbliższych 5, 10 czy 15 lat oraz wskazania, jak proponowane rozwiązania miałyby im zaradzić. W koncepcji nie ma także informacji o koniecznych zmianach parametrów kluczowych dróg ani o niezbędnej integracji planowanej infrastruktury drogowej z innymi systemami transportu, takimi jak transport publiczny czy infrastruktura rowerowa. Uwagę zwraca również pominięcie nawet ogólnej oceny wpływu proponowanych rozwiązań na środowisko oraz brak jakichkolwiek szacunków finansowych związanych z realizacją przedstawionych zamierzeń. Kolejną istotną wątpliwość budzi fakt, że zaprezentowana koncepcja pomija lub niedostatecznie podkreśla kluczowe kierunki rozwoju infrastruktury transportowej, które zostały jasno wskazane w niedawno prezentowanym projekcie Strategii Rozwoju Gminy Dopiewo. Mam tu na myśli tak fundamentalne dla przyszłości gminy projekty, jak budowa węzła autostradowego A2 w rejonie Dopiewa, realizacja południowej obwodnicy Skórzewa łączącej ul. Poznańską i Kolejową, czy też niezbędna rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 307 (ul. Bukowska) do przekroju dwujezdniowego oraz drogi powiatowej nr 2401P (ul. Poznańska w Skórzewie) również do standardu 2x2 pasy ruchu. Pominięcie tych strategicznych założeń w koncepcji rozwoju układu drogowego jest niezrozumiałe.

Przechodząc do szczegółowych propozycji, koncepcja budowy Drogi Wzdłuż Torów nie wnosi rewolucyjnych rozwiązań, a przedstawione warianty nie rozwiewają wątpliwości o ich praktyczność i zdolność finansową gminy do ich realizacji. Trzecia propozycja, czyli przedłużenie DWT do ulicy Spółdzielczej i skierowanie ruchu w łuk ulicy Poznańskiej poprzez tereny należące do Agromy, rodzi pytania dotyczące możliwości pozyskania gruntów, bezpieczeństwa ruchu na nowym skrzyżowaniu oraz wysokich kosztów, przy jednoczesnym braku pewności co do pozytywnego wpływu na uspokojenie ruchu w Skórzewie. Jedynie czwarty wariant oferuje pewną alternatywę dla wyprowadzenia ruchu z Dopiewa, Dopiewca, Dąbrówki i Pałędzia w kierunku ulicy Grunwaldzkiej w Poznaniu, poprzez budowę około 4-kilometrowego odcinka drogi od serwisówki S11 do ulicy Szarotkowej. Jednak realizacja tego kosztownego zamierzenia, wymagającego wykupu gruntów i kompleksowej budowy, i tak zakończyłaby się włączeniem do ulicy Szarotkowej w rejonie dyskontu Netto, a następnie do ulicy Grunwaldzkiej, co przy wskazanej przez samego projektanta zależności od możliwości rozbudowy skrzyżowania z Grunwaldzką, stawia pod znakiem zapytania optymalność i oczekiwaną ulgę. Podsumowując, obecna koncepcja DWT dla Skórzewa zdaje się generować znacznie więcej pytań niż dostarczać przekonujących odpowiedzi. Jeśli chodzi o pozostałe rozwiązania drogowe dla Skórzewa i Dąbrowy, projektant zauważa, że intensywne zagospodarowanie tego obszaru uniemożliwia wytrasowanie nowych dróg zbiorczych odcinających ul. Poznańską, proponując w zamian budowę, przebudowę i rozbudowę istniejących dróg lokalnych i dojazdowych dla poprawy połączenia z DW307. Niestety, wiele z tych propozycji to w istocie powtórzenie zapisów istniejących Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego, a nie propozycje wnoszące nową jakość. W związku z powyższym uważam, że koncepcja w wersji

aktualnej powinna być uzupełniona o brakujące, kluczowe analizy, w tym analizę i prognozę ruchu, identyfikację wąskich gardeł, analizę kosztów oraz ocenę wpływu na środowisko. Niezbędne jest również zapewnienie spójności koncepcji ze strategicznymi dokumentami gminy, takimi jak Strategia Rozwoju Gminy Dopiewo, oraz uwzględnienie w niej priorytetowych inwestycji drogowych. Uważam, że konieczna jest analiza proponowanych wariantów Drogi Wzdłuż Torów pod kątem ich realności, efektywności i rzeczywistego wpływu na poprawę sytuacji komunikacyjnej, a także o poszukiwanie bardziej innowacyjnych i kompleksowych rozwiązań, wykraczających poza jedynie odzwierciedlanie istniejących planów miejscowych. Oczekuję również przedstawienia szacunkowych kosztów realizacji poszczególnych zadań. Mam nadzieję, że powyższe spostrzeżenia zostaną wzięte pod uwagę w dalszych pracach, aby finalne rozwiązania drogowe w Gminie Dopiewo były dobrze przemyślane, realistyczne i odpowiadały na rzeczywiste potrzeby mieszkańców, przyczyniając się do trwałej poprawy jakości życia.



Odpowiedź:

Prognozy ruchu, prognozy finansowe oraz prognozy środowiskowe nie są przedmiotem KUDD.

Rozbudowa ul. Poznańskiej w Skórzewie do przekroju 2x2 (poszerzenie) nie jest możliwa ze względu na istniejące zagospodarowanie, jednocześnie spowodowałaby wzrostu ruchu, co nie jest pożądanym efektem.

KUDD wskazuje elementy układu podstawowego stanowiące powiązanie z punktami dostępu do transportu kolejowego.

Propozycja 1. Droga wzdłuż torów została podzielona na odcinki funkcjonalne z możliwością etapowania całej inwestycji. Określony został także wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

Pytanie: Dzień dobry. Chciałabym zgłosić moje uwagi dotyczące koncepcji rozwoju układu drogowego Gminy Dopiewo a w szczególności łącznika Pałędzia wraz z tunelem pod LK3. Uważam, że budowa tunelu w tym miejscu nie jest dobrym pomysłem. W tym miejscu znajduje się gęsta zabudowa mieszkalna. Wybudowany tunel doprowadzi do zmniejszenia komfortu życia bliskich zabudowań. Takie inwestycje powinny być przeprowadzone w terenie mniej zabudowanym. W naszej miejscowości znajdują się takie miejsca, chociażby pusta przestrzeń pomiędzy ulicą Leśną w Pałędziu a sklepem Netto. Uważam, że wybudowanie dalszej drogi wzdłuż torów od Pałędzia w stronę Dopiewa oraz od Pałędzia w stronę Poznania znacznie poprawi płynność ruchu samochodowego. Wybudowanie drogi wzdłuż torów, przez całą naszą gminę spowoduje, iż konieczność przejazdu przez tory kolejowe w Pałędziu zmniejszy się w dużym stopniu, a co za tym idzie zmniejszą się korki. Mam również uwagi do proponowanej budowy drogi od ulicy Nowej do ul. O.M.Żelazka, która to w planie ma przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie domów wybudowanych na ul. Spokojnej. Jako mieszkańcy ul. Spokojnej wyrażamy niezadowolenie z planowanej inwestycji. Nieruchomości nasze będą z dwóch stron otoczone drogami: od frontu i od ogrodów. Znacznie to obniży komfort naszego życia. Mowa tu o hałasie jaki generują samochody osobowe i ciężarowe zwłaszcza samochody Dolar, mowa o zanieczyszczeniu jakie wytwarzają samochody (spaliny). Niejednokrotnie dom to inwestycja życia, a w naszym przypadku ma ona znacznie obniżyć swoją wartość. Drogi takie powinny być planowane jak najdalej od zabudowań. Planowana przez Gminę droga ma przebiegać tuż obok naszej granicy. Ma być w bezpośrednim sąsiedztwie z naszymi nieruchomościami. Stanowczo się z tym nie zgadzamy. Istnieje przestrzeń na przesunięcie drogi w stronę zachodnią. Proponowana przez nas droga przechodziłaby obok działek, gdzie domy znajdują się w dalszej odległości niż nasze. Nie rozumiem dlaczego ta droga została zaprojektowana właśnie w taki sposób. Prosimy uwzględnić to w dalszych projektach. Gmina powinna traktować mieszkańców jednakowo. Wnosimy również prośbę o postawienie ekranów akustycznych oraz zasadzenie pasa zieleni, które wygłuszą hałas.

Odpowiedź:

Proponowana w ramach 7. Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3 lokalizacja tunelu jest wynikiem szczegółowych analiz, które wykazały brak możliwości realizacji tunelu lub wiaduktu w innym miejscu, jednocześnie potwierdzając zasadność lokalizacji wskazanej w projektach PKP PLK S.A.

Realizacja wiaduktu lub tunelu na przecięciu z LK3 pomiędzy ul. Leśną, a sklepem Netto nie jest wskazana m.in. ze względu na brak możliwości połączenia z układem podstawowym na południe od linii kolejowej.

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego.

Pytanie: Warto wypracować koncepcję drogi wzdłuż torów, ale po stronie południowej, tj. od Colasa ul. Łąkowa w Pałędziu/Dąbrówce w kierunku S11 do drogi technicznej. Jak pisałem w poprzednich moich wnioskach warto rozpatrzyć cały system dojazdów do drogi technicznej przy S11. Od strony Pałędzia właśnie, od strony Dąbrówki (to jest tworzone) i od strony Konarzewa (pisałem po tym). Takie drogi uspakajają ruch w samych wsiach. Chcąc wyjechać ze swojej miejscowości nie trzeba przejeżdżać przez 3 inne, a po prostu kierować się bezpośrednio do drogi technicznej. Np. w Pałędziu - ruch z Colasa w ogóle nie wjeżdżał by do centrum Pałędzia i Dąbrówki, tak samo robiliby okoliczni mieszkańcy.

**Odpowiedź:**

Budowa drogi wzdłuż torów po południowej stronie nie jest możliwa ze względu na istniejące zagospodarowanie, w tym m.in. istniejącą bocznice kolejową.

Zasadność poprawy połączeń z drogami serwisowymi zostanie ponownie przeanalizowana w dalszych pracach koncepcyjnych.

Pytanie: Nie zgadzam się z propozycją utworzenia drogi dojazdowej przy ul. Lukrecjowej w Skorzewie. Dojazd ta ulica spowoduje zbyt wielkie obciążenie dla mieszkańców okolicznych domów oraz problem z parkowaniem. Jestem zdania że można w inny sposób rozwiązać ten problem i jest wiele innych możliwości wykonania przejazdu, które nie spowodują utrudnień dla nowych i przyszłych mieszkańców.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego.

Pytanie: W związku z trwającymi konsultacjami w sprawie koncepcji układu drogowego Gminy Dopiewo – Etap II, jako mieszkaniec Skórzewa stanowczo sprzeciwiam się realizacji wariantu W1 i zdecydowanie popieram wariant W2 budowy łącznika pomiędzy ul. Batorowską a ul. Skórzewską. Wariant W1: • Biegnie bezpośrednio przez gęsto zabudowane osiedla mieszkaniowe, przecinając lokalne ulice, co oznacza znaczny wzrost uciążliwości dla mieszkańców – hałas, spaliny, wzrost zagrożenia dla pieszych i rowerzystów, a także spadek wartości nieruchomości. Co więcej, jest to nowe, intensywnie rozwijające się osiedle, zamieszkane głównie przez młode rodziny z dziećmi, wózkami i małymi dziećmi – budowa trasy przelotowej przez ten teren to proste zagrożenie dla ich bezpieczeństwa i ogromne pogorszenie jakości życia. • Wylot z łącznika znajduje się tuż przy skrzyżowaniu Skórzewskiej z Poznańską, co nie tylko nie odciąży ul. Poznańskiej, ale wręcz może pogorszyć sytuację, zwiększając korki. • Jako rozwiązanie komunikacyjne jest szkodliwe społecznie i nieracjonalne funkcjonalnie – wybór tego wariantu byłby działaniem sprzecznym z interesem mieszkańców Skórzewa. Wariant W2: • Przebiega przez tereny przemysłowe i niezabudowane, minimalizując ingerencję w zabudowę jednorodzinną. • Wylot zlokalizowany w połowie ul. Skórzewskiej umożliwia efektywny rozdział ruchu w kierunku ul. Bukowskiej oraz Poznańskiej, co realnie odciąży centrum Skórzewa. • Jest to rozwiązanie logiczne, funkcjonalne i zgodne z interesem mieszkańców, a przy tym zgodne z planami zagospodarowania i obecnym układem drogowym. Zdecydowanie apeluję o odrzucenie wariantu W1 oraz wybór wariantu W2, jako jedynego, który równoważy potrzeby komunikacyjne gminy z dobrem i komfortem życia mieszkańców Skórzewa.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: W związku z trwającymi konsultacjami w sprawie koncepcji układu drogowego Gminy Dopiewo – Etap II, jako mieszkaniec Skórzewa stanowczo sprzeciwiam się realizacji wariantu W1 i zdecydowanie popieram wariant W2 budowy łącznika pomiędzy ul. Batorowską a ul. Skórzewską. Wariant W1: • Biegnie bezpośrednio przez gęsto zabudowane osiedla mieszkaniowe, przecinając lokalne ulice, co oznacza znaczny wzrost uciążliwości dla mieszkańców – hałas, spaliny, wzrost zagrożenia dla pieszych i rowerzystów, a także spadek wartości nieruchomości. • Co więcej, jest to nowe, intensywnie rozwijające się osiedle, zamieszkane głównie przez młode rodziny z dziećmi, wózkami i małymi dziećmi – budowa trasy przelotowej przez ten teren to proste zagrożenie dla ich bezpieczeństwa i ogromne pogorszenie jakości życia. • Wylot z łącznika znajduje się tuż przy skrzyżowaniu Skórzewskiej z Poznańską, co nie tylko nie odciąży ul. Poznańskiej, ale wręcz może pogorszyć sytuację, zwiększając korki. • Jako rozwiązanie komunikacyjne jest szkodliwe społecznie i nieracjonalne funkcjonalnie – wybór tego wariantu byłby działaniem sprzecznym z interesem mieszkańców Skórzewa. Wariant W2: • Przebiega przez tereny przemysłowe i niezabudowane, minimalizując ingerencję w zabudowę jednorodzinną. • Wylot zlokalizowany w połowie ul. Skórzewskiej umożliwia efektywny rozdział ruchu w kierunku ul. Bukowskiej oraz Poznańskiej, co realnie odciąży centrum Skórzewa. • Jest to rozwiązanie logiczne, funkcjonalne i zgodne z interesem mieszkańców, a przy tym zgodne z planami zagospodarowania i obecnym układem drogowym. Zdecydowanie apeluję o odrzucenie wariantu W1 oraz wybór wariantu W2, jako jedynego, który równoważy potrzeby komunikacyjne gminy z dobrem i bezpieczeństwem mieszkańców Skórzewa.

**Odpowiedź:**

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: We wcześniej wysłanym piśmie Wkradł się błąd i wariant nr 3 jest wariantem za którym się opowiadam , kategorycznie jestem przeciw wariantowi 1

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: Szanowni Państwo, Zwracam się z uprzejmą prośbą o ponowne rozważenie lokalizacji planowanej inwestycji drogowej, która według obecnego projektu ma przebiegać bezpośrednio przed osiedlem domów bliźniaczych (ul. Lukrecjowa), w którym mieszkam wraz z rodziną. Jednocześnie apeluję o wybór jednej z dwóch pozostałych tras alternatywnych – prowadzących przez obszary mniej zamieszkane lub niezabudowane. Uzasadniam swój wniosek przede wszystkim troską o komfort życia i bezpieczeństwo mieszkańców istniejącego osiedla, które powstało z myślą o spokojnym, kameralnym charakterze. Planowana droga, z uwagi na przewidywany wzmożony ruch kołowy, znacząco pogorszy jakość życia mieszkańców: zwiększy hałas, zanieczyszczenie powietrza, ograniczy prywatność, a przede wszystkim pogorszy bezpieczeństwo dzieci i osób starszych poruszających się pieszo w bezpośrednim sąsiedztwie domów. Pragnę podkreślić, że obecne osiedle jest w pełni zamieszkane i zameldowane, a wiele rodzin, w tym moja, zainwestowało tu swoje oszczędności z myślą o spokojnym i zdrowym otoczeniu. Realizacja drogi w zaplanowanym miejscu byłaby nie tylko sprzeczna z tymi założeniami, ale również znacząco obniżyłaby wartość nieruchomości. W świetle powyższego apeluję o uwzględnienie jednej z dwóch alternatywnych tras, które nie kolidują z istniejącą zabudową mieszkaniową, a jednocześnie spełniają funkcję komunikacyjną. Wybór którejkolwiek z tych opcji pozwoli zachować obecny poziom komfortu mieszkańców osiedla, a gminie umożliwi realizację inwestycji bez wywoływania społecznego niezadowolenia. Z góry dziękuję za wzięcie pod uwagę mojego stanowiska i proszę o decyzję uwzględniającą dobro obecnych mieszkańców.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: W związku z trwającymi konsultacjami w sprawie koncepcji układu drogowego Gminy Dopiewo – Etap II, jako mieszkaniec Skórzewa stanowczo sprzeciwiam się realizacji wariantu W1 i zdecydowanie popieram wariant W3 budowy łącznika pomiędzy ul. Batorowską a ul. Skórzewską. Wariant W1: • Biegnie bezpośrednio przez gęsto zabudowane osiedla mieszkaniowe, przecinając lokalne ulice, co oznacza znaczny wzrost uciążliwości dla mieszkańców – hałas, spaliny, wzrost zagrożenia dla pieszych i rowerzystów, a także spadek wartości nieruchomości. • Co więcej, jest to nowe, intensywnie rozwijające się osiedle, zamieszkane głównie przez młode rodziny z dziećmi, wózkami i małymi dziećmi – budowa trasy przelotowej przez ten teren to proste zagrożenie dla ich bezpieczeństwa i ogromne pogorszenie jakości życia. • Wylot z łącznika znajduje się tuż przy skrzyżowaniu Skórzewskiej z Poznańską, co nie tylko nie odciąża ul. Poznańskiej, ale wręcz może pogorszyć sytuację, zwiększając korki. • Jako rozwiązanie komunikacyjne jest szkodliwe społecznie i nieracjonalne funkcjonalnie – wybór tego wariantu byłby działaniem sprzecznym z interesem mieszkańców Skórzewa. Wariant W3: • Przebiega przez tereny przemysłowe i niezabudowane, minimalizując ingerencję w zabudowę jednorodzinną. • Wylot zlokalizowany w połowie ul. Skórzewskiej umożliwia efektywny rozdział ruchu w kierunku ul. Bukowskiej oraz Poznańskiej, co realnie odciąża centrum Skórzewa. • Jest to rozwiązanie logiczne, funkcjonalne i zgodne z interesem mieszkańców, a przy tym zgodne z planami zagospodarowania i obecnym układem drogowym. Zdecydowanie apeluję o odrzucenie wariantu W1 oraz wybór wariantu W3, jako jedyne, który równoważy potrzeby komunikacyjne gminy z dobrem i bezpieczeństwem mieszkańców Skórzewa.

**Odpowiedź:**

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: W związku z trwającymi konsultacjami w sprawie koncepcji układu drogowego Gminy Dopiewo – Etap II, jako mieszkaniec Skórzewa stanowczo sprzeciwiam się realizacji wariantu W1 i zdecydowanie popieram wariant W3 budowy łącznika pomiędzy ul. Batorowską a ul. Skórzewską. Wariant W1: • Biegnie bezpośrednio przez gęsto zabudowane osiedla mieszkaniowe, przecinając lokalne ulice, co oznacza znaczny wzrost uciążliwości dla mieszkańców – hałas, spaliny, wzrost zagrożenia dla pieszych i rowerzystów, a także spadek wartości nieruchomości. • Co więcej, jest to nowe, intensywnie rozwijające się osiedle, zamieszkane głównie przez młode rodziny z dziećmi, wózkami i małymi dziećmi – budowa trasy przelotowej przez ten teren to proste zagrożenie dla ich bezpieczeństwa i ogromne pogorszenie jakości życia. • Wylot z łącznika znajduje się tuż przy skrzyżowaniu Skórzewskiej z Poznańską, co nie tylko nie odciąży ul. Poznańskiej, ale wręcz może pogorszyć sytuację, zwiększając korki. • Jako rozwiązanie komunikacyjne jest szkodliwe społecznie i nieracjonalne funkcjonalnie – wybór tego wariantu byłby działaniem sprzecznym z interesem mieszkańców Skórzewa. Wariant W3: • Przebiega przez tereny przemysłowe i niezabudowane, minimalizując ingerencję w zabudowę jednorodzinną. • Wylot zlokalizowany w połowie ul. Skórzewskiej umożliwia efektywny rozdział ruchu w kierunku ul. Bukowskiej oraz Poznańskiej, co realnie odciąży centrum Skórzewa. • Jest to rozwiązanie logiczne, funkcjonalne i zgodne z interesem mieszkańców, a przy tym zgodne z planami zagospodarowania i obecnym układem drogowym. Zdecydowanie apeluję o odrzucenie wariantu W1 oraz wybór wariantu W3, jako jedynego, który równoważy potrzeby komunikacyjne gminy z dobrem i bezpieczeństwem mieszkańców Skórzewa.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: Jako mieszkaniec Skórzewa stanowczo sprzeciwiam się realizacji wariantu W1 i proszę w ogóle go nie brać pod uwagę. Jest to działanie nieracjonalne i szkodliwe dla mieszkańców. Zdecydowanie popieram wariant W3 budowy łącznika pomiędzy ul. Batorowską, a ul. Skórzewską, który nie spowoduje spadku wartości przylegających nieruchomości. Nie wspomnę już o hałasie i pozostałych kwestiach. Łącznik powinien znajdować się mniej więcej po środku odległości między ulicą Bukowską a Poznańską. APELUJĘ O ODRZUCENIE WARIANTU W1.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: BARDZO PROSZĘ O ODRZUCENIE WARIANTU W1 PRZY BUDOWIE ŁĄCZNIKA MIĘDZY UL. SKÓRZEWSKĄ A BATOROWSKĄ. JEST TO OPCJA SZKODLIWA DLA MIESZKAŃCÓW I BEZPOŚREDNIO WPLYWAJĄCA NA POGORSZENIE ICH BEZPIECZEŃSTWA I JAKOŚCI ŻYCIA. WARIANT W3 JEST ZDECYDOWANIE LEPIEJ USYTUOWANY I MNIEJ INWAZYJNY. POZA TYM WARIANT W1 JEST ZLOKALIZOWANY ZBYT BLISKO POZNANSKIEJ CO ZNISZCZY NASZE OSIEDLE. PROSZĘ NIE BRAĆ POD UWAGĘ WARIANTU W1.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego



Pytanie: Szanowni Państwo, jestem mieszkańcem Pałędzia. W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi dokumentu „Koncepcja rozwoju układu drogowego Gminy Dopiewo”, chciałbym wyrazić swoją opinię na temat planowanych rozwiązań. Występuję również w imieniu grupy mieszkańców z rejonu granicy Pałędzia i Gołusek – głównie ulic Lubczykowej i Cyrkoniowej – z którymi odbyłem szereg rozmów po ogłoszeniu konsultacji. Nasze największe obawy budzi tzw. obwodnica Pałędzia w wariantach 7.1 + 10.0. Stanowczo sprzeciwiamy się realizacji tego wariantu i jednocześnie popieramy wariant 7.2 jako rozwiązanie bardziej korzystne zarówno społecznie, jak i ekonomicznie. Poniżej przedstawiamy nasze główne argumenty: 1. Niefektywność ekonomiczna wariantu 7.1 + 10.0. Wariant ten zakłada budowę znacznie dłuższego odcinka drogi niż wariant 7.2 – odpowiednio około ok. 1300 m wobec ok. 300 m. To oznacza wyższe koszty wykupu gruntów, robót budowlanych oraz materiałów. Osiągnięcie tego samego celu przy znacznie większych nakładach finansowych stoi w sprzeczności z zasadą racjonalnego gospodarowania środkami publicznymi. 2. Ograniczenie płynności ruchu. Wariant 7.1 + 10.0 wprowadza zbędne dodatkowe zakręty i skrzyżowania, co negatywnie wpływa na płynność komunikacji na trasie Dopiewo– Dąbrówka. Wariant 7.2 zakłada rozwiązanie bardziej bezpośrednie i ergonomiczne. 3. Negatywny wpływ na jakość życia mieszkańców. Realizacja wariantu 7.1 + 10.0 znacząco obniży komfort życia mieszkańców ulic Lubczykowej i – szczególnie – Cyrkoniowej, gdzie ruchliwa droga znajdzie się tuż za ogrodzeniami posesji. Już obecnie okolica boryka się z hałasem generowanym przez drogę ekspresową (od północy i wschodu) oraz autostradę (od południa). Dodatkowa droga stanowiłaby kolejne źródło uciążliwości oraz mogłaby negatywnie wpłynąć na wartość nieruchomości. Uważamy, że wybór wariantu powinien każdorazowo, obok aspektu ekonomicznego, uwzględniać także możliwie najmniejszy negatywny wpływ na jak najmniejszą grupę mieszkańców. Wariant 7.1 + 10.0 tego założenia zdecydowanie nie spełnia. 4. Wady projektowe wariantu 10.0. Zakręt proponowany na wysokości końca ul. Lubczykowej przebiega pod kątem ostrym, co nie jest rozwiązaniem optymalnym z punktu widzenia bezpieczeństwa oraz płynności ruchu. Dodatkowa sama droga przebiega przez dwa osobne pola uprawne. W naszej ocenie – jeśli ten wariant w ogóle miałby być brany pod uwagę – trasa powinna być odsunięta od zabudowy ul. Lubczykowej i ul. Cyrkoniowej w kierunku zachodnim, dzięki czemu powierzchnia gruntów do wykupu byłaby mniejsza. Podsumowując, apelujemy o odrzucenie wariantu 7.1 + 10.0 i wybór wariantu 7.2, który jest prostszy w realizacji, bardziej ekonomiczny oraz zdecydowanie mniej uciążliwy dla mieszkańców. Jesteśmy otwarci na dalszy dialog i gotowi do przedstawienia naszych argumentów w szerszym zakresie. Dziękujemy za uwagę i liczymy na uwzględnienie naszego głosu w procesie decyzyjnym.

Odpowiedź:

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego w wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszym rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7. Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3 oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

Pytanie: Koncepcja układu drogowego w Pałędziu w wariantach 10.0 jest zdecydowanie niekorzystna, przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie nowo wybudowanych domów i jest zdecydowanie bardziej kosztowna, gdyż nie będzie wykorzystywać istniejącej już infrastruktury drogowej w Pałędziu. Układ proponowany w wariantach 7.2 z włączeniem do drogi DP2319P jest optymalny i umożliwi dalszy rozwój Pałędzia na wolnych gruntach zamiast zniechęcenia nowych mieszkańców do tej lokalizacji. Proponuję jeszcze wariant pełnego odciążenia wsi Pałędzie poprzez realizację opcji 7.2. a w dalszej kolejności obwodnicę Pałędzia od ulicy Szkolnej do Lipowej w Gołuskach i stamtąd kierowanie ruchu bezpośrednio do S11. W ten sposób ruch tranzytowy z Dopiewca ominie Pałędzie co znacząco wpłynie na poprawę bezpieczeństwa.

Odpowiedź:

Propozycja 10. Obwodnica Pałędzia ma na celu wyprowadzenie ruchu z obszarów zwartej zabudowy wsi Pałędzie poprzez budowę nowej drogi nie przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej zabudowy.

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7. Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3 oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.



Pytanie: Szanowni Państwo, Chciałbym zgłosić uwagi dotyczące koncepcji układu drogowego w Palędziu dot. drogi od tunelu w Palędziu do Dopiewca. Uważam, że propozycja układu drogowego 7.2 jest optymalna oraz rozsądna kosztowo w przeciwieństwie do propozycji 7.1 i dalej 10.00. Proponowane obejście Palędzie nie jest obwodnicą wsi lecz kolejną drogą, która ma przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie nowo wybudowanych domów. Przesunięcie ruchu z pod okien jednych mieszkańców pod okna innych mieszkańców jest w mojej opinii niewłaściwe i nie rozwiązuje problemu bezpieczeństwa wszystkich mieszkańców wsi Palędzie. Obwodnica Palędzia powinna być usytuowana bliżej autostrady A2 i przekierowywać ruch ze wsi Palędzie oraz ze wsi Gołuski kierując ruch na wiadukt w Gołuchowie oraz na wjazd na drogę S5 w Konarzewie.

Odpowiedź:

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7. Łącznik Palędzie wraz z tunelem pod LK3 oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

Połączenie obwodnicy Palędzia z DP2391P (ul. Lipową) w Gołuskach było rozpatrywane w trakcie prac koncepcyjnych jednak zostało odrzucone m.in. ze względu na niskie parametry wiaduktu nad A2 pomiędzy Gołuskami, a Konarzewem niepozwalające na wykorzystanie go jako elementu układu podstawowego gminy.

Pytanie: Szanowni Państwo, Mam poważne wątpliwości co do propozycji nr 10.0 pt. „Obwodnica Palędzia”. Nie potrafię zrozumieć, jak droga przebiegająca przez środek wsi może być w ogóle nazywana obwodnicą. Projektant najwyraźniej nie zadał sobie trudu, aby przeprowadzić rzetelne rozeznanie terenowe.

Proponowane rozwiązanie w żaden sposób nie rozwiązuje problemu – jedynie przenosi ruch o jedną ulicę dalej. Jeżeli mówimy o obwodnicy, to należy rozważyć trasę Dopiewiec–Gołuski, biegnącą równoległe do autostrady A2, z łącznikiem przez istniejący wiadukt w kierunku Konarzewa. Osobiście uważam, że łącznik tunelu z Palędziem powinien zostać poprowadzony zgodnie z Wariantem 7.2.

Odpowiedź:

Propozycja 10. Obwodnica Palędzia ma na celu wyprowadzenie ruchu z obszarów zwartej zabudowy wsi Palędzie poprzez budowę nowej drogi nie przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej zabudowy.

Połączenie obwodnicy Palędzia z DP2391P (ul. Lipową) w Gołuskach było rozpatrywane w trakcie prac koncepcyjnych jednak zostało odrzucone m.in. ze względu na niskie parametry wiaduktu nad A2 pomiędzy Gołuskami, a Konarzewem niepozwalające na wykorzystanie go jako elementu układu podstawowego gminy.

Pytanie: W związku z trwającymi konsultacjami w sprawie koncepcji układu drogowego Gminy Dopiewo – Etap II, jako mieszkaniec Skórzewa ul. Lukrecjowa, stanowczo sprzeciwiam się realizacji wariantu W1 i zdecydowanie popieram wariant W2 budowy łącznika pomiędzy ul.

Batorowską a ul. Skórzewską. Wariant W1: • Biegnie bezpośrednio przez gęsto zabudowane osiedla mieszkaniowe, przecinając lokalne ulice, co oznacza znaczny wzrost uciążliwości dla mieszkańców – hałas, spaliny, wzrost zagrożenia dla pieszych i rowerzystów, a także spadek wartości nieruchomości. - Decyzja o zakupie naszego domu przy ulicy Lukrecjowej była motywowana ciszą, spokojem i bliskością natury. Posiadając trójkę dzieci nie wyobrażam sobie, że te warunki otoczenia mogły ulec zmianie • Wylot z łącznika znajduje się tuż przy skrzyżowaniu Skórzewskiej z Poznańską, co nie tylko nie odciąża ul. Poznańskiej, ale wręcz może pogorszyć sytuację, zwiększając korki. • Jako rozwiązanie komunikacyjne jest szkodliwe społecznie i nieracjonalne funkcjonalnie – wybór tego wariantu byłby działaniem sprzecznym z interesem mieszkańców Skórzewa. Wariant W2: • Przebiega przez tereny przemysłowe i niezabudowane, minimalizując ingerencję w zabudowę jednorodzinną. • Wylot zlokalizowany w połowie ul. Skórzewskiej umożliwia efektywny rozdział ruchu w kierunku ul. Bukowskiej oraz Poznańskiej, co realnie odciąża centrum Skórzewa. • Jest to rozwiązanie logiczne, funkcjonalne i zgodne z interesem mieszkańców, a przy tym zgodne z planami zagospodarowania i obecnym układem drogowym. Zdecydowanie apeluję o odrzucenie wariantu W1 oraz wybór wariantu W3, jako jedynego, który równoważy potrzeby komunikacyjne gminy z dobrem i komfortem życia mieszkańców Skórzewa.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego



Pytanie: Szanowni Państwo, Chciałabym zgłosić uwagi dotyczące koncepcji układu drogowego w Palędziu dot. drogi od tunelu w Palędziu do Dopiewca. Uważam, że propozycja układu drogowego 7.2 jest optymalna oraz rozsądna kosztowo w przeciwieństwie do propozycji 7.1 i dalej 10.00. Proponowane obejście Palędzie nie jest obwodnicą wsi lecz kolejną drogą, która ma przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie nowo wybudowanych domów. Przesunięcie ruchu z pod okien jednych mieszkańców pod okna innych mieszkańców jest w mojej opinii niewłaściwe i nie rozwiązuje problemu bezpieczeństwa wszystkich mieszkańców wsi Palędzie. Obwodnica Palędzia powinna przekierowywać ruch ze wsi Palędzie oraz ze wsi Gołuski kierując ruch na wiadukt w Gołuchowie oraz na wjazd na drogę S5 w Konarzewie i być usytuowana bliżej autostrady A2 gdzie nie ma zabudowań domów mieszkalnych.

Odpowiedź:

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7. Łącznik Palędzie wraz z tunelem pod LK3 oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

Połączenie obwodnicy Palędzia z DP2391P (ul. Lipową) w Gołuskach było rozpatrywane w trakcie prac koncepcyjnych jednak zostało odrzucone m.in. ze względu na niskie parametry wiaduktu nad A2 pomiędzy Gołuskami, a Konarzewem niepozwalające na wykorzystanie go jako elementu układu podstawowego gminy.

Pytanie: Szanowni Państwo, Chciałabym zgłosić uwagi dotyczące koncepcji układu drogowego w Palędziu dot. drogi od tunelu w Palędziu do Dopiewca. Uważam, że propozycja układu drogowego 7.2 jest optymalna oraz rozsądna kosztowo w przeciwieństwie do propozycji 7.1 i dalej 10.00. Przedstawiona propozycja, że dzięki nowej drodze powstanie obwodnica jest mocno mylne, jedynie przenosić ruch z krótkiego odcinka drogi, gdzie znajduje się mniej domów mieszkalnych niż nowa propozycja drogi. W żaden sposób to nie rozwiązuje problemu tylko generuje kolejne dla większej ilości mieszkańców obecnych jak i nowych. Propozycja

7.1 i dalej 10.00 nie będąc fachowcem widać że ekonomicznie jest mniej uzasadniona niż propozycja 7.2 która wymaga mniejszego nakładu kosztów. Obwodnica Palędzia powinna być usytuowana bliżej autostrady A2 i przekierowywać ruch ze wsi Palędzie oraz ze wsi Gołuski kierując ruch na wiadukt w Gołuchowie oraz na wjazd na drogę S5 w Konarzewie. Z poważaniem

Odpowiedź:

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7. Łącznik Palędzie wraz z tunelem pod LK3 oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

Połączenie obwodnicy Palędzia z DP2391P (ul. Lipową) w Gołuskach było rozpatrywane w trakcie prac koncepcyjnych jednak zostało odrzucone m.in. ze względu na niskie parametry wiaduktu nad A2 pomiędzy Gołuskami, a Konarzewem niepozwalające na wykorzystanie go jako elementu układu podstawowego gminy.

Pytanie: Szanowni Państwo, W nawiązaniu do trwających konsultacji społecznych dotyczących przebiegu drogi w ramach Etapu II układu drogowego Gminy Dopiewo, uprzejmie zwracam się z wnioskiem o akceptację wariantu W3 jako preferowanego rozwiązania, przeciwko wariantowi W1, którego realizacja przewiduje poprowadzenie drogi bezpośrednio przed granicami mojej posesji oraz sąsiednich nieruchomości.

1. Argumenty przeciwko wariantowi W1: a) Uciążliwość hałasu: Droga o dużym natężeniu ruchu bezpośrednio pod oknami budynków mieszkalnych znacząco podniesie poziom hałasu, negatywnie wpływając na komfort życia mieszkańców oraz stan zdrowia (stres, zaburzenia snu). b) Zanieczyszczenie powietrza: Samochody ciężarowe i osobowe generują spaliny, które w wariantcie W1 będą emitowane w bezpośrednim sąsiedztwie posesji, co przeloży się na pogorszenie jakości powietrza i zwiększenie ryzyka wystąpienia chorób układu oddechowego. c) Bezpieczeństwo: Przebieg drogi blisko zabudowań mieszkalnych zwiększa ryzyko wypadków drogowych na odcinkach przy posesjach, zwłaszcza w obszarach z ograniczoną widocznością. d) Wartość nieruchomości: Bliskość ruchliwej arterii może obniżyć wartość rynkową działek i domów, co wiąże się z bezpośrednią stratą majątkową właścicieli. 2. Argumenty za wariantem W3: a) Ograniczenie uciążliwości dla mieszkańców: Wariant W3 omija bezpośrednie otoczenie zabudowy mieszkaniowej, co pozwoli na minimalizację hałasu i wibracji. b) Poprawa warunków środowiskowych: Oddalenie trasy od osiedla zmniejszy wpływ spalin na strefę mieszkalną, co wpłynie korzystnie na jakość życia i zdrowie. c) Wyższe bezpieczeństwo: Wariant W3, poprowadzony przez tereny mniej zaludnione, zapewni lepsze warunki widoczności i mniejszy ruch pieszych i rowerzystów w pobliżu drogi. d) Perspektywa rozwoju: Trasa odsunięta od osiedla daje większe możliwości planowania zieleni izolacyjnej, co podnosi atrakcyjność przestrzeni. e) Koszty społeczne: Redukcja negatywnych skutków dla mieszkańców oznacza mniejsze zobowiązania Gminy w zakresie ulg podatkowych czy rekompensat za obniżenie wartości nieruchomości. 3. Argumenty ogólne przeciw poprowadzeniu tras o dużym natężeniu ruchu przez obszary mieszkaniowe: - Ograniczenie jakości życia: Stały hałas i zanieczyszczenia wpływają na poziom codziennego komfortu. - Zdrowie publiczne: Większe ryzyko chorób układu oddechowego i krążeniowego. - Bezpieczeństwo ruchu: Wzrost liczby wypadków w stre e przydomowej. - Ochrona wartości inwestycji mieszkaniowych: Spadek atrakcyjności lokalnej oferty rynku nieruchomości. Mając na uwadze powyższe względy, rekomenduję jednoznacznie wybór wariantu W3. Jestem przekonany, że takie rozwiązanie wpisuje się w interes społeczności lokalnej, minimalizując negatywne skutki inwestycji dla mieszkańców oraz wspierając zrównoważony rozwój Gminy Dopiewo.

**Odpowiedź:**

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego.

Pytanie: Szanowni Państwo, W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi przebiegu nowoprojektowanej drogi w ramach inwestycji „Układ drogowy Gminy Dopiewo – Etap II”, zwracam się z uprzejmą prośbą o wybór wariantu W3, a odrzucenie wariantu W1, który zakłada poprowadzenie drogi bezpośrednio w sąsiedztwie mojej nieruchomości. Ochrona jakości życia mieszkańców: Wariant W1 przewiduje przebieg drogi bezpośrednio przy budynkach mieszkalnych, co będzie miało negatywny wpływ na komfort życia mieszkańców. Lokalizacja ruchliwej arterii w bliskim sąsiedztwie domów jednorodzinnych znacząco zwiększy poziom hałasu oraz zanieczyszczenie powietrza. Ograniczy także prywatność i spokój domowników, co jest kluczowe dla zachowania funkcji mieszkaniowej tej części gminy. Bezpieczeństwo dzieci i mieszkańców: Przebieg drogi przez osiedla mieszkalne stanowi realne zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych, w tym dzieci uczęszczających do pobliskich szkół i przedszkoli oraz osób starszych. Wzmożony ruch samochodowy w rejonie zamieszkałym wiąże się z ryzykiem wypadków drogowych oraz utrudnia bezpieczne korzystanie z przestrzeni publicznej. Wartość nieruchomości i rozwój osiedla: Ulokowanie ruchliwej drogi w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzi do spadku wartości nieruchomości oraz obniżenia atrakcyjności osiedla jako miejsca do życia i inwestowania. Może to wpłynąć niekorzystnie na dalszy rozwój tej części gminy oraz zahamować napływ nowych mieszkańców. Możliwości techniczne i alternatywne trasy: Wariant W3 przebiega przez tereny oddalone od zwartej zabudowy mieszkaniowej, dzięki czemu minimalizuje negatywny wpływ na codzienne życie mieszkańców. Droga w tej lokalizacji będzie pełniła swoją funkcję komunikacyjną bez naruszania podstawowych praw mieszkańców do spokojnego i bezpiecznego zamieszkiwania. Wariant ten pozwala na zachowanie równowagi pomiędzy rozwojem infrastruktury a ochroną lokalnych społeczności. Dobre praktyki planistyczne: Współczesne standardy urbanistyczne i planistyczne jednoznacznie wskazują na konieczność unikania prowadzenia dróg o dużym natężeniu ruchu przez tereny mieszkaniowe. Rekomenduje się, aby główne trasy komunikacyjne były lokalizowane na obrzeżach osiedli, z dala od domów, w celu ochrony zdrowia i komfortu mieszkańców oraz zapewnienia zrównoważonego rozwoju przestrzennego. Z powyższych względów wnoszę o wybór wariantu W3 jako najbardziej korzystnego dla mieszkańców i rozwoju Gminy Dopiewo. Uważam, że przebieg drogi według wariantu W1 przyniesie szereg nieodwracalnych, negatywnych skutków społecznych, środowiskowych i ekonomicznych dla lokalnej społeczności.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego.



Pytanie: Dzień dobry, Odnośnie koncepcji połączenia ulic Batorowskiej i Skórzewskiej. Obecnie największy ruch tworzy się z Poznania i do Poznania ulicami Złotowska i Bukowska. Propozycja połączenia ulic w wariancie 1 który jest obecnie preferowany czyli ulicami: Wesołą, Sąsiedzką, Lukrecją oraz 6KDD w moim mniemaniu nie rozładuje w jakikolwiek sposób ruchu na Poznańskiej. Problemy jakie widzę: - jadąc z Poznania ulicą Złotowska, trzeba by skręcić na rondzie w Skórzewską i potem wykonać skręt w lewo w nowo powstałą ulicę, przy dużym ruchu na Skórzewskiej skręt w lewo bez wydzielenia osobnego pasa byłby blokujący jezdnię. Dużo łatwiejsze będzie nadal pojechanie Poznańską i pokonanie 2 rond które działają "płynniej" niż zwykle lewoskrety. - propozycja ułatwiła by tylko dojazd do kilkudziesięciu posesji znajdujących się między Skórzewską i Batorowską, nadal dla osób jadących w kierunku Dąbrówki/Dąbrowy propozycja nie ma większego znaczenia bo przejazd nowo powstała ulica wymagałby wykonania dodatkowych zakrętów, do tego nadal wjazd na Batorowską jest

zazwyczaj bardzo trudny i czsochlonny, widac to przy korzystaniu z ulic Ogrodowej i Pogodnej gdzie skręt w lewo jest realizowany przy słabej widoczności nadjeżdżających pojazdów. W przypadku 3-4 aut robi się tam już problem, bo czasami jedno auto czeka na wyjechanie na Batorowską kilkadziesiąt sekund. W przypadku wielu aut przy wyjeździe na Batorowską woryłyby się zatory. Jedyny sposób na płynną jazdę to runda. -ulice Lukrecja i Sąsiedzka nie znajdują się obecnie w jednej linii jak to jest pokazane na projekcie, przy wyjeździe z Lukrecjowej konieczne jest wjechanie w Ogrodową i z Ogrodowej skrócenie w Sąsiedzką -nowa ulica od wjazdu ze Skórzewskiej wymagałaby wycięcia sporej ilości drzew znajdujących się między Skórzewską i Lukrecją -koncepcja alternatywna myślę że ma podobne problemy jak ta preferowana i nie rozładuje w żadnym stopniu ruchu na Poznańskiej

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: Szanowni Państwo, W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi przebiegu nowo projektowanej drogi w ramach układu drogowego Gminy Dopiewo – Etap II, łącznik pomiędzy ulicą Batorowską i Skórzewską, uprzejmie proszę o uwzględnienie mojego stanowiska w sprawie proponowanych wariantów. Jako mieszkaniec gminy, którego dom znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przebiegu wariantu W1, chciałbym wyrazić swój zdecydowany sprzeciw wobec realizacji tej inwestycji w proponowanej lokalizacji oraz wnieść o wybór wariantu W3 jako rozwiązania znacznie korzystniejszego zarówno z perspektywy mieszkańców, jak i racjonalnego planowania przestrzennego. Argumentacja przeciwko wariantowi W1 (przebiegającemu przez tereny mieszkalne): Bezpieczeństwo i komfort życia mieszkańców Wariant W1 zakłada przebieg drogi o dużym natężeniu ruchu bezpośrednio przez tereny osiedli mieszkaniowych. Taka lokalizacja znacząco obniży poczucie bezpieczeństwa oraz komfort codziennego funkcjonowania. Wzmożony ruch pojazdów zwiększa ryzyko wypadków, w szczególności wśród dzieci i osób starszych. Negatywny wpływ na zdrowie i środowisko Droga generująca hałas, zanieczyszczenie powietrza i wibracje w pobliżu domów mieszkalnych może negatywnie wpływać na zdrowie psychiczne i fizyczne mieszkańców. Wzrasta ryzyko chorób układu oddechowego, problemów ze snem oraz ogólnego pogorszenia jakości życia. Spadek wartości nieruchomości Przebieg ruchliwej drogi bezpośrednio przy zabudowie mieszkaniowej prowadzi do spadku wartości okolicznych nieruchomości. Dla wielu rodzin dom stanowi dorobek życia i inwestycję na lata – jego dewaluacja byłaby poważnym ciosem finansowym. Degradacja społeczna i utrata walorów rekreacyjnych Osiedla mieszkaniowe powinny być przestrzenią sprzyjającą integracji społecznej, rekreacji oraz spokojnemu życiu. Budowa drogi o wysokim natężeniu ruchu przekreśla te funkcje, zmieniając charakter osiedli z przyjaznych rodzinom w strefy o wysokim natężeniu hałasu i zanieczyszczeń. Argumenty przemawiające za wyborem wariantu W3: Oddalenie od zabudowy mieszkaniowej Wariant W3 przewiduje przebieg drogi w większej odległości od istniejących domów, minimalizując negatywny wpływ inwestycji na życie mieszkańców oraz zachowując spokojny, rodzinny charakter osiedli. Równoważenie interesu publicznego i prywatnego Wybór wariantu W3 pozwala na realizację niezbędnej inwestycji infrastrukturalnej bez nadmiernej ingerencji w życie mieszkańców oraz bez naruszania ich podstawowych praw do spokojnego i zdrowego życia. Zgodność z zasadami zrównoważonego rozwoju i planowania przestrzennego Przeniesienie drogi na tereny o mniejszym stopniu zurbanizowania jest zgodne z dobrymi praktykami urbanistycznymi oraz polityką ograniczania uciążliwości komunikacyjnych dla terenów mieszkaniowych.

Ograniczenie kosztów społecznych Realizacja wariantu W3 pozwoli ograniczyć koszty społeczne i zdrowotne związane z bliskością ruchliwej drogi, a także zminimalizuje konsekwencje społeczne wynikające z niezadowolonych mieszkańców. Mając na uwadze powyższe argumenty, bardzo proszę o wybór wariantu W3 podczas dalszego procedowania projektu oraz rezygnację z realizacji wariantu W1, który w mojej opinii jest niekorzystny zarówno z perspektywy pojedynczych mieszkańców, jak i całej społeczności lokalnej.

**Odpowiedź:**

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: Nie wyrażamy zgody na poprowadzenie drogi przelotowej w zaproponowanej lokalizacji na ulicy Wesolej w Skórzewie. Realizacja tej inwestycji spowoduje znaczące obniżenie wartości naszych nieruchomości, wprowadzi wzmożony ruch samochodowy i bezpośrednio wpłynie na pogorszenie komfortu życia oraz bezpieczeństwa mieszkańców. Uważamy, że istnieją bardziej racjonalne alternatywy – przebieg drogi można zaplanować w terenach jeszcze niezabudowanych, co pozwoli uniknąć negatywnych skutków społecznych

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego.

Pytanie: Zdecydowanie sprzeciwiamy się budowie drogi przelotowej w zaproponowanym wariantcie. Wprowadzenie intensywnego ruchu samochodowego w bezpośrednim sąsiedztwie domów jednorodzinnych stanowi poważne zagrożenie dla spokoju, bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców. Obniży to wartość naszych nieruchomości, a także zwiększy ryzyko hałasu, zanieczyszczenia powietrza i wypadków. Nie dostrzegamy realnej potrzeby prowadzenia drogi przez gęsto zamieszkały teren, zwłaszcza że istnieją alternatywne korytarze w obszarach jeszcze niezabudowanych, które nie ingerują w już ukształtowaną przestrzeń życiową. Apelujemy o racjonalne podejście, które weźmie pod uwagę zarówno względy funkcjonalne, jak i społeczne – dobro mieszkańców powinno pozostać priorytetem w każdej decyzji planistycznej.

Odpowiedź:

Brak informacji o jaką drogę chodzi w związku z tym nie można odnieść się do pytania.

Pytanie: Dodanie pasa jezdni ciągu ulicy Dworcowej (nad projektowanym tunelem) wzdłuż linii kolejowej LK3, co umożliwi zachowanie dotychczasowego przepływu ruchu drogowego oraz pozwoli na swobodny rozwój planowanego centrum Dopiewa. Propozycja realizacji przesłana na konto mailowe

Odpowiedź:

Wniosek nie dotyczy zakresu KUDD – wykracza poza układ podstawowy.

Pytanie: Nowa droga klasy Z łącząca ulicę wyzwolenia w Dopiewie z projektowaną obwodnicą Dopiewca, tworzącą kolejną ramę komunikacyjną poprawiającymi komunikację w kierunku zachodnim oraz zapewniającymi lepszą obsługę obszaru pomiędzy linią kolejową i autostradą.

Odpowiedź:

Zasadność wskazanego we wniosku połączenia zostanie ponownie przeanalizowana w dalszych pracach koncepcyjnych.

Pytanie: Budowa drogi zbiorczej (od planowanego wiaduktu kolejowego w ciągu ulicy bukowskiej w kierunku Podłożin) po południowej stronie drogi kolejowej LK3, wzdłuż pasa linii energetycznej WN następnie łączącej się z drogą przy Leśniczówce. To rozwiązanie pozwoli przekierować ruch tranzytowego z kierunku Podłożin poza centrum Dopiewa. Propozycja realizacji przesłana na konto mailowe

**Odpowiedź:**

Zasadność wskazanego we wniosku połączenia zostanie ponownie przeanalizowana w dalszych pracach koncepcyjnych.

Pytanie: Przebudowa drogi 2401P na dwupasmową w Skórzewie nie będzie skutkowałą uspokojeniem ruchu w tej miejscowości. Temu celowi ma służyć od dawna planowana droga wzdłuż torów, czyli przeniesienie ruchu samochodowego poza obszar gęsto zabudowany zarówno budynkami mieszkalnymi, jak i sklepami, punktami usługowymi. Droga dwu pasmowa przecinająca Skórzewo zwiększy ruch samochodowy w tym miejscu i spowoduje jeszcze większe utrudnienia.

Odpowiedź:

KUDD nie zawiera propozycji rozbudowy 2401P w Skórzewie do przekroju 2x2.

Wskazywana droga została w KUDD przedstawiona jako Propozycja 1. *Droga wzdłuż torów*. Została ona podzielona na odcinki funkcjonalne z możliwością etapowania całej inwestycji. Określony został także wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego.

Pytanie: Ogólne propozycje

Odpowiedź:

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań, przedstawia układ podstawowy dróg.

Pytanie: Szanowni Państwo, chciałbym przedstawić swoje uwagi dotyczące koncepcji układu drogowego w Palędziu, a dotyczące drogi (mającej mieć funkcję "obwodnicy") miejscowości Palędzie, a która w rzeczywistości takiej funkcji nie będzie pełnić. W rzeczywistości obwodnica miejscowości Palędzie powinna zostać odsunięta na południowy zachód, bliżej autostrady A2 i przekierowywać ruch ze wsi Palędzie oraz omijać również wieś Gołuski kierując ruch na wiadukt w Gołuchowie oraz na wjazd na drogę S5 w Konarzewie. Natomiast w mojej ocenie do przedstawionych już koncepcji, propozycja układu drogowego 7.2 jest

optymalna do połączenia z planowaną nową drogą łączącą się z tunelem pod torami oraz rozsądna kosztowo w przeciwieństwie do propozycji 7.1 i dalej 10.00. Jak można na pierwszy rzut oka zauważyć propozycja 7.1. nie wprowadza żadnej zmiany jakiej oczekuje się od obwodnicy. Jest próbą przesunięcia obecnego ruchu z jednej części wsi gdzie mieszkają jej mieszkańcy (siedem domów) w inną, gdzie również znajdują się domy zamieszkania innych mieszkańców (osiem domów) i będzie z pewnością rozwiązaniem droższym, wprowadzającym dodatkowe skrzyżowania, które spowolnią ciąg komunikacyjny (utrudnią ruch i tak bardzo mocno już obciążający nasze drogi w Gminie).

Odpowiedź:

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego w wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszy rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7. *Łącznik Palędzie wraz z tunelem pod LK3* oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

Połączenie obwodnicy Palędzie z DP2391P (ul. Lipową) w Gołuskach było rozpatrywane w trakcie prac koncepcyjnych jednak zostało odrzucone m.in. ze względu na niskie parametry wiaduktu nad A2 pomiędzy Gołuskami, a Konarzewem niepozwalające na wykorzystanie go jako elementu układu podstawowego gminy.

Pytanie: Wnioski i uwagi dotyczące koncepcji rozwoju układu drogowego Gminy Dopiewo – odcinek pomiędzy planowanym tunelem a ulicą Żelazka w Palędziu 1. Wniosek o zmianę przebiegu planowanej drogi Wnoszę o odsunięcie planowanej drogi od istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Obecny projekt zakłada przebieg drogi w bezpośrednim sąsiedztwie domów jednorodzinnych, co doprowadzi do znacznego pogorszenia warunków życia mieszkańców poprzez wzrost poziomu hałasu, zanieczyszczenie powietrza, a także zanieczyszczenie światłem.

2. Wniosek o przeprowadzenie badań akustycznych Wnoszę o wykonanie szczegółowych badań akustycznych w obrębie planowanej inwestycji. Już obecnie poziom hałasu w tej okolicy jest bardzo wysoki z uwagi na bliskość rampy przeładunkowej, linii kolejowej oraz zakładów przemysłowych. Budowa nowej drogi dodatkowo pogłębi ten problem.

3. Wniosek o wprowadzenie pasów zieleni i ekranów akustycznych Postuluję o uwzględnienie w planie inwestycji pasa zieleni izolacyjnej oraz nowoczesnych ekranów akustycznych wzdłuż całego odcinka przebiegającego w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, celem ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami drogi.

4. Wniosek o analizę wpływu inwestycji na wartość nieruchomości i odszkodowania Wnoszę o przeprowadzenie niezależnej wyceny wpływu inwestycji na wartość okolicznych nieruchomości oraz o opracowanie mechanizmu rekompensat dla właścicieli, których nieruchomości utracą na wartości z powodu planowanej drogi. Uwagi ogólne Mieszkańcy tej części Palędzie już teraz mierzą się z wieloma uciążliwościami: nadmiernym hałasem z linii kolejowej, rampy przeładunkowej, zakładu oraz drogi ekspresowej S11. Gmina dotąd nie podjęła skutecznych działań w celu poprawy komfortu życia lokalnej społeczności. Tymczasem obecna koncepcja nie tylko nie rozwiązuje istniejących problemów, lecz jeszcze je pogłębia. Współczesne standardy planowania przestrzennego odchodzą od sytuowania nowych dróg w bezpośrednim sąsiedztwie domów mieszkalnych. Liczę na uwzględnienie głosu mieszkańców w dalszych etapach prac projektowych.

**Odpowiedź:**

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego w wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszy rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

KUDD określa 2 warianty przebiegu *7.Łącznik Palędzie wraz z tunelem pod LK3* oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

Kwestia badań akustycznych nie jest przedmiotem tej KUDD.

Pytanie: W sprawie planowanego przebiegu nowej drogi w Palędziu (odcinek od planowanego tunelu do ul. Żelazka): Jako mieszkańcy Palędzia, których domy znajdują się w sąsiedztwie planowanego przebiegu nowej drogi, wyrażamy zdecydowany sprzeciw wobec obecnej koncepcji jej lokalizacji. Nowa droga ma powstać tuż przy naszych domach – oznacza to dla nas realne pogorszenie jakości życia: – zwiększony hałas przez całą dobę, – zanieczyszczenie powietrza i światła, – spadek wartości naszych nieruchomości, – obawy o bezpieczeństwo nasze i naszych dzieci. Już teraz codziennie zmagamy się z hałasem generowanym przez ruch pociągów, rampę przeładunkową, S11 oraz zakład przemysłowy. Planowanie kolejnej uciążliwej inwestycji bez żadnych zabezpieczeń dla mieszkańców jest dla nas niezrozumiałe. Dlatego wnioskujemy o: Przesunięcie przebiegu drogi dalej od zabudowań mieszkalnych – nikt w XXI wieku nie projektuje nowych dróg wzdłuż ogrodzeń domów. Wykonanie niezależnych badań akustycznych – chcemy rzetelnych danych o obecnym poziomie hałasu i prognozach po realizacji inwestycji. Uwzględnienie pasa zieleni i ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż całego odcinka w pobliżu domów. Przeprowadzenie analizy spadku wartości nieruchomości i przewidzenie rekompensat – nasza przestrzeń życiowa ulega degradacji, a to musi mieć odzwierciedlenie w działaniach Gminy.

Jesteśmy przekonani, że przy odrobinie dobrej woli możliwe jest takie poprowadzenie drogi, które uwzględni nie tylko potrzeby transportowe, ale też dobro mieszkańców.

Odpowiedź:

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego w wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszy rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

KUDD określa 2 warianty przebiegu *7.Łącznik Palędzie wraz z tunelem pod LK3* oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.



Pytanie: Szanowny Panie Wójcie, Niniejszym wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planowanej budowy drogi na terenie znajdującym się bezpośrednio za moim ogrodzeniem, w miejscowości Pałędzie przy ulicy Spokojnej. Uważam, że realizacja inwestycji w zaproponowanej lokalizacji negatywnie wpłynie na moje warunki życia, m.in. poprzez wzrost hałasu, spadek prywatności oraz potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa mieszkańców. Dodatkowo, obecna organizacja przestrzeni w tym rejonie nie uwzględnia budowy drogi, co może prowadzić do licznych komplikacji technicznych i prawnych. W przypadku planowania drogi przy granicy z Naszą działką będziemy posiadali nieruchomości z drogi z obu stron. Od strony frontowej jak również ogrodu. Poprzez zaplanowanie w takiej lokalizacji drogi wszyscy mieszkańcy graniczący z planowaną drogą stracą prywatność. Nasze działki są już zabudowane zabudową jednorodzinną a przestrzeń obok której planowana jest droga stanowi tył – część rekreacyjną która naruszy Nasz mir. W przypadku Naszej nieruchomości granica z drogą będzie stanowiła 67 m a Nasz dom usytuowany jest na dłuższej ścianie i będzie przylegał bezpośrednio do drogi. Dodatkowo budowa drogi może prowadzić do degradacji żerowisk bobrów – będących gatunkiem chronionym w Polsce, które zamieszkują terenu rowku. Spadek wartości nieruchomości – bliskość drogi może obniżyć wartość Naszej działki oraz domu, co w przyszłości utrudni ewentualną sprzedaż nieruchomości. Istnieje alternatywne rozwiązanie przesunięcia drogi aby dzieliła je jeszcze jedna działka a przyszli nabywcy będą zdawać sobie sprawę z lokalizacji swojej przyszłej nieruchomości i uciążliwości hałasu. Ponadto część terenu jest już zagospodarowana na drogę oraz można połączyć za jej pośrednictwem planowaną drogę z ulicą Pocztową używając istniejącej infrastruktury. Teren jest niewralgiczny pod kątem drenaży, naruszenie ich spowoduje zalewanie Naszych domów. Prace przy drenażach były już prowadzone przy Malinowej w Pałędziu i gmina nie dołożyła starań aby zabezpieczyć to miejsce po remoncie. Mieszkańcy przez długi czas borykali się z nieustannym zalewaniem ich terenu. Naruszenie drenaży podczas budowy może mieć wiele konsekwencji dla istniejących budynków.

Wcześniej nie było możliwości wykonania kostki na ulicy spokojnej – projektanci zrezygnowali i zaopiniowali brakiem możliwości ze względu na teren drenaży. Natomiast teraz nie stanowi to problemu. Dodatkowo konsekwencje po budowie drogi będą dramatyczne – porozrzucane śmieci, które są nieodzownym następstwem po takiej inwestycji. Ludzie będą Nam wyrzucać przez płot śmieci. Drzewa posadzone w granicy będą nieustannie dewastowane przez psy.

Wychodząc naprzeciw obu stronom pragniemy zaproponować inne lepsze i mniej inwazyjne biorąc pod uwagę liczbę domów byłoby przesunięcie planowanej budowy drogi (załącznik) aby można było wydzielić działki graniczące. Zaproponowane rozwiązanie jest skonstruowane tak aby optymalnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę i podziały geodezyjne, ponadto długość trasy drogowej nie zmieni się lub nawet zostanie skrócona co będzie miało korzystniejszy wpływ na budżet projektu. Dodatkowo chciałabym nadmienić, iż sposób przeprowadzenia konsultacji dotyczących wiaduktu budzi duże wątpliwości a ich termin został celowy wybrany w przerwie ferii w Naszym województwie aby zmniejszyć liczbę wątpliwości przez mieszkańców. Droga ta będzie stanowiła tor wyścigowy za Naszymi oknami. Gmina nie potrafi sobie poradzić z piratami drogowymi którzy są na Dopiewskiej więc w jaki sposób chce zabezpieczyć Nas aby Nasza okolica była miejscem bezpiecznym? Jesteśmy mieszkańcami i płacimy duże podatki do gminy uważamy że Nasze zdanie również powinno mieć znaczenie. Gmina ostatnio prowadziła kampanie zachęcającą do zamieszkania na terenie Naszej gminy, tym samym teraz chce zmniejszyć komfort życia istniejących mieszkańców. W przypadku planowanych nowych inwestycji należałoby również rozważyć montaż paneli akustycznych przy planowanej (niechcianej) drodze aby zmniejszyć hałas. Jak również zaprojektować pas zieleni. Przy projektowaniu pozostałych dróg w gminie zostały one zaplanowane z

odsunięciem się od zabudowań, wyłącznie w Naszej okolicy, droga główna będzie bezpośrednio graniczyła z Naszą posesją. Na adres email przysyłamy mapkę z zaproponowanym rozwiązaniem. Kolorem żółtym zaznaczono bieg proponowanej trasy oraz zielonym możliwość rozgałęzienia drogi. W związku z powyższym proszę o ponowne przeanalizowanie planów dotyczących tej inwestycji oraz o uwzględnienie mojego sprzeciwu w dalszych działaniach administracyjnych. Mamy nadzieję że Nasza opinia na ten temat zostanie wzięta pod uwagę i planowana droga zmieni swoją trasę.

Odpowiedź:

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego w wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszym rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7. Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3 oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

Pytanie: W związku z trwającymi konsultacjami w sprawie koncepcji układu drogowego Gminy Dopiewo – Etap II, jako mieszkaniec Skórzewa stanowczo sprzeciwiam się realizacji wariantu W1 i zdecydowanie popieram wariant W3 budowy łącznika pomiędzy ul. Batorowską a ul. Skórzewską. Wariant W1: • Biegnie bezpośrednio przez gęsto zabudowane osiedla mieszkaniowe, przecinając lokalne ulice, co oznacza znaczny wzrost uciążliwości dla mieszkańców – hałas, spaliny, wzrost zagrożenia dla pieszych i rowerzystów, a także spadek wartości nieruchomości. • Co więcej, jest to nowe, intensywnie rozwijające się osiedle, zamieszkane głównie przez młode rodziny z dziećmi, wózkami i małymi dziećmi – budowa trasy przelotowej przez ten teren to proste zagrożenie dla ich bezpieczeństwa i ogromne pogorszenie jakości życia. • Wylot z łącznika znajduje się tuż przy skrzyżowaniu Skórzewskiej z Poznańską, co nie tylko nie odciąży ul. Poznańskiej, ale wręcz może pogorszyć sytuację, zwiększając korki. • Jako rozwiązanie komunikacyjne jest szkodliwe społecznie i nieracjonalne funkcjonalnie – wybór tego wariantu byłby działaniem sprzecznym z interesem mieszkańców Skórzewa. Wariant W3: • Przebiega przez tereny przemysłowe i niezabudowane, minimalizując ingerencję w zabudowę jednorodzinną. • Wylot zlokalizowany w połowie ul. Skórzewskiej umożliwia efektywny rozdział ruchu w kierunku ul. Bukowskiej oraz Poznańskiej, co realnie odciąży centrum Skórzewa. • Jest to rozwiązanie logiczne, funkcjonalne i zgodne z interesem mieszkańców, a przy tym zgodne z planami zagospodarowania i obecnym układem drogowym. Zdecydowanie apeluję o odrzucenie wariantu W1 oraz wybór wariantu W3 jako jedynego, który równoważy potrzeby komunikacyjne gminy z dobrem i bezpieczeństwem mieszkańców Skórzewa.

**Odpowiedź:**

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego.

Pytanie: Szanowni Państwo, W związku z trwającymi konsultacjami w sprawie rozbudowy dróg, które miałyby iść przed oknami mojego domu - jako zadowolona mieszkanka spokojnej okolicy - chciałbym zaznaczyć swój sprzeciw co do realizacji wariantu W1 (konceptcja układu drogowego Gminy Dopiewo - Etap II). Poniżej kilka punktów mojego stanowczego sprzeciwu dla Wariantu W1: • Biegnie bezpośrednio przez gęsto zabudowane osiedla mieszkaniowe, przecinając lokalne ulice, co oznacza znaczny wzrost uciążliwości dla mieszkańców – hałas, spaliny, wzrost zagrożenia dla pieszych i rowerzystów, a także spadek wartości nieruchomości. • Co więcej, jest to nowe, intensywnie rozwijające się osiedle, zamieszkane głównie przez młode rodziny z dziećmi, wózkami i małymi dziećmi – budowa trasy przelotowej przez ten teren to proste zagrożenie dla ich bezpieczeństwa i ogromne pogorszenie jakości życia. • Wylot z łącznika znajduje się tuż przy skrzyżowaniu Skórzewskiej z Poznańską, co nie tylko nie odciąży ul. Poznańskiej, ale wręcz może pogorszyć sytuację, zwiększając korki. • Jako rozwiązanie komunikacyjne jest szkodliwe społecznie i nieracjonalne funkcjonalnie – wybór tego wariantu byłby działaniem sprzecznym z interesem mieszkańców Skórzewa. Poniżej moje zdecydowane poparcie dla wariantu W3: Wariant W3: • Przebiega przez tereny przemysłowe i niezabudowane, minimalizując ingerencję w zabudowę jednorodzinną. • Wylot zlokalizowany w połowie ul. Skórzewskiej umożliwia efektywny rozdział ruchu w kierunku ul. Bukowskiej oraz Poznańskiej, co realnie odciąży centrum Skórzewa. • Jest to rozwiązanie logiczne, funkcjonalne i zgodne z interesem mieszkańców, a przy tym zgodne z planami zagospodarowania i obecnym układem drogowym. Zdecydowanie apeluję o odrzucenie wariantu W1 oraz wybór wariantu W3 jako jedynego, który równoważy potrzeby komunikacyjne gminy z dobrem i bezpieczeństwem mieszkańców Skórzewa. Z góry w imieniu swoimi i przyszłych mieszkańców dziękuję za poszanowanie naszej opinii.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: W związku z prowadzonymi konsultacjami wyrażam jasny sprzeciw wobec realizacji wariantu pierwszego. Trasa przewidziana w tym wariantcie biegnie przez gęsto zamieszkaną część Skórzewa, w sąsiedztwie domów jednorodzinnych i osiedli, gdzie żyje wiele rodzin z dziećmi. Tego rodzaju inwestycja w bezpośrednim otoczeniu strefy mieszkalnej stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych, szczególnie najmłodszych, oraz negatywnie wpłynie na komfort codziennego funkcjonowania mieszkańców. Natomiast warianty 2 i 3 są poprowadzone z dala od zabudowy mieszkaniowej, przez tereny przemysłowe i niezamieszkane. Dzięki temu ich oddziaływanie społeczne jest znikome, a realizacja inwestycji w tych lokalizacjach nie wiąże się z tak drastyczną ingerencją w życie lokalnej społeczności. Dodatkowo, wylot drogi w środkowym odcinku ul. Skórzewskiej w tych wariantach zapewni bardziej równomierny rozkład natężenia ruchu w kierunku Poznania oraz Bukowskiej, co przełoży się na rzeczywiste odciążenie centrum Skórzewa. Apeluję o odrzucenie wariantu 1 i wybór jednego z bardziej przemysłowych, neutralnych dla mieszkańców rozwiązań – wariantu 2 lub 3

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: Zwiększenie bezpieczeństwa, progi lub inne ograniczenia prędkości!!!

Odpowiedź:

Organizacja ruchu nie jest przedmiotem KUDD.



Pytanie: Planowany łącznik pomiędzy ulicą Piękną w Wysogotowie, a ulicą Nektarową w Skórzewie nie jest ani potrzebny, ani pomocny, a spotka się z oporem mieszkańców. Niewiele to pomoże, a sporo popsuje. Łącznik pomiędzy Batorowską, a Skórzewską W2, prezentowany na karcie 4.1.2., na przedłużeniu ulicy Serdecznej w Wysogotowie, jest bardzo potrzebny i będzie bardzo pomocny. W okolicy skrzyżowania tego łącznika z Wierzbową, należy przewidzieć ściany akustyczne od istniejących domów przy Wierzbowej 73. i po drugiej stronie (jeszcze budowany). Ruch drogowy wzdłuż tego łącznika powinien mieć pierwszeństwo przejazdu przed ruchem wzdłuż Wierzbowej, więc może należy ten łącznik prowadzić bezkolizyjnie, w zagłębieniu pod Wierzbową. Newralgiczny punkt należy uzbroić w zieleni. Łącznik ten powinien mieć swoją kontynuację w lesie w Poznaniu, łukiem na północ, do ulicy Bukowskiej. Łącznik w Skórzewie, prowadzony pomiędzy Pigwową, a Budlejową, powinien płynnie łączyć się z wyżej opisywany łącznikiem do ulicy Serdecznej w Wysogotowie. Mowa o skrzyżowaniu z Batorowską. Płynność tą należy zrealizować przed Batorowską, na polu pomiędzy Pigwową, a Budlejową. Płynnie połączone łączniki powinny stanowić ulicę z pierwszeństwem przejazdu wobec ruchu na ulicy Batorowskiej. Może warto byłoby przewidzieć akustyczne nasypy, z gęstą zielenią wysoką, zarówno od strony Budlejowej, jak i Pigwowej. Brakuje łącznika na polu pomiędzy ulicą Chopina, a Gra tową w Skórzewie. Taki łącznik miałby szansę być płynną kontynuacją północnej obwodnicy Skórzewa, składającej się z wyżej opisywanych łączników. Ten brakujący łącznik byłby lepszym rozwiązaniem, niż cięcie osiedla Gra towego na pół. Północna obwodnica Skórzewa stanowiłaby czytelną granicę pomiędzy Skórzewem, a osiedlem Gra towym. To bardziej naturalne. Obwodnice nie tyle ułatwiają przemieszczanie, ale mogą stanowić o czytelności struktury zabudowy, szczególnie o różnym wątku utkania. Łącznik Leśna-Kozierowskiego w Skórzewie, prezentowany na karcie 4.2. jest w porządku, ale jedynie od Poznańskiej do placu zabaw osiedla Gra towego, czyli do rzeki. Dalej na północ, łącznik ten ma coraz mniejszy sens. Mógłby stanowić ulicę osiedlową, o spokojniejszym ruchu. Budynek przedszkola (nie stoi w dobrym miejscu, ale przy zmianie funkcji może stanowić punkt orientacyjny, dominantę) przy skrzyżowaniu Poznańskiej i Miłej w Skórzewie, można otoczyć kolistą po stronie północnej by odsunąć się od ulicy Miłej, w bliżej boiska Orlik. Obwodnicę kontynuować pomiędzy boiskiem Orlik, a Młłą, lecz nie w ciągu ulicy Miłej, która



jest osiedlowa. Pomiędzy ulicą Miłą, a obwodnicą, można ustawić zabudowę usługową, lub lepiej pas zieleni wysokiej, las. Od Przedszkola na ulicy Miłej w Skórzewie, brakuje południowej obwodnicy Skórzewa, która po polach powinna łączyć się z nowo planowaną drogą wzdłuż torów. Połączenie drogi wzdłuż torów, z brakującą, południową obwodnicą Skórzewa, mogłoby znajdować się na "czubku" trójkąta granicy Poznania, czyli na przedłużeniu ulicy Różanej w Skórzewie. Ten odcinek południowej (albo zachodniej) obwodnicy Skórzewa nie należy prowadzić po linii prostej, żeby nie stanowił miejsca do bicia rekordów prędkości, np. na motocyklach. Inspirację do narysowania krzywej można czerpać z przebiegu rzeki. Jeśli chodzi o przedłużenie ulicy Spółdzielczej w Skórzewie, to nie należy przewidywać tam intensywnego ruchu w charakterze obwodnicy, a bardziej jako oś (prowadzi dokładnie na wieżę kościoła w Skórzewie) kompozycyjną tkanki nowej zabudowy, która miałaby powstać. Na przedłużeniu ulicy Spółdzielczej brakuje przejazdu kolejowego i jest mała szansa, że on tam kiedyś powstanie, gdyż tory te obsługują kilkadziesiąt pociągów dziennie i nie ma na takich zbyt gęsto przejazdów kolejowych. Ulica Spółdzielcza prowadzi do Gołusek i takie połączenie jest potrzebne, ale należy je przewidzieć bardziej jako drogę pieszo-rowerową, krajobrazową, niż faktyczne połączenie intensywnego ruchu samochodowego. Na ulicy Rzemieślniczej w Skórzewie istnieją dwa warsztaty samochodowe, które zawsze cierpią na brak miejsc parkingowych. Jest tam też odlewnia aluminium, a poza tym jest to dojazd do betoniami, skupu złomu i rmy. Stąd ulica Rzemieślnicza już teraz jest niemalże już nieprzejezdna.

Skrzyżowanie ulicy Rzemieślniczej z Poznańską w Skórzewie jest bardzo niebezpieczne z uwagi na brak widoczności. Kierowanie tam dodatkowego ruchu jest dużym błędem. Około 150 metrów od skrzyżowania ulicy Spółdzielczej z torami, w kierunku Poznania, istnieje tunel pod torami. Jest to tunel dla cieków wodnych, lecz da się tamtędy przejść, przejechać na rowerze. Można to wykorzystać, poszerzyć, lub wybudować nowy tunel dla pieszych i rowerzystów, chcących dojechać do Gołusek, lub na spacer. Ulica Spółdzielcza nie powinna jednak nigdy stanowić połączenia o intensywnym ruchu samochodowym.

Połączenie ulicy Sądowskiej z Batorowską i Skórzewską w Skórzewie, jest dobrym pomysłem, pod warunkiem, że nie stanie się to ulica o intensywnym ruchu, a takie niebezpieczeństwo istnieje. Brakuje połączenia ulicy pomiędzy Brico, a Lidlem w Skórzewie, z ulicą Malwową. Takie połączenie można by zrealizować w bramie rmy ROBI. Firmie ROBI należy zrekompensować taką zamianę. Brakuje pieszo-rowerowego połączenia ulicy z Brico Marche w Skórzewie z ulicą Szarotkową w Skórzewie. Takie połączenie mogłoby być zrealizowane np. na połączeniu ulicy Werbenowej, albo lepiej na przedłużeniu ulicy Sportowej. Łącznik na ulicy Nektarowej w Skórzewie nie jest dobrym pomysłem. Jest to ulica osiedlowa, zamieszkała. Wzdłuż obwodnic, które próbuje się wytyczyć w Gminie Dopiewo, nie powinno być zabudowy mieszkaniowej. Istniejące dziś główne połączenia, jak ulica Poznańska w Skórzewie i ulica Poznańska przez całą Gminę, powinny być uspakajane. Nie należy jej zamazywać, ona jest historią, ale powinna być ruchem lokalnym. Nikt kto podróżuje z Gminy Dopiewo do Poznania, nie powinien przejeżdżać przez ulicę Poznańską w Skórzewie, a przez obwodnice, które próbujemy wytyczyć i uzgodnić. Płynne otoczenie obwodem arterii każdej miejscowości będzie stanowić o klarowności granic miejscowości i komunikacji. Ulice wewnątrz miejscowości (Poznańska), w ogóle nie powinny odbierać ruchu pomiędzy miejscowościami. Pomiędzy miejscowościami tylko obwodnice. Ulice wewnątrz miejscowości tylko ruch wewnątrz miejscowości. Propozycje, które konsultuję teraz, niebezpiecznie mieszają te dwie kategorie ulic / dróg / ruchu, co doprowadzi do licznych problemów, wypadków, a także do zatracenia klarowności struktury i orientacji w terenie, nawigacji. Idealną sytuacją jest narysowanie niemalże okręgów wokół każdej z miejscowości, które wytyczone obwodowo, będą stanowić właśnie obwodnice. Wewnątrz miejscowości, mowa tutaj szczególnie o głównych ulicach miejscowości (jak Poznańska), nie powinno być w ogóle ruchu pomiędzy miejscowościami. Obwodnice powinny mieć ruch płynny, z pierwszeństwem, przyspieszony do np. 70km/h w miarę bezkolizyjny, wyizolowany akustycznie i jak najbardziej bezkolizyjny. Wewnątrz miejscowości ulice główne i osiedlowe, powinny obsługiwać ruch jedynie wewnątrz miejscowości, to jest do sklepu i do znajomych. Wewnątrz miejscowości nie powinno być ruchu samochodowego, który jest tranzytem pomiędzy miejscowościami, bo właśnie dlatego mamy teraz z tym problem. To jest główna zasada. Dlatego pogrubienie głównej ulicy w Pałędziu, wraz z nowo planowanym tunelem pod torami, jest błędem. Jest to zgrabnie narysowane, ale jest błędem. Najlepiej zrezygnować z tego w ogóle, lub prowadzić tę nowo planowaną ulicę całą w zagłębieniu, żeby było ciszej. Ulica Rolna w Dąbrowie powinna zostać bez zmian. W zamian wytyczyć połączenie na polach pomiędzy ulicą Dojazd, a Pszeną, nieopodal rzeki. Gospodarstwo na ulicy Rolnej, wokół którego należy objeżdżać, to skarb historii, należy to zachować. To gospodarstwo było tam pierwsze, w zabudowie zagrodowej i ta ulica do tego gospodarstwa prowadziła. To jest przyczyna powstania tej ulicy, stąd zachowanie tożsamości tej ulicy w postaci uszanowania tego gospodarstwa powinno być naszym obowiązkiem wobec historii miejsca. To gospodarstwo w przyszłości stanie się usługą, budynkiem dominantą, spajającą krajobrazowo najbliższą okolicę, właśnie przez przebieg tej ulicy wokół gospodarstwa. Łuk drogi na południowej obwodnicy Dopiewca jest zbyt ostry. Powinien mieć większy promień. Brakuje połączenia ulicy Nowej w Pałędziu z ulicą Leśną w Pałędziu. Połączenie pieszo-rowerowe, wzdłuż rzeki. Drogę serwisową wzdłuż S11, po jej zachodniej stronie, na odcinku od ronda na Poznańskiej, do nowo planowanej drogi wzdłuż torów, należy pogrubić i wykorzystać jako wschodnią obwodnicę Dąbrówki i Pałędzia. Brakuje północno-zachodniej obwodnicy Dąbrówki, Pałędzia i tym samym południowej obwodnicy Zakrzewa, w postaci obwodnicy przez las wzdłuż istniejących duktów leśnych, pomiędzy Zakrzewem, a Dąbrówką. Podobna droga istnieje w Gdyni (Marszewska) i jest wyjątkowo udana krajobrazowo. Na przykładzie Dąbrówki widać jak dokonania deweloperów potrafią skutecznie utrudnić życie całej Gminy, gdyż nie ma gdzie prowadzić obwodnic. Deweloperzy jednak nie mogliby tego popsuć bez zgody organów administracji publicznej. Dlaczego więc tak się dzieje. Dlatego, że prawo o tym decydujące jest wybitnie nieudane. Brakuje architektów w gminach i brakuje zobowiązania architektów w gminach do stosowania wiedzy uniwersyteckiej, a nie jedynie do przestrzegania prawa. Bo zgodnie (bardziej lub mniej) z prawem budowlanym i planistycznym poszerzamy nasze miejscowości chaotycznie. Sami sobie utrudniamy życie na lata. Łącznik w Pałędziu wraz z tunelem, jeśli już musi być, to wersja L1 jest lepsza niż L2. Gdzie jest granica pomiędzy Pałędziem i Gołuskami? Już prawie jej nie widać. Tam powinniśmy mieć obwodnicę.

Wschodnia obwodnica Dopiewca jest w porządku. Pomiędzy Dopiewcem, a Dopiewem, też wygląda ok. Tu jest łatwo. Południowa obwodnica Pałędzia:

skrzyżowanie nowo planowanych dróg na przedłużeniu ulicy Stokrotki, powinno mieć łagodny łuk o dużym promieniu z północy na zachód, Od ulicy Stokrotki ulica podporządkowana. Wschodnia obwodnica Konarzewa znajduje się w odpowiedniej odległości od Konarzewa, łączy odpowiednie punkty lecz jej przebieg jest zbyt prostoliniowy. Należy ją upodobnić do przebiegu cieków wodnych. Żeby była ciekawsza krajobrazowo i nie tak obca w przestrzeni. Wykrzywienie jej łagodnymi łukami, zamiast prostej, spowolni ruch, umili życie kierowcom i w krajobrazie będzie ładniej. Takie rzeczy fajnie widać na mapach Niemiec.

Krajobrazowo kreślą drogi pomiędzy lasami i polami, tuż obok miast jak np. Dusseldorf w sposób przepiękny. Tunel pod torami w Dopiewie, wzdłuż ulicy Wyzwolenia, to fatalny pomysł. Szkoda tego starego budynku kolejowego. Lepiej byłoby prowadzić ten tunel pod ulicą Laserową pomiędzy budynkiem policji, a parkingiem wzdłuż Łąkowej (wzdłuż plotu posterunku policji). Wówczas nowo planowana zabudowa usług



publicznych pomiędzy budynkiem policji, a urzędem gminy, byłaby bardziej w kwartale z urzędem, a mniej z policją. Byłoby lepiej. Ulica Laserowa jest południową obwodnicą Dopiewa z powodu torów. Droga wzdłuż torów, odcinek Szkolna Jesionowa, po zachodniej stronie Wierzbowej, bliżej torów, dalej od domu. Na ulicy Szerokiej ta nowa droga spowoduje zbyt intensywny ruch, by dalej mieszkać tam komfortowo. Może należałoby przewidzieć tam tunel. Dziś tunel w tym miejscu może wydawać się zbyt drogi, ale mówimy o przyszłości. Może te wszystkie pola będą zabudowane. Wtedy ten zaplanowany już tunel, będzie odpowiedni. Tunel pod ulicą, nie pod budynkiem. Musiałby zaczynać się przed Wierzbową. Drogo. Droga wzdłuż torów, odcinek Jesionowa Leśna w porządku. Droga wzdłuż torów, odcinek Leśna Kolejowa w porządku. Wzdłuż Herbowej należy przewidzieć ścianę akustyczną. Droga wzdłuż torów, odcinek Kolejowa Polna z drogą serwisową w porządku. Droga



wzdłuż torów, połączenie z ulicą Spółdzielczą w Skórzewie nie jest dobrym pomysłem, a nawet fatalnym. Ulica Spółdzielcza może być połączona z ulicą wzdłuż torów, ale tylko na odcinku niezabudowanym, kiedy nastąpi na tych polach zabudowa. To połączenie nie jest potrzebne i wróży źle, więc lepiej nie planować połączenia Spółdzielczej z Droga wzdłuż torów. Lepiej, żeby droga wzdłuż torów biegła nad Spółdzielczą, która tunelem dla rowerów prowadziłaby do Gołusek. Brakuje wyraźniejszego opracowania połączenia Drogi wzdłuż torów z ulicą Kolejową w Skórzewie. Okolice nowego wiaduktu. Jest tam dom mieszkalny, były kolejarski. Byłoby miło gdyby ten dom miał więcej oddechu, miejsca pomiędzy Droga wzdłuż torów, a jego ogrodzeniem. Oczywiście ściana akustyczna, która tylko pochłania, a nie odbija hałas pociągów. Łącznik Dopiewo do DW307 wersja W2 krzywoliniowa, zdecydowanie lepsza od prostej.

Odcinek południowy Dopiewo do 307, w połowie należy przewidzieć łuki drogi wzdłuż rzeki. Dla spowolnienia ruchu, lepszego połączenia z ulicą Wysoką. Odcinek Więckowska wersja W2. lepsza od W1. Odcinek Leśna Polana, wersja W1 lepsza od W2. W Skórzewie łącznik Batorowska Skórzewska, chyba lepiej prowadzić tą ulicę o jedno pole na północ dalej. Po środku pomiędzy domami. Tak, by tranzytowa ulica nie mieszała się z ulicą osiedlową. W ogóle nie wiadomo do końca, czy to połączenie jest potrzebne. Jest potrzebne mniej.

Odpowiedź:

Część wniosku jak organizacja ruchu, istniejąca zabudowa, zagospodarowanie terenu nie dotyczy zakresu KUDD

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Istniejące zagospodarowanie nie pozwala na wykorzystanie ul. Miłej jako elementu układu podstawowego.

Proponowane rozwiązanie 1.5. Droga wzdłuż torów - odcinek Polna-Spółdzielcza wraz włączeniem do ulicy Poznańskiej w Skórzewie zakłada włączenie do łuku na ul. Poznańskiej przez teren obecnie zajęty przez Agrofirmę, a nie wykorzystanie ul. Rzemieślniczej.

Proponowana w ramach 8. *Tunel pod LK3 Dopiewo, ul. Wyzwolenia* lokalizacja tunelu jest wynikiem szczegółowych analiz, które wykazały brak możliwości realizacji tunelu lub wiaduktu w innym miejscu, jednocześnie potwierdzając zasadność lokalizacji wskazanej w projektach PKP PLK S.A.

Pytanie: W związku z trwającymi konsultacjami w sprawie koncepcji układu drogowego Gminy Dopiewo – Etap II, jako mieszkaniec Skórzewa stanowczo sprzeciwiam się realizacji wariantu W1 i zdecydowanie popieram wariant W3 budowy łącznika pomiędzy ul. Batorowską a ul. Skórzewską. Wariant W1:

- Biegnie bezpośrednio przez gęsto zabudowane osiedla mieszkaniowe, przecinając lokalne ulice, co oznacza znaczny wzrost uciążliwości dla mieszkańców – hałas, spaliny, wzrost zagrożenia dla pieszych i rowerzystów, a także spadek wartości nieruchomości.
- Co więcej, jest to nowe, intensywnie rozwijające się osiedle, zamieszkane głównie przez młode rodziny z dziećmi, wózkami i małymi dziećmi – budowa trasy przelotowej przez ten teren to proste zagrożenie dla ich bezpieczeństwa i ogromne pogorszenie jakości życia.

- Wylot z łącznika znajduje się tuż przy skrzyżowaniu Skórzewskiej z Poznańską, co nie tylko nie odciąży ul. Poznańskiej, ale wręcz może pogorszyć sytuację, zwiększając korki.
- Jako rozwiązanie komunikacyjne jest szkodliwe społecznie i nieracjonalne funkcjonalnie – wybór tego wariantu byłby działaniem sprzecznym z interesem mieszkańców Skórzewa.
- Wariant W3: • Przebiega przez tereny przemysłowe i niezabudowane, minimalizując ingerencję w zabudowę jednorodzinną.
- Wylot zlokalizowany w połowie ul. Skórzewskiej umożliwia efektywny rozdział ruchu w kierunku ul. Bukowskiej oraz Poznańskiej, co realnie odciąży centrum Skórzewa.
- Jest to rozwiązanie logiczne, funkcjonalne i zgodne z interesem mieszkańców, a przy tym zgodne z planami zagospodarowania i obecnym układem drogowym. Zdecydowanie apeluję o odrzucenie wariantu W1 oraz wybór wariantu W3, dzięki czemu mieszkańcy Skórzewa nie będą stali w korkach oraz poprawi to bezpieczeństwo okolicznych osiedli.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: W związku z trwającymi konsultacjami w sprawie koncepcji układu drogowego Gminy Dopiewo – Etap II, jako mieszkaniec Skórzewa stanowczo sprzeciwiam się realizacji wariantu W1 i zdecydowanie popieram wariant W3 budowy łącznika pomiędzy ul. Batorowską a ul. Skórzewską. Wariant W1:

- Biegnie bezpośrednio przez gęsto zabudowane osiedla mieszkaniowe, przecinając lokalne ulice, co oznacza znaczny wzrost uciążliwości dla mieszkańców – hałas, spaliny, wzrost zagrożenia dla pieszych i rowerzystów, a także spadek wartości nieruchomości.
- Co więcej, jest to nowe, intensywnie rozwijające się osiedle, zamieszkane głównie przez młode rodziny z dziećmi, wózkami i małymi dziećmi – budowa trasy przelotowej przez ten teren to proste zagrożenie dla ich bezpieczeństwa i ogromne pogorszenie jakości życia.

- Wylot z łącznika znajduje się tuż przy skrzyżowaniu Skórzewskiej z Poznańską, co nie tylko nie odciąży ul. Poznańskiej, ale wręcz może pogorszyć sytuację, zwiększając korki.
- Jako rozwiązanie komunikacyjne jest szkodliwe społecznie i nieracjonalne funkcjonalnie – wybór tego wariantu byłby działaniem sprzecznym z interesem mieszkańców Skórzewa.
- Wariant W3: • Przebiega przez tereny przemysłowe i niezabudowane, minimalizując ingerencję w zabudowę jednorodzinną.
- Wylot zlokalizowany w połowie ul. Skórzewskiej umożliwia efektywny rozdział ruchu w kierunku ul. Bukowskiej oraz Poznańskiej, co realnie odciąży centrum Skórzewa.
- Jest to rozwiązanie logiczne, funkcjonalne i zgodne z interesem mieszkańców, a przy tym zgodne z planami zagospodarowania i obecnym układem drogowym. Zdecydowanie apeluję o odrzucenie wariantu W1 oraz wybór wariantu W3, dzięki czemu mieszkańcy Skórzewa nie będą stali w korkach oraz poprawi to bezpieczeństwo okolicznych osiedli.

**Odpowiedź:**

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: Odcinek 3.1.1 – uwagi mieszkańców Proponowane zmiany przebiegu trasy: - Sugeruje się przesunięcie odcinka 3.1.1 drogi na fragment pomiędzy miejscowościami Fiałkowo a Dopiewo, poza ostatnie zabudowania przy ul. Więckowskiej w Dopiewie. - Dodatkowo postuluje się przedłużenie drogi na wysokości ul. Północnej w Dopiewie oraz połączenie z tą ulicą lub dalej w kierunku autostrady. W ten sposób powstałaby północna obwodnica Dopiewa, która w istotnym stopniu odciążałaby ulice Młyńską, Szkolną, Majcherka i Bukowską. Zastrzeżenia do obecnie planowanego rozwiązania: - Projektowane obecnie wpięcie drogi spowoduje powstanie czterech skrzyżowań w bliskiej odległości, co istotnie zwiększa ryzyko występowania niebezpiecznych zdarzeń drogowych.

- Ponadto, w tej lokalizacji brakuje przestrzeni do poszerzenia chodników oraz budowy ścieżki rowerowej, co znacząco ogranicza możliwość zapewnienia bezpiecznej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów.

Odpowiedź:

Zasadność wskazanego we wniosku połączenia zostanie ponownie przeanalizowana w dalszych pracach koncepcyjnych.

Pytanie: SPRZECIW WOBEC PLANOWANEJ BUDOWY DROGI W BEZPOŚREDNIM SĄSIEDZTWIE MOJEJ NIERUCHOMOŚCI Szanowny Panie Wójcie, Szanowni Radni

Gminy, niniejszym chciałabym ponownie wyrazić swój zdecydowany sprzeciw wobec planowanej budowy drogi na terenie położonym bezpośrednio za ogrodzeniem mojej posesji, znajdującej się w miejscowości Pałędzie, przy ul. Spokojnej. W związku z planowaną budową drogi powiatowej przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie mojej posesji, pragnę wyrazić swoje zaniepokojenie oraz wnieść sprzeciw wobec jej obecnie proponowanego przebiegu – wzdłuż granicy mojej działki znajdującej się w Pałędziu przy ulicy Spokojnej, co wiąże się z poważnymi konsekwencjami dla życia mieszkańców. Wnoszę o odsunięcie planowanej drogi powiatowej od granic prywatnych posesji oraz ponowne rozważenie jej lokalizacji w sposób bardziej zrównoważony i społecznie akceptowalny. Mój sprzeciw argumentuję poniższymi uwagami i sugestiami: 1. Negatywny wpływ na warunki życia mieszkańców ulicy Spokojnej nr 22-30 Realizacja inwestycji w zaproponowanej lokalizacji znacząco obniży jakość życia mieszkańców ulicy Spokojnej – nr domów 22-30. Budowa drogi: • spowoduje wzrost hałasu oraz spadek prywatności, • doprowadzi do dewastacji przestrzeni rekreacyjnej, którą obecnie stanowi tylna część naszej działki.

Nasze działki, zabudowane domami jednorodzinnymi, staną się terenem otoczonym drogami z obu stron – od strony frontowej i ogrodowej. To rozwiązanie jest sprzeczne z ideą harmonijnego i zrównoważonego planowania przestrzennego, które powinno chronić istniejącą zabudowę mieszkaniową przed nadmierną urbanizacją i hałasem. 2. Niezgodność z nazwą i charakterem ulicy Ulica nosi nazwę „Spokojna”, która nie jest jedynie nazwą symboliczną – odzwierciedla ona rzeczywisty charakter tej przestrzeni: cichej, rekreacyjnej i przeznaczonej do wypoczynku.

Budowa drogi powiatowej w bezpośrednim sąsiedztwie tej ulicy jest sprzeczna z jej dotychczasowym przeznaczeniem oraz ze sposobem, w jaki została zabudowana – jako osiedle domów jednorodzinnych dla rodzin szukających spokoju poza miastem. Czy naprawdę celem Gminy jest „zapewnienie” mieszkańcom ul. Spokojnej hałasu i ruchu tranzytowego – porównywalnego z rampą załadunkową lub drogą techniczną?

Taka decyzja pozbawia tę nazwę jej sensu i podważa zaufanie mieszkańców do działań planistycznych gminy. 3. Spadek wartości nieruchomości Planowana droga znacząco obniży wartość mojej nieruchomości, co w przyszłości może



utrudnić jej sprzedaż. Żaden kupujący nie byłby zainteresowany zakupem działki z drogą powiatową przebiegającą bezpośrednio za ogrodzeniem. Pozwól sobie zadać pytanie: czy którykolwiek z Państwa, Panie Wójcie, Szanowni Radni, chciałby mieć drogę powiatową za swoim płotem?

4. Nieadekwatne zagospodarowanie przestrzenne Obecna organizacja przestrzeni nie przewiduje budowy drogi w tym miejscu. Proponowana trasa będzie wymagała kosztownych i trudnych technicznie rozwiązań – szczególnie w odniesieniu do istniejących drenaży. Warto przypomnieć, że w przeszłości, projektując nawierzchnię drogi ulicy Spokojnej, odcinek od ulicy Nowej do strumienia wodnego, zrezygnowano z kostki brukowej, a zaprojektowano płyty ażurowe, ze względu na występowanie drenaży. Plan budowy ulicy Spokojnej znajduje się w Gminie Dopiewo. Dziś podobne okoliczności są traktowane inaczej, co budzi moje uzasadnione obawy. Proszę o odniesienie się w szczególności do tego punktu. Środki przeznaczone na realizację planowanego przebiegu nowej drogi powiatowej w Palędziu mogłyby zostać bardziej efektywnie wykorzystane na budowę lub modernizację dróg gminnych, które obecnie są w złym stanie technicznym i faktycznie potrzebne lokalnym społecznościom.

5. Koliduje z obowiązującymi MPZP i WZ Proponowany przez Gminę przebieg drogi w wariantach koncepcji 7.1 oraz 7.2 pozostaje w kolizji z zapisami obowiązującego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) oraz wydanymi decyzjami o warunkach zabudowy (WZ). Przebieg ten narusza ustalenia planistyczne dotyczące przeznaczenia terenu, linii zabudowy oraz innych istotnych parametrów urbanistycznych. W związku z tym jego realizacja wymagałaby zmiany MPZP lub unieważnienia obowiązujących decyzji WZ, co wiąże się z dodatkowymi kosztami, wydłużeniem procesu inwestycyjnego oraz potencjalnymi roszczeniami właścicieli nieruchomości.

6. Zagrożenie dla środowiska Na wskazanym terenie znajduje się strumień wodny, który stanowi żerowisko bobrów – gatunku chronionego w Polsce. Ingerencja w ten ekosystem będzie prowadzić do jego degradacji, co może mieć również konsekwencje prawne.

7. Bezpieczeństwo i uciążliwości społeczne Obawiam się, że nowa droga stanie się trasą szybkiego ruchu. Gmina nie radzi sobie obecnie z problemem nadmiernej prędkości, np. na ulicach Dopiewskiej i Szkolnej w Gołuskach w związku z tym jak zamierza zapobiec podobnym sytuacjom na nowej trasie? Ponadto, doświadczenia z innych inwestycji drogowych pokazują, że po ich zakończeniu mieszkańcy borykają się z zaśmiecaniem, dewastacją zieleni i zwiększoną liczbą psów bez smyczy na terenach przydomowych.

8. Brak równego traktowania mieszkańców W innych częściach gminy planowane drogi są odsunięte od zabudowań. Tylko w naszym przypadku główna trasa ma przebiegać bezpośrednio wzdłuż linii ogrodzeń. Zwracam uwagę na rażący brak spójności w planowaniu przestrzennym na terenie gminy. W innych lokalizacjach projektowane drogi są odsunięte od zabudowań, a pomiędzy posesjami a pasem drogowym zachowane są bufony w postaci zieleni, nieużytków lub pasów technicznych. Tymczasem tylko w naszym przypadku planowana droga powiatowa ma przebiegać bezpośrednio przy linii ogrodzeń już istniejących, zamieszkałych działek. Takie rozwiązanie: • pozbawia mieszkańców prywatności i poczucia bezpieczeństwa, • generuje hałas, pył i inne uciążliwości, • narusza zasadę równości obywateli wobec prawa i planowania przestrzennego. Oczekujemy, że Gmina będzie stosować jednolite standardy projektowe wobec wszystkich mieszkańców – a nie jedynie w wybranych rejonach, faworyzując jednych kosztem drugich.

9. Głos mieszkańców i wkład w funkcjonowanie gminy Jako mieszkaniec Gminy, regularnie płacę podatki lokalne, które stanowią istotny wkład w jej budżet. Uważam zatem, że głos mieszkańców ulicy Spokojnej w Palędziu powinien być nie tylko wysłuchany, ale i realnie brany pod uwagę przy podejmowaniu decyzji, które mają tak bezpośredni wpływ na nasze życie, bezpieczeństwo i komfort.

10. Nieproporcjonalny wpływ inwestycji na wybrane działki Planowana droga będzie w sposób szczególnie uciążliwy dla tylko wybranej grupy mieszkańców – tych, których ogrody graniczą bezpośrednio z tą trasą. Tymczasem inwestycja powinna być projektowana tak, by równomiernie i sprawiedliwie rozkładać potencjalne niedogodności. To rozwiązanie powoduje, że to właśnie MY mieszkańcy ulicy Spokojnej będziemy ponosić największe koszty społeczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z inwestycją, podczas gdy reszta mieszkańców gminy nie odczuje jej negatywnych skutków. Taki układ jest niezgodny z zasadami sprawiedliwości społecznej i planowania przestrzennego. W odniesieniu do powyższych uwag składam następujące wnioski:

1. Wniosek o analizę hałasu i wpływu środowiskowego Proszę o przedstawienie dokumentacji związanej z oceną oddziaływania inwestycji na środowisko, w tym: • analiz akustycznych – obrazujących spodziewany poziom hałasu generowanego przez ruch pojazdów, • ekspertyz hydrologicznych (dot. drenaży) oceniających ryzyko naruszenia istniejących systemów drenażowych, • informacji, czy została przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza wskazująca, czy na terenie inwestycji występują gatunki chronione lub cenne przyrodniczo siedliska (np. żerowiska bobrów, a takowe właśnie występują na tym obszarze). Brak takich dokumentów może stanowić podstawę do zgłoszenia sprawy do Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska lub Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Wnoszę o przedstawienie pełnej dokumentacji dotyczącej oceny oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko.

2. Wniosek o ponowne przeprowadzenie konsultacji społecznych Z uwagi na znaczny wpływ inwestycji na jakość życia lokalnej społeczności, wnioskuję o zorganizowanie konsultacji społecznych z udziałem mieszkańców, których działki graniczą z planowaną inwestycją. W mojej ocenie mieszkańcy nie zostali dostatecznie poinformowani o skali i przebiegu planowanej drogi, a ich opinie nie zostały dotąd uwzględnione w procesie decyzyjnym. Propozycja alternatywnego rozwiązania Z mojej strony proponuję alternatywny przebieg drogi – oddalony od granicy obecnych posesji zlokalizowanych przy ulicy Spokojnej, numery domów od 22 do 30, w Palędziu. Jest to koncepcja budowy tunelu pod torami kolejowymi z pominięciem ulicy Pocztowej zaprezentowana przez Gminę Dopiewo w 2024 roku. Mapkę z zaproponowanym przez Gminę Dopiewo przebiegiem drogi przesyłam gwoli przypomnienia drogą elektroniczną na adres mailowy. Proponowane przeze mnie alternatywne rozwiązanie (notabene jest to rozwiązanie proponowane przez Gminę w 2024 roku): • nie zwiększa długości drogi, a nawet ją skraca, • umożliwia wykorzystanie istniejącej infrastruktury i planów geodezyjnych, • pozwala na skomunikowanie z istniejącymi ulicami (ul. Laskowa, ul. Orzechowa), • zmniejsza liczbę bezpośrednio poszkodowanych mieszkańców, • pozwala zachować ciszę, spokój oraz walory rekreacyjne terenów przydomowych. Mapka z proponowanym przeze mnie alternatywnym przebiegiem drogi przesyłam drogą elektroniczną na adres mailowy. Przebieg proponowanej przeze mnie trasy oznaczono kolorem żółtym, z możliwym rozgałęzieniem w kolorze zielonym. Na ww. mapie zaznaczono drogę z ul. Nowej, która biegnie na południowy wschód w stronę ulicy Laskowej i Orzechowej, między działkami budowlanymi, gdzie już wcześniej planowano dojazd (często są to działki o szerokości 8–12 m przeznaczone pod drogi wewnętrzne) i łączy się z ul. Jana Mariana Żelazka przez teren o mniejszym stopniu zurbanizowania. Dodatkowo wykonanie ronda z koncepcji Gminy z 2024 roku umożliwiłoby bezpieczny wyjazd mieszkańcom z ulicy Jana Mariana Żelazka 18 A-D. Dzięki takiemu rozwiązaniu przyszli nabywcy działek będą od początku świadomi bliskości drogi, a obecni mieszkańcy nie zostaną dotknięci jej uciążliwością. Jednocześnie, pragnę zwrócić uwagę, że budowa drogi powiatowej – mimo swojej funkcji komunikacyjnej – spowoduje dla obecnych mieszkańców szereg uciążliwości: wzmożony hałas, utratę prywatności, możliwe ograniczenia w korzystaniu z ogrodów oraz spadek wartości nieruchomości. Deklaracja współpracy z Gminą i otwartości na dialog Podkreślam, że celem moim oraz mieszkańców ulicy Spokojnej, numery domów 22-30, nie jest zatrzymanie inwestycji jako takiej, lecz doprowadzenie do jej realizacji w sposób odpowiedni, zrównoważony i społecznie akceptowalny. Deklaruję gotowość do rozmów, udziału w spotkaniach konsultacyjnych z Wójtem Gminy Dopiewo, projektantem drogi oraz przedstawienia alternatywnych wariantów przebiegu trasy – w tym również z wykorzystaniem już istniejącej infrastruktury. W związku z powyższym, wnioskuję o ponowne przeanalizowanie planów budowy drogi, z uwzględnieniem naszej propozycji



alternatywnego przebiegu oraz stanowiska lokalnej społeczności. Zwracam się również z prośbą o pisemne odniesienie się do niniejszego sprzeciwu oraz przedstawionych argumentów. Mam nadzieję, że głos mieszkańców zostanie wysłuchany, a planowana inwestycja zostanie dostosowana w sposób, który nie będzie pogarszać jakości życia obecnych



mieszkańców ulicy Spokojnej, numery domów 22-30, i będzie zgodna z zasadami zrównoważonego planowania przestrzennego. Biorąc pod uwagę planowane niedogodności związane ze zlokalizowaniem nowego przebiegu trasy drogi powiatowej w Pałędziu, wnoszę również o wykonanie w pierwszej kolejności pieszo- jezdni z kostki betonowej wraz ze skanalizowaniem ulicy Spokojnej biegnącej od ulicy Nowej w kierunku strumienia wodnego, która obecnie pozostaje w złym stanie technicznym. Byłoby to formą rekompensaty za negatywne skutki związane z budową drogi powiatowej oraz wyrazem zrozumienia dla potrzeb lokalnej społeczności.

Odpowiedź:

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego we wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszym rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7.Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3 oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.



Pytanie: SPRZECIW WOBEC PLANOWANEJ BUDOWY DROGI W BEZPOŚREDNIM SĄSIEDZTWIE MOJEJ NIERUCHOMOŚCI. ŁĄCZNIK PAŁĘDZIE WRAZ Z TUNELEM -

KONCEPCJE 7.1 oraz 7.2. Szanowny Panie Wójcie, Szanowni Radni Gminy, niniejszym chciałbym ponownie wyrazić swój zdecydowany sprzeciw wobec planowanej budowy drogi na terenie położonym bezpośrednio za ogrodzeniem mojej posesji, znajdującej się w miejscowości Pałędzie, przy ul. Spokojnej. W związku z planowaną budową drogi powiatowej przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie mojej posesji, pragnę wyrazić swoje zaniepokojenie oraz wnieść sprzeciw wobec jej obecnie proponowanego przebiegu – wzdłuż granicy mojej działki znajdującej się w Pałędziu przy ulicy Spokojnej, co wiąże się z poważnymi konsekwencjami dla życia mieszkańców. Wnoszę o odsunięcie planowanej drogi powiatowej od granic prywatnych posesji oraz ponowne rozważenie jej lokalizacji w sposób bardziej zrównoważony i społecznie akceptowalny. Mój sprzeciw argumentuję poniższymi uwagami i sugestiami: 1. Negatywny wpływ na warunki życia mieszkańców ulicy Spokojnej nr 22-30. Realizacja inwestycji w zaproponowanej lokalizacji znacząco obniży jakość życia mieszkańców ulicy Spokojnej – nr domów 22-30. Budowa drogi: • spowoduje wzrost hałasu oraz spadek prywatności, • doprowadzi do dewastacji przestrzeni rekreacyjnej, którą obecnie stanowi tylna część naszej działki. Nasze działki, zabudowane domami jednorodzinnymi, staną się terenem otoczonym drogami z obu stron – od strony frontowej i ogrodowej. To rozwiązanie jest sprzeczne z ideą harmonijnego i zrównoważonego planowania przestrzennego, które powinno chronić istniejącą zabudowę mieszkaniową przed nadmierną urbanizacją i hałasem. 2. Niezgodność z nazwą i charakterem ulicy. Ulica nosi nazwę „Spokojna”, która nie jest jedynie nazwą symboliczną – odzwierciedla ona rzeczywisty charakter tej przestrzeni: cichej, rekreacyjnej i przeznaczonej do wypoczynku. Budowa drogi powiatowej w bezpośrednim sąsiedztwie tej ulicy jest sprzeczna z jej dotychczasowym przeznaczeniem oraz ze sposobem, w jaki została zabudowana – jako osiedle domów jednorodzinnych dla rodzin szukających spokoju poza miastem. Czy naprawdę celem Gminy jest „zapewnienie” mieszkańcom ul. Spokojnej hałasu i ruchu tranzytowego – porównywalnego z rampą załadunkową lub drogą techniczną? Taka decyzja pozbawia tę nazwę jej sensu i podważa zaufanie mieszkańców do działań planistycznych gminy. 3. Spadek wartości nieruchomości. Planowana droga znacząco obniży wartość mojej nieruchomości, co w przyszłości może utrudnić jej sprzedaż. Żaden kupujący nie byłby zainteresowany zakupem działki z drogą powiatową przebiegającą bezpośrednio za ogrodzeniem. Pozwolę sobie zadać pytanie: czy którykolwiek z Państwa, Panie Wójcie, Szanowni Radni, chciałby mieć drogę powiatową za swoim płotem? 4. Nieadekwatne zagospodarowanie przestrzenne. Obecna organizacja przestrzeni nie przewiduje budowy drogi w tym miejscu. Proponowana trasa będzie wymagała kosztownych i trudnych technicznie rozwiązań – szczególnie w odniesieniu do istniejących drenaży. Warto przypomnieć, że w przeszłości, projektując nawierzchnię drogi ulicy Spokojnej, odcinek od ulicy Nowej do strumienia wodnego, zrezygnowano z kostki brukowej, a zaprojektowano płyty ażurowe, ze względu na występowanie drenaży. Plan budowy ulicy Spokojnej znajduje się w Gminie Dopiewo. Dziś podobne okoliczności są traktowane inaczej, co budzi moje uzasadnione obawy. Proszę o odniesienie się w szczególności do tego punktu. Środki przeznaczone na realizację planowanego przebiegu nowej drogi powiatowej w Pałędziu mogłyby zostać bardziej efektywnie wykorzystane na budowę lub modernizację dróg gminnych, które obecnie są w złym stanie technicznym i faktycznie potrzebne lokalnym społecznościom. 5. Kolidują z obowiązującymi MPZP i WZ. Proponowany przez Gminę przebieg drogi w wariantach koncepcji 7.1 oraz 7.2 pozostaje w kolizji z zapisami obowiązującego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) oraz wydanymi decyzjami o warunkach zabudowy (WZ). Przebieg ten narusza ustalenia planistyczne dotyczące przeznaczenia terenu, linii zabudowy oraz innych istotnych parametrów urbanistycznych. W związku z tym jego realizacja wymagałaby zmiany MPZP lub unieważnienia obowiązujących decyzji WZ, co wiąże się z dodatkowymi kosztami, wydłużeniem procesu inwestycyjnego oraz potencjalnymi roszczeniami właścicieli nieruchomości. 6. Zagrożenie dla środowiska. Na wskazanym terenie znajduje się strumień wodny, który stanowi żerowisko bobrów – gatunku chronionego w Polsce. Ingerencja w ten ekosystem będzie prowadzić do jego degradacji, co może mieć również konsekwencje prawne. 7. Bezpieczeństwo i uciążliwość społeczne. Obawiam się, że nowa droga stanie się trasą szybkiego ruchu. Gmina nie radzi sobie obecnie z problemem nadmiernej prędkości, np. na ulicach Dopiewskiej i Szkolnej w Gołuskach w związku z tym jak zamierza zapobiec podobnym sytuacjom na nowej trasie? Ponadto, doświadczenia z innych inwestycji drogowych pokazują, że po ich zakończeniu mieszkańcy borykają się z zaśmiecaniem, dewastacją zieleni i zwiększoną liczbą psów bez smyczy na terenach przydomowych. 8. Brak równego traktowania mieszkańców. W innych częściach gminy planowane drogi są odsunięte od zabudowań. Tylko w naszym przypadku główna trasa ma przebiegać bezpośrednio wzdłuż linii ogrodzeń. Zwracam uwagę na rażący brak spójności w planowaniu przestrzennym na terenie gminy. W innych lokalizacjach projektowane drogi są odsunięte od zabudowań, a pomiędzy posesjami a pasem drogowym zachowane są bufony w postaci zieleni, nieużytków lub pasów technicznych. Tymczasem tylko w naszym przypadku planowana droga powiatowa ma przebiegać bezpośrednio przy linii ogrodzeń już istniejących, zamieszkałych działek. Takie rozwiązanie: • pozbawia mieszkańców prywatności i poczucia bezpieczeństwa, • generuje hałas, pył i inne uciążliwości, • narusza zasadę równości obywateli wobec prawa i planowania przestrzennego. Oczekujemy, że Gmina będzie stosować jednolite standardy projektowe wobec wszystkich mieszkańców – a nie jedynie w wybranych rejonach, faworyzując jednych kosztem drugich. 9. Głos mieszkańców i wkład w funkcjonowanie gminy. Jako mieszkańiec Gminy, regularnie płacę podatki lokalne, które stanowią istotny wkład w jej budżet. Uważam zatem, że głos mieszkańców ulicy Spokojnej w Pałędziu powinien być nie tylko wysłuchany, ale i realnie brany pod uwagę przy podejmowaniu decyzji, które mają tak bezpośredni wpływ na nasze życie, bezpieczeństwo i komfort. 10. Nieproporcjonalny wpływ inwestycji na wybrane działki. Planowana droga będzie w sposób szczególnie uciążliwy dla tylko wybranej grupy mieszkańców – tych, których ogrody graniczą bezpośrednio z tą trasą. Tymczasem inwestycja powinna być projektowana tak, by równomiernie i sprawiedliwie rozkładać potencjalne niedogodności. To rozwiązanie powoduje, że to właśnie MY mieszkańcy ulicy Spokojnej będziemy ponosić największe koszty społeczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z inwestycją, podczas gdy reszta mieszkańców gminy nie odczuje jej negatywnych skutków. Taki układ jest niezgodny z zasadami sprawiedliwości społecznej i planowania przestrzennego. W odniesieniu do powyższych uwag składam następujące wnioski: 1. Wniosek o analizę hałasu i wpływu środowiskowego. Proszę o przedstawienie dokumentacji związanej z oceną oddziaływania inwestycji na środowisko, w tym: • analiz akustycznych – obrazujących spodziewany poziom hałasu generowanego przez ruch pojazdów, • ekspertyz hydrologicznych (dot. drenaży) oceniających ryzyko naruszenia istniejących systemów drenażowych, • informacji, czy została przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza wskazująca, czy na terenie inwestycji występują gatunki chronione lub cenne przyrodniczo siedliska (np. żerowiska bobrów, a takowe właśnie występują na tym obszarze). Brak takich dokumentów może stanowić podstawę do zgłoszenia sprawy do Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska lub Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Wnoszę o przedstawienie pełnej dokumentacji dotyczącej oceny oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko. 2. Wniosek o ponowne przeprowadzenie konsultacji społecznych. Z uwagi na znaczny wpływ



inwestycji na jakość życia lokalnej społeczności, wnioskuję o zorganizowanie konsultacji społecznych z udziałem mieszkańców, których działki graniczą z planowaną inwestycją. W mojej ocenie mieszkańcy nie zostali dostatecznie poinformowani o skali i przebiegu planowanej drogi, a ich opinie nie zostały dotąd uwzględnione w procesie decyzyjnym. Propozycja alternatywnego rozwiązania z mojej strony proponuję alternatywny przebieg drogi – oddalony od granicy obecnych posesji zlokalizowanych przy ulicy Spokojnej, numery domów od 22 do 30, w Pałędziu. Jest to koncepcja budowy tunelu pod torami kolejowymi z pominięciem ulicy Pocztovej zaprezentowana przez Gminę Dopiewo w 2024 roku. Mapkę z zaproponowanym przez Gminę Dopiewo przebiegiem drogi przesyłam gwoi przypomnienia drogą elektroniczną na adres mailowy. Proponowane przeze mnie alternatywne rozwiązanie (notabene jest to rozwiązanie proponowane przez Gminę w 2024 roku): • nie zwiększa długości drogi, a nawet ją skraca, • umożliwia wykorzystanie istniejącej infrastruktury i planów geodezyjnych, • pozwala na skomunikowanie z istniejącymi ulicami (ul. Laskowa, ul. Orzechowa), • zmniejsza liczbę bezpośrednio poszkodowanych mieszkańców, • pozwala zachować ciszę, spokój oraz walory rekreacyjne terenów przydomowych. Mapka z proponowanym przeze mnie alternatywnym przebiegiem drogi przesyłam drogą elektroniczną na adres mailowy. Przebieg proponowanej przeze mnie trasy oznaczono kolorem żółtym, z możliwym rozgałęzieniem w kolorze zielonym. Na

ww. mapie zaznaczono drogę z ul. Nowej, która biegnie na południowy wschód w stronę ulicy Laskowej i Orzechowej, między działkami budowlanymi, gdzie już wcześniej planowano dojazdy (często są to działki o szerokości 8–12 m przeznaczone pod drogi wewnętrzne) i łączy się z ul. Jana Mariana Żelazka przez teren o mniejszym stopniu zurbanizowania. Dodatkowo wykonanie ronda z koncepcji Gminy z 2024 roku umożliwiłoby bezpieczny wyjazd mieszkańcom z ulicy Jana Mariana Żelazka 18 A-D. Dzięki takiemu rozwiązaniu przyszli nabywcy działek będą od początku świadomi bliskości drogi, a obecni mieszkańcy nie zostaną dotknięci jej uciążliwością. Jednocześnie, pragnę zwrócić uwagę, że budowa drogi powiatowej – mimo swojej funkcji komunikacyjnej – spowoduje dla obecnych mieszkańców szereg uciążliwości: wzmożony hałas, utratę prywatności, możliwe ograniczenia w korzystaniu z ogrodów oraz spadek wartości nieruchomości. Deklaracja współpracy z Gminą i otwartości na dialog Podkreślam, że celem moim oraz mieszkańców ulicy Spokojnej, numery domów 22-30, nie jest zatrzymywanie inwestycji jako takiej, lecz doprowadzenie do jej realizacji w sposób odpowiedzialny, zrównoważony i społecznie akceptowalny. Deklaruję gotowość do rozmów, udziału w spotkaniach konsultacyjnych z Wójtem Gminy Dopiewo, projektantem drogi oraz przedstawienia alternatywnych wariantów przebiegu trasy – w tym również z wykorzystaniem już istniejącej infrastruktury. W związku z powyższym, wnioskuję o ponowne przeanalizowanie planów budowy drogi, z uwzględnieniem naszej propozycji alternatywnego przebiegu oraz stanowiska lokalnej społeczności. Zwracam się również z prośbą o pisemne odniesienie się do niniejszego sprzeciwu oraz przedstawionych argumentów. Mam nadzieję, że głos mieszkańców zostanie wysłuchany, a planowana inwestycja zostanie dostosowana w sposób, który nie będzie pogarszać jakości życia obecnych mieszkańców ulicy Spokojnej, numery domów 22-30, i będzie zgodna z zasadami zrównoważonego planowania przestrzennego. Biorąc pod uwagę planowane niedogodności związane z zlokalizowaniem nowego przebiegu trasy drogi powiatowej w Pałędziu, wnoszę również o wykonanie w pierwszej kolejności pieszo-jezdni z kostki betonowej wraz ze skanalizowaniem ulicy Spokojnej biegnącej od ulicy Nowej w kierunku strumienia wodnego, która obecnie pozostaje w złym stanie technicznym. Byłoby to formą rekompensaty za negatywne skutki związane z budową drogi powiatowej oraz wyrazem zrozumienia dla potrzeb lokalnej społeczności.

Odpowiedź:

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego we wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszym rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

KUDD określa 2 warianty przebiegu *7.Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3* oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.



Pytanie: Szanowny Panie Wójcie, Zwracam się z uprzejmą prośbą o ponowne rozważenie planów budowy drogi, która według dostępnych informacji miałaby przebiegać bezpośrednio za naszą działką, zlokalizowaną w Palędziu przy ulicy Spokojnej. Zaprojektowanie drogi w takim miejscu spowoduje, że nasza nieruchomość będzie otoczona drogami zarówno od frontu, jak i od strony ogrodu. To rozwiązanie w znaczący sposób wpłynie na komfort życia mieszkańców oraz pozbawi nas prywatności. Działki w tym rejonie są już zagospodarowane budynkami jednorodzinnymi, a przestrzeń za domami pełni funkcję rekreacyjną. Pojawienie się tam drogi zakłóci spokój i intymność tej strefy. Co więcej, bliskość drogi może mieć negatywny wpływ na wartość naszej nieruchomości, którą zakupiliśmy niespełna rok temu. Ewentualna utrata wartości może w przyszłości skutkować roszczeniami wobec Gminy w związku z różnicą wartości majątku. Istnieje również kwestia ochrony środowiska – planowany przebieg drogi może prowadzić do zniszczenia siedliska bobrów, które zasiedlają obszar przy rowie. Gatunek ten jest objęty ochroną i jego obecność powinna zostać uwzględniona w analizie oddziaływania inwestycji. Jako alternatywę proponujemy przesunięcie trasy drogi tak, aby oddzielała ją od istniejących posesji jeszcze jedna działka. W ten sposób przyszli nabywcy będą mieli świadomość jej lokalizacji, a obecni mieszkańcy zachowają komfort życia. Dodatkowo możliwe byłoby połączenie nowej trasy z ulicą Pocztową przy użyciu istniejącej infrastruktury drogowej. Uważamy, że taka zmiana byłaby korzystna dla wszystkich stron – mniej inwazyjna, a jednocześnie umożliwiająca dalszy rozwój przestrzenny okolicy. Prosimy również o rozważenie montażu ekranów akustycznych i wprowadzenia pasa zieleni przy nowej drodze, jeśli dojdzie do realizacji inwestycji w obecnym kształcie. W załączeniu przesyłamy mapkę z alternatywnym przebiegiem drogi – zaznaczenie kolorem żółtym proponowanej trasy i kolorem zielonym możliwości jej rozgałęzienia. Materiały zostały przekazane również drogą elektroniczną na adres mailowy. Jako mieszkańcy i podatnicy Gminy Dopiewo liczymy na uwzględnienie naszego stanowiska w dalszych działaniach planistycznych i administracyjnych.

Odpowiedź:

KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego we wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszym rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7.Łącznik Palędzie wraz z tunelem pod LK3 oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.

Pytanie: 1. Wariant W1 dotyczący Skórzewa - - dojazdu z Ul.Batorowskiej do ul.Skorzewskiej jest wadliwą propozycją.

Po pierwsze 1) prowadzenie ruchu z ul. Batorowskiej przez ul. Wesołą jest niezgodne z zapisami MPZP ponieważ ul. Wesoła była przewidziana jako ulica bez przejazdu, po drugie 2) ulica Wesoła jest ulicą nie wybrukowaną nieutwardzoną o szerokości jednego pasa ruchu, zatem twierdzenie że to rozwiązanie jest korzystne ponieważ prowadzi przez istniejące drogi jest niezgodne ze stanem rzeczywistym. Drogi przez które można prowadzić to połączenie na tym odcinku to ulice równoległe do ul.Wesołej na północ lub południe od ul. Wesołej, są one w pełni wybrukowane, pokryte posadzką i prowadzące w kierunku ul. Skórzewskiej w granicach gminy Dopiewo. 3) Między ulicą Wesołą a ul. Ogródową występuje niezwykle duże natężenie ruchu (mieszkańcy os. Cytrusowego jadąc w kierunku SP1 skręcają w lewo w ul. Ogródową następnie ul. Polną) robiąc skrót omijając korek na ul. Batorowskiej tworzący się przy kościele. Piesi i rowerzyści bardzo intensywnie przekraczają ul. Batorowską również na tym odcinku między ul. Wesołą i ul.Ogródową w drodze do szkoły lub Galerii Malwowej. Przekraczają ulice na pasach lub nie na pasach z powodu brakującego odcinka chodnika po jednej stronie ul. Batorowskiej na wymienionym odcinku pomiędzy ul.Wesołą i ul. Ogródową. Istniejące już do tej pory bardzo duże natężenie ruchu w tym miejscu jest zdecydowanym powodem do rezygnacji ściągania w to miejsce jeszcze większej ilości samochodów z dwóch kierunków aby docierać do kolejnego proponowanego skrótu w tym obszarze - niebezpieczeństwo dla pieszych, rowerzystów i kolizji samochodowych. Już w tej chwili na pasach i w tej części ul. Batorowskiej regularnie przejeżdżane są zwierzęta. 4) Ściąganie ruchu z os. Cytrusowego i pn. części ul. Batorowskiej w kierunku części starego Skórzewa przy ul. Ogródowej, Wesołej jest pomyłką i skutkuje wzrostem natężenia ruchu w tej części który i tak jest już duży. Należy wyprowadzić ten ruch w stronę północną do ul. Bukowskiej lub w stronę pn-wschodnią - Wysogotowa. Ul. Wesoła jest przeczną od ul. Batorowskiej ale bez kontynuacji biegu po stronie zachodniej na os. Cytrusowym. Natomiast główna ulica os. Cytrusowego Zielna mogłaby mieć swoją kontynuację dokładnie na wprost biegnąc przez pole między ul. Batorowska a Sąsiedzką zaplanowaną w MPZP, na którym nie ma jeszcze mieszkańców i nie



stawiałoby się ich przed nagłym pogorszeniem jakości życia prowadząc ulicę przelotową po decyzji o kupnie działki. 5) Największa ilość mieszkańców zbiera się na os. Gra towym i os. Cytrusowym które systematycznie jest rozbudowywane w kierunku północnym. Zatem działania mające na celu rozładowanie tego natężenia ruchu powinny być nakierowane na wyprowadzanie samochodów głównie z tego obszaru właśnie w odcinku północnym ul. Batorowskiej w stronę ul. Miodowej, np. Nektarowej przez ul. Batorowska do Wysogotowa przez niezabudowane jeszcze pole na północ od ul. Wiosennej nie narażając mieszkańców którzy kupowali działki i budowali domy w zastanej innej sytuacji z innym MPZP na prowadzenie im pod oknami zbiorczej drogi. Taka propozycja jest zilustrowana w wariantcie W2. 6) Zabytkowe centrum Skórzewa przy SP 1 i kościele powinno być miejscem o obniżonym natężeniu ruchu ze względu na bezpieczeństwo dzieci idących do szkoły i ze względu na walory kulturowe tego miejsca. Zatem istniejąca droga - ul. Poznańska przecinająca Skórzewo w bardzo niekorzystnym miejscu, o bardzo wysokim natężeniu ruchu powodowanym głównie przez przejeżdżających przez Skórzewo w drodze do Poznania mieszkańców z całej gminy, powinna mieć ograniczony ruch na tym odcinku i zostać odciążona przez obwodnicę wokół Skórzewa wyprowadzająca ruch z całej gminy na obrzeża miejscowości a nie prowadzić natężenie ruchu z całej gminy przez środek Skórzewa.

Odpowiedź:

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Propozycja rozwoju układu podstawowego 4. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa* przedstawia koncepcję realizacji równoległych ciągów łączących ze sobą elementy układu podstawowego prowadzące ruch ze Skórzewa w kierunku DW307. Intensywne zagospodarowanie obszaru wsi Skórzewo uniemożliwia wytrasowanie nowych przebiegów dróg zbiorczych, które odciążą ul. Poznańską oraz poprawią warunki ruchu w kierunku do Poznania. Proponuje się budowę nowych oraz przebudowę i rozbudowę istniejących dróg lokalnych i dojazdowych, które poprawią połączenie z DW307 przejmując część potoków ruchu z najbardziej obciążonych odcinków.

Pytanie: Uwagi i wnioski do koncepcji rozwoju układu drogowego Gminy Dopiewo - Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska - Skórzewska W1 - propozycja dla układu podstawowego 4.1.1 Zgłaszam uwagi do koncepcji W1. Celem przygotowanego rozwiązania jest osiągnięcie następujących celów: (i) poprawa połączenia z DW 307, (ii) rozłożenie ruchu na więcej połączeń drogowych, (iii) odciążenie ul. Poznańskiej w Skórzewie, (iv) obsługa osiedli mieszkaniowych. W mojej opinii proponowane rozwiązanie osiągnie co najwyżej jeden ze wskazanych celów tj. cel zawarty w punkcie (ii) rozłożenie ruchu na więcej połączeń drogowych. Pozostałe cele nie zostaną spełnione. Zaproponowane rozwiązanie nie doprowadzi do poprawy połączenia z z DW 307 gdyż łącznik będzie prowadzony w zbyt dużej odległości od DW 307 i faktycznie doprowadzi do ukierunkowania ruchu na ul. Batorowską z nowych osiedli i odsunięcia ruchu od DW 307 a przeprowadzenia go przez skórzewskie ulice obok domów. Propozycja D1 nie prowadzi do osiągnięcia celu w postaci obsługi osiedli mieszkaniowych gdyż ruch z nowych osiedli mieszkaniowych zostanie poprowadzony ul. Batorowską do ulicy Wesołej a to oznacza, ukierunkowanie ruchu na ul. Poznańską. Nowe osiedla mieszkaniowe budowane wzdłuż ul. Batorowskiej oraz mieszkańcy osiedla Gra togo zamiast kierować się w stronę ul. Skórzewskiej albo DW 307 będą kierowali się w stronę ul. Poznańskiej. Oznacza to że zakorkowana będzie ul. Batorowska poprzez osoby wożące dzieci do SP nr 1 oraz przez osoby jadące do pracy do POznania. Celowe jest natomiast aby z osiedli nowobudowanych istniała alternatywna droga, która rozładuje ruch - co współgła z koncepcją W2 oraz W3 zaprezentowaną w ramach niniejszych konsultacji. Propozycja W1 nie doprowadzi ponadto do odciążenia ul. Poznańskiej gdyż zlokalizowany w bliskiej odległości łącznik według propozycji W1 prowadzi do kierowania ruchu właśnie w kierunku Poznańskiej zamiast zachęcać do korzystania z alternatywnych dróg np DW 307. Koncepcja rozwoju układu drogowego ma przecież doprowadzić do zaadresowania problemów komunikacyjnych po powstaniu nowych osiedli i nie jest prawidłowym rozwiązaniem agregowanie ruchu na ul. Batorowskiej. Należy również podkreślić, że nie jest zaletą że projektowana droga w ramach rozwiązania W1 będzie istniejącą drogą dojazdową. Przecież projektowana droga ma zupełnie inny cel i oznacza to że szereg mieszkańców ul. Wesołej oraz Sąsiedzkiej jest przeciwnym mody kowaniem przeznaczenia gruntu w porównaniu z sytuacją zastaną czy procedowaną zmianą do MPZP. Znacznie lepsze wydają się warianty W2 i W3 gdyż są przedłużeniem drogi z osiedla Gra towego gdzie spora liczba osób mieszka i należy zaadresować sposób dotarcia do Poznania. Zmiany w zakresie przeznaczenia sąsiednich gruntów powinny być konsultowane oraz nie mogą być ignorowane. Podsumowując, przeprowadzenie drogi dojazdowej pomiędzy Batorowską i Skórzewską ulicami Wesołą oraz Sąsiedzką nie rozwiąże problemu zakorkowania ul. POznańskiej a jedynie doprowadzi do zakorkowania się ulicy Batorowskiej. Lepszym rozwiązaniem są warianty R2 i R3. Uważam że ruch powinien być kierowany do "obwodnicy" Skórzewa tj. DW 307 oraz projektowanej drogi przy torach. Dodatkowym argumentem do zmiany wariantu jest fakt, że w pozostałych wariantach przy projektowanej drodze jest znacząco mniej mieszkańców, którzy nabywając działkę nie byli świadomi, że będą mieszkac przy drodze przelotowej. Gmina ponadto nie wskazała żadnych analiz które wskazywałyby dlaczego W1 jest preferowany i w jaki sposób będą się w przyszłości rozwijały osiedla mieszkaniowe - to jest szczególnie istotne gdyż wydaje się że proponowane rozwiązania są sprzeczne z wyznaczonymi celami.

**Odpowiedź:**

Łącznik zaproponowany w 4.1.1. *Udrożnienie układu drogowego Dąbrowy i Skórzewa - łącznik Batorowska-Skórzewska W1*, czyli drogi łączącej ul. Batorowską z ul. Skórzewską wynika z MPZP oraz jest jednym z elementów łączących poprzecznie ciągi drogowe prowadzące do DW307 mających na celu udrożnienie układu drogowego Skórzewa i Dąbrowy. Jednocześnie KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego

Pytanie: W przypadku łącznika Pałędzia wraz z tunelem pod LK3 wariant W2 (propozycja 7.2) powinien być preferowany. Włącza on ruch najkrótszą drogą w już istniejący ciąg w stronę Dopiewca. Wariant W1 wraz z obwodnicą (propozycja 10) niepotrzebnie wypycha ruch pomiędzy spokojną zabudową jednorodzinną, zamiast wyprowadzać go najkrótszą drogą w stronę Dopiewca. W efekcie większy obszar wsi jest narażony na hałas oraz zanieczyszczenie. Wariant W2 będzie prawdopodobnie również znacznie tańszy w realizacji.

Odpowiedź: KUDD nie określa szczegółowych przebiegów proponowanych odcinków dróg i rozwiązań organizacji ruchu, uszczegółowienie przebiegu musi zostać wykonane na etapie projektu budowlanego. Jednak założenie dla wskazanego we wniosku odcinka polega na możliwie jak najmniejszym rozdzielaniu niezagospodarowanych terenów nowymi odcinkami dróg.

KUDD określa 2 warianty przebiegu 7. *Łącznik Pałędzie wraz z tunelem pod LK3* oraz określa wpływ danego wariantu na efektywność proponowanego układu podstawowego, jednak KUDD nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu.



Charakterystyka głosujących

W ramach prowadzonych konsultacji Ankiętę konsultacyjną wypełniło i wysłało **71** uczestników.

Dane instytucji

Nazwa instytucji Urząd Gminy Dopiewo

Adres email urzad_gminy@dopiewo.pl

Numer telefonu +48 61 814 83 31

Adres ul. Leśna 1c, 62-070 Dopiewo
