



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH INSTYTUCJI

Urząd Gminy Dopiewo

Dąbrówka – dokumentacja projektowa dla budowy drogi Wzdłuż Torów na odcinku od ul. Widok do ul. Polnej

Raport przedstawia wyniki za okres
18.08.2025 - 29.08.2025





Spis treści

1. Ankieta konsultacji społecznych
2. Wyniki ze względu na poszczególne obszary i pytania
3. Charakterystyka głosujących
4. Dane instytucji



1. Ankieta konsultacji społecznych

Dąbrówka – dokumentacja projektowa dla budowy drogi Wzdłuż Torów na odcinku od ul. Widok do ul. Polnej

Zapraszamy do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych których przedmiotem jest koncepcja w ramach zadania pn.: „Dąbrówka – dokumentacja projektowa dla budowy drogi Wzdłuż Torów na odcinku od ul. Widok do ul. Polnej”

Opis konsultacji:

Przedmiotem zawieranej umowy jest wykonanie dokumentacji projektowej w ramach zamówienia pn. „Dąbrówka – dokumentacja projektowa dla budowy drogi Wzdłuż Torów na odcinku od ul. Widok do ul. Polnej”.

Przedmiotowe zadanie zakłada zaprojektowanie drogi wraz z drogą dla pieszych i rowerów o łącznej długości ok. 835 metrów wraz z dedykowanym oświetleniem i odwodnieniem. Droga charakteryzować się będzie szerokością 7 m (2x 3,5m) i technologii wykonania o nawierzchni bitumicznej. Z kolei droga dla pieszych i rowerów zaprojektowana zostanie o szerokości 3,5 metra i technologii wykonania również o nawierzchni bitumicznej. Kompleksowość zaplanowanej inwestycji stanowią opracowania projektów odwodnienia i oświetlenia. Ponadto, projekt uwzględnia przebieg komunikacji miejskiej oraz zakłada posadowienie elementów wyposażenia drogi tj. ławek, koszy na śmieci oraz przystanków i wiat autobusowych. Dopełnienie całości inwestycji stanowić będzie dowiezanie nowopowstającej inwestycji do poprzedniego etapu DWT oraz budowa skrzyżowań m.in. z ulicą Widok i drogą serwisową S11 wraz z wykonaniem zjazdu do rozbudowywanej oczyszczalni ścieków.

Kto może wziąć udział:

Wszyscy zainteresowani projektowaną inwestycją.

Jak można wziąć udział:

Składanie uwag i sugestii w terminie 18.08.2025 r. do 29.08.2025 r. w następujących formach:

pisemnej składanie uwag i opinii do koncepcji w ramach zadania pn.: „Dąbrówka – dokumentacja projektowa dla budowy drogi Wzdłuż Torów na odcinku od ul. Widok do ul. Polnej”.

- na formularzu konsultacji, który stanowi załącznik do zarządzenia nr 184/2025 Wójta Gminy Dopiewo z dnia 07 maja 2025 roku,
- elektronicznie, poprzez platformę dopiewo.konsultacjejst.pl.

Kontakt:

Magdalena Górską, Referat Inwestycji, tel. 618 906 415, e-mail: magdalena.gorska@dopiewo.pl

Czas trwania konsultacji

Data rozpoczęcia 18.06.2025 12:00 Data zakończenia 29.08.2025 23:59

Liczba ankiet

W ramach prowadzonych konsultacji Ankietę konsultacyjną wypełniło **4** uczestników.



Do pobrania

- [Dąbrówka – dokumentacja projektowa dla budowy drogi Wzdłuż Torów na odcinku od ul. Widok do ul. Polnej.pdf](#)
-



4. Dane instytucji

2. Wyniki ze względu na poszczególne obszary i pytania

Koncepcja budowy drogi Wzdłuż Torów od ul. Widok do ul. Polnej

Wnioski i uwagi dotyczące koncepcji budowy drogi Wzdłuż Torów od ul. Widok do ul. Polnej

Odpowiedź osoby głosującej

Pytanie:
1. Proszę, aby droga pieszo-rowerowa została wykonana zgodnie z nowoczesnymi standardami (np. Ministerstwa Infrastruktury, Miasta Poznań), w szczególności bez krawężników na trasie głównej, z łagodnymi łukami (promień min. 20 m), właściwym odwodnieniem oraz separacją od jezdni. 2. Proszę o zaprojektowanie dodatkowych zatok autobusowych na początku odcinka, ponieważ obecnie odległość od poprzedniego przystanku (węzła przesiadkowego) wynosi ponad 1000 m, co jest zbyt dużą przerwą. Dodatkowe zatoki są też potrzebne dla obsługi strefy przemysłowo-usługowej przy ul. Widok.
Odpowiedź:
1. Zostaną zaprojektowane przejazdy bezkrawężnikowe. Zastosowano łuki spowalniające na drodze dla rowerów ze względów bezpieczeństwa, należy spowalniać ruch przed przejazdami rowerowymi. Separacja ruchu rowerowego oraz samochodowego jest zachowana. Odwodnienie zostało zaprojektowane. 2. Rozważymy zaprojektowanie dodatkowej zatoki, w przypadku możliwości technicznych i terenowych.
Pytanie:
Ekrany wyciszające oraz drzewa wzdłuż nowej drogi od strony zabudowań.
Odpowiedź:
Wzdłuż projektowanego odcinka drogi nie ma zabudowań.
Pytanie:
Podczas podróży samochodem, np. długim, lub z przyczepą, nowo projektowaną drogą wzdłuż torów, gdy mijamy wiadukt S11, by skrócić za nim w lewo, po wykonaniu skrętu napotykamy przejazd dla rowerów i przejście dla pieszych, które są zbyt blisko tarczy skrzyżowania. Ustępując pierwszeństwa rowerzyste, lub pieszemu, blokujemy skrzyżowanie przyczepą. Oczywiście mamy pierwszeństwo, ale uważam, że można te przejazdy bez problemu przenieść tak, by krzywizna drogi pieszo-rowerowej pod wiaduktem biegła tak jak krzywizna nasypu wiaduktu. Niechaj przejście dla pieszych znajduje się 4 m dalej na północ, a przejazd rowerowy mógłby być na osi odcinka drogi rowerowej w kierunku Poznania. Będzie mniej terenu do utwardzenia na tym skrzyżowaniu dla rowerów. W praktyce piesi i tak będą łązić po przejeździe rowerowym, więc dobrze byłoby projektować bliżej rzeczywistości.
Moje wątpliwości budzi zbyt niska projektowana prędkość samochodów (60km/h). Wiadomo jak to będzie w praktyce. Prędkość będzie wynosiła bliżej 100km/h. Przy rzeczywistej prędkości średniej 80 - 100 km/h, w tym motocykle 200km/h. Łuki jezdni dla samochodów ("S") w obrębie wiaduktu powinny zostać wyprostowane, wylagodzone. Oba skrzyżowania tuż obok wiaduktu mają mocno ograniczoną widoczność. Dobrze byłoby uniknąć konieczności zastosowania sygnalizacji świetlnej. Pierwszeństwo wyjazdu z drogi serwisowej może być dość często ignorowane i mogą w ten sposób występować tam liczne kolizje. Mocno rozpędzony kierujący wzdłuż torów będzie ignorował świadomie, lub nie znak podporządkowanego przejazdu, a kierowcy wyjeżdżający z pierwszeństwem z drogi serwisowej i tak będą musieli mocno zwolnić i sprawdzić, czy nikt nie zasuwa wzdłuż torów z prędkością światła. To spowoduje zamieszanie, trąbienie, stłuczki, a może poważne wypadki. W konsekwencji okrutne poduszki berlińskie. Czy te skrzyżowania pod wiaduktem można oddalić od wiaduktu?
Proponowałbym zamiast drogi pieszo rowerowej 3,5m, jedynie drogę dla rowerów, z dopuszczonym ruchem pieszych (łącznie 2,5m), a jezdnię dla samochodów 2x4m. Lokalizacja tej nowo projektowanej drogi, czyli wzdłuż torów, określa to miejsce jako przelotowe, nie spacerowe. Nie polecałbym wybierać się tam na rodzinną wycieczkę rowerową, czy niedzielny spacer. Będzie tam znaczne natężenie ruchu i hałas, a także pył i kurz. (Gdy byłem nastolatkiem, to poruszając się tam rowerem, na skraju pola, wzdłuż torów, zdarzało się, że wyrzucano z pociągu butelki by mnie trafić.) Ktoś raz po raz pospaceruje na przystanek autobusowy, lub z przystanku i grupa regularnie poruszających się rowerzystów do pracy z powrotem. 2,5m asfaltu wystarczy. Droga rowerowa z dopuszczonym ruchem pieszych tak, jak pomiędzy miejscowościami. Sam jestem rowerzystą z ogromnym doświadczeniem. Dla rowerzystów zdecydowanie przyjemniej jest gdy odcinki proste, takie totalnie długie, są wyposażone w zakręty. Dla urozmaicenia. Na pasie zieleni pomiędzy jezdnią dla samochodów, a drogą dla rowerów brakuje wysokich drzew, sądzę, że nasadzenia takich wysokich drzew mogą być pretekstem by drogę dla rowerów poprowadzić nieregularną krzywą (splain'em), o nieregularnym przebiegu (coś jak podpis lekarza). Ponieważ taka długa prosta jest nudna maksymalnie. To tak, jakby w drodze do pracy i z powrotem na głos recytować książkę telefoniczną. Fajne tylko dla kolarzy szosowych, którzy i tak pojadą jezdnią dla samochodów. Pozostali rowerzyści na górskich rowerach, miejskich itp. umrą z nudów zanim dojadą do Poznania. Droga dla rowerów poprowadzona krzywiznami zmniejsza ryzyko pojawienia się tam samochodów.
Uważam, że ławki by siedzieć i patrzeć na pociąg są tam niepotrzebne. Ta droga ma być techniczną obwodnicą. Ma obsługiwać większą część ruchu samochodów. Wszelkie rekreacyjne elementy tego pasa drogowego są tutaj niepotrzebne. Bardziej chodzi o przepustowość samochodów i bezkolizyjność. Tak, by nie opłacało się jechać przez miejscowości, bo tu szybciej i wygodniej. Dlaczego tedy ma być tak duży ruch, bo przy torach i tak jest już hałas od pociągów. Tak myślą urbaniści. To jest jedyny powód dla którego robimy tam nową drogę. Bo gdzieś musi być duży ruch, a wzdłuż torów duży ruch nie przeszkadza, bo pociągi już są głośne.
Przy wjeździe do Dąbrówki, tam gdzie pojawia się znak obszaru zabudowanego, czyli zwolnij do 50km/h, musi być szykana (jak na trasie Poznań Wągrowiec). Inaczej nikt nie zwolni. Jeśli nie zaprojektujecie tam szynki, to proponuję od razu miejsce dla radiowozu za krzakiem, statyw na suszarkę i parking pokutników.



4. Dane instytucji

Odpowiedź:
Przejście dla pieszych i przejazd rowerowy nie są zbyt blisko tarczy skrzyżowania. Przejścia zostały zaprojektowane zgodnie z przepisami. Łuki spowodują wytracenie prędkości przy wiadukcie stąd też ograniczenie prędkości. Nie jest możliwe wyprostowanie łuków, ponieważ pozostawiony teren pod wiaduktem (przy jego budowie) oraz konstrukcja wiaduktu nie pozwala na takie zaprojektowanie, wymusza łuki i lokalne przewężenia. Skrzyżowania z drogą serwisową nie możemy oddalić, ponieważ jest to droga już istniejąca wymagająca jedynie przebudowy. W kwestii drugiego skrzyżowania rozważymy możliwość jego przesunięcia. Organizacja ruchu została na ten moment zaprojektowana przy uwzględnieniu dalszego odcinka DWT do ronda przy stacji „CEL”. Kolejne projekty DWT będą aktualizowały/zmieniały ewentualnie organizację ruchu. Szerokość drogi dla pieszych i rowerów jest zgodna z przepisami tak samo jak szerokość jezdni i jest kontynuacją istniejących już pozostałych odcinków DWT. W pasie pomiędzy jezdnią a drogą dla pieszych i rowerów przewiduje się rów odwadniający elementy drogi w związku z tym nie mam możliwości lokalizowania tam drzew. Poszerzenie pasa zieleni wiązało by się z koniecznością wykupu gruntów, niemniej rozważymy możliwość posadzenia drzew na projektowanym odcinku DWT. Ze względu na projektowaną drogę dla pieszych i rowerów, która w założeniach prowadzić będzie w przyszłości od Dopiewa do Skórzewa, przewiduję się ławki aby piesi i rowerzyści mogli np. odpocząć. Mieszkańcy wnioskują o ławki na tego typu drogach dla pieszych, rowerów, chodnikach. Nie będzie kurzu i pyłu ponieważ nawierzchnia jezdni będzie wykonana z betonu asfaltowego. Ze względu na to, że DWT jest drogą zbiorczą nie przewiduje się na niej szykan i spowalniaczy ruchu (progów, poduszek berlińskich).
Pytanie:
Poza planowymi pracami dobrze byłoby uwzględnić ewentualne przeniesienie rampy kolejowej i miejsce dla niej. To bardzo ważne z punktu widzenia mieszkańców.
Odpowiedź:
Poza zakresem opracowania.



4. Dane instytucji

3. Charakterystyka głosujących

W ramach prowadzonych konsultacji Ankiętę konsultacyjną wypełniło i wysłało **4** uczestników.

Nazwa instytucji	Urząd Gminy Dopiewo
Adres email	urząd_gminy@dopiewo.pl
Numer telefonu	+48 61 814 83 31
Adres	ul. Leśna 1c, 62-070 Dopiewo
