



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH INSTYTUCJI

Urząd Gminy Dopiewo

Propozycja kryteriów oceny niezbędnych w celu przygotowania planu
budowy dróg gminnych na terenie Gminy Dopiewo

Raport przedstawia wyniki za okres
19.11.2025 - 02.12.2025





Spis treści

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

Załączniki

Spis wykresów



1. Ankieta konsultacji społecznych

Propozycja kryteriów oceny niezbędnych w celu przygotowania planu budowy dróg gminnych na terenie Gminy Dopiewo

Zapraszamy do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych, których przedmiotem jest propozycja kryteriów oceny niezbędnych w celu przygotowania planu budowy dróg gminnych na terenie Gminy Dopiewo

Kto może wziąć udział:

Wszyscy zainteresowani projektowaną inwestycją.

Jak można wziąć udział:

Składanie uwag i sugestii w terminie 19 listopada – 2 grudnia 2025 r. w następujących formach:

- pisemnej, poprzez składanie uwag i opinii do koncepcji na formularzu, który stanowi załącznik do zarządzenia nr [258/2025](#) Wójta Gminy Dopiewo z dnia 5 listopada 2025 roku,
- elektronicznie, poprzez stronę dopiewo.konsultacjejst.pl.

Kontakt:

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

Czas trwania konsultacji

Data rozpoczęcia 19.11.2025 12:00 Data zakończenia 02.12.2025 23:59

Liczba ankiet

W ramach prowadzonych konsultacji Ankiety konsultacyjną wypełniło **148** uczestników.

Do pobrania

- [Zestaw kryteriów oceny projektów transportowych.pdf](#)
-



2. Wyniki ze względu na cechy głosujących

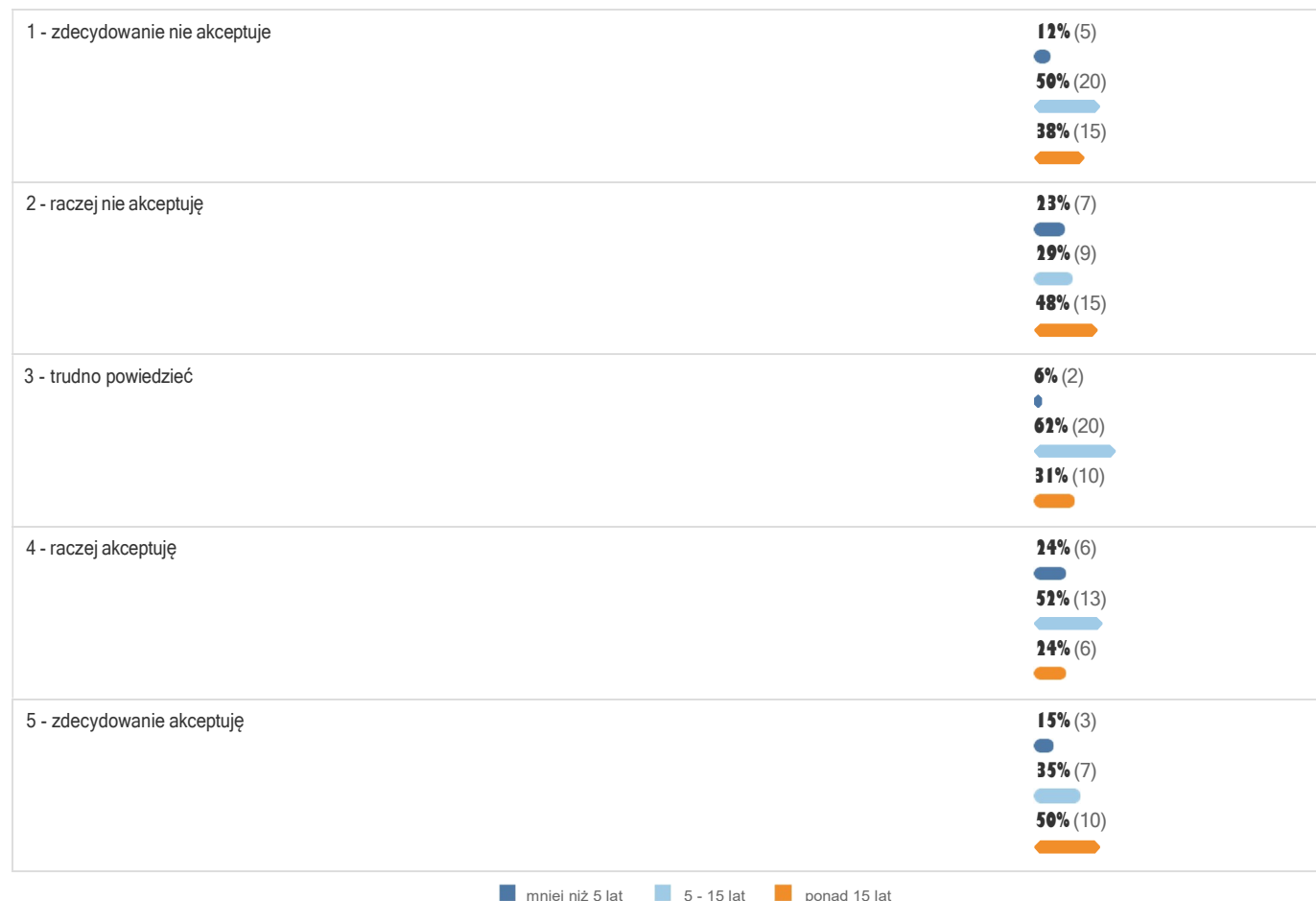
Kryterium 1. (KI) Koszty inwestycji i partycypacja mieszkańców [zł]

Tabela odpowiedzi



Miara ekonomiczno- nansowa związana z kosztami realizacji projektów drogowych, uwzględniająca koszty całkowite, poziom partycypacji mieszkańców w tych kosztach i koszty już poniesione. Co to oznacza w praktyce? Analizujemy koszty (przyszłe i już poniesione) i premiuje zaangażowanie mieszkańców, którzy uczestniczą w kosztach budowy drogi

Wykres 1. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych



Wykres 2. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

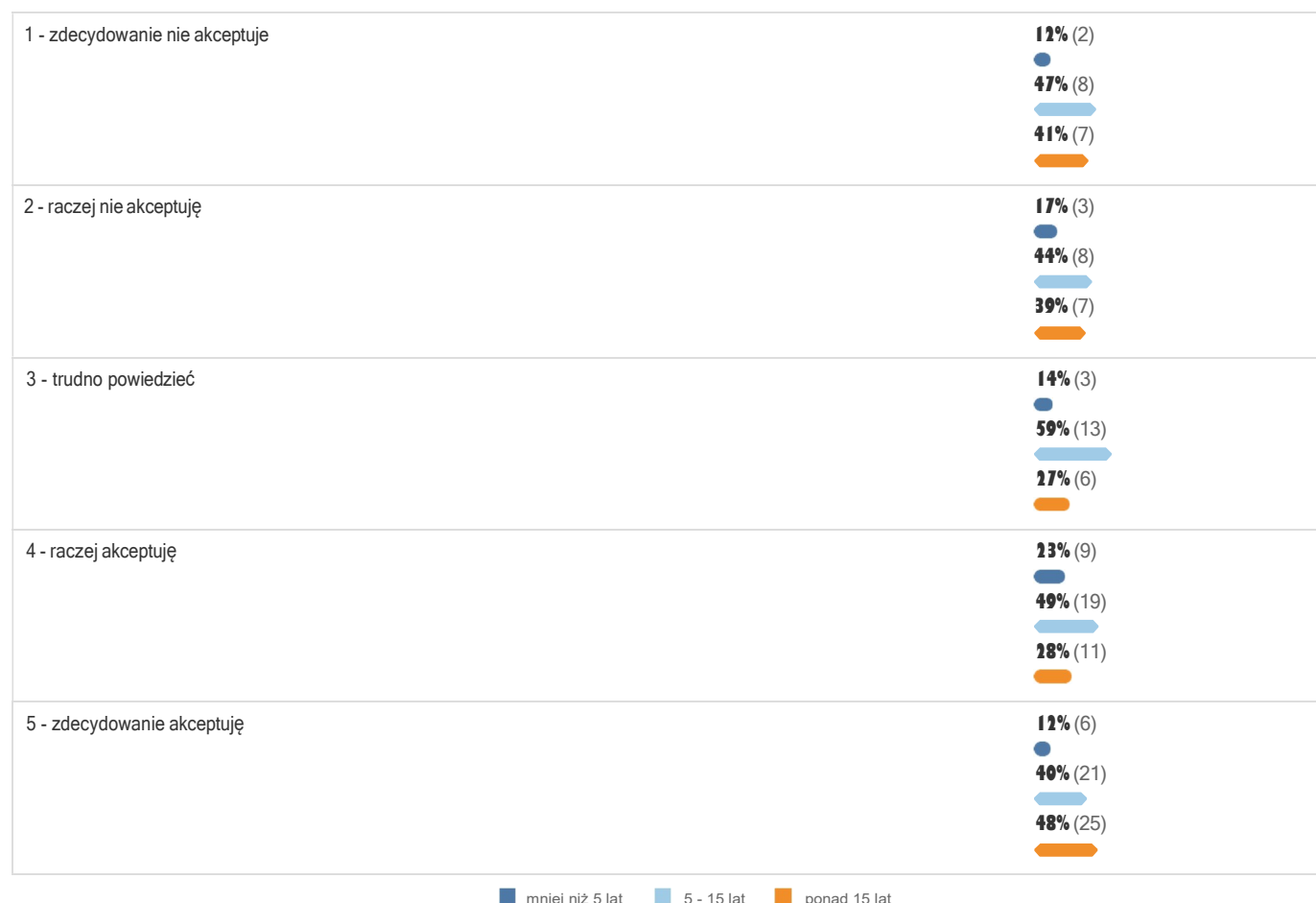
Kryterium 2. (BD) Bezpieczeństwo drogowe [Punkty]

Tabela odpowiedzi



Miara wpływu projektów drogowych na ogólny poziom bezpieczeństwa drogowego w systemie transportowym. Kryterium wyrażone poprzez liczbę zdarzeń/wypadków drogowych zarejestrowanych na rozważanej drodze w ciągu ostatnich 2 lat kalendarzowych. Co to oznacza w praktyce? Przyjmujemy, że budowa nowych dróg i modernizacja dróg już istniejących powinna uwzględniać potrzebę podniesienia bezpieczeństwa drogowego w całej gminie. Drogi/ odcinki, na których często dochodzi do wypadków wymagają pilnej budowy/modernizacji/przebudowy.

Wykres 3. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych



Wykres 4. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

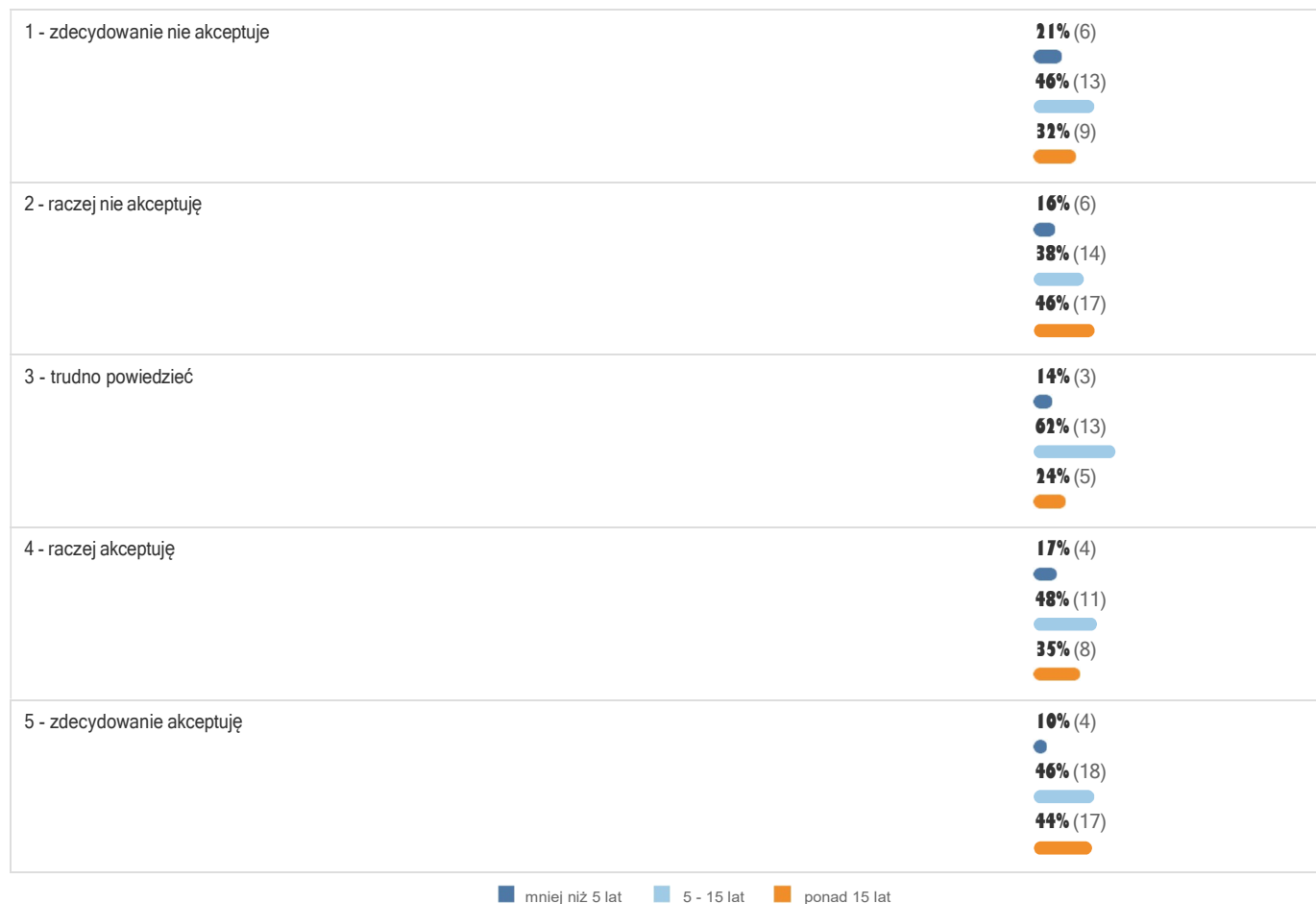
Kryterium 3. (PŚ) Przyjazność dla środowiska [Punkty]

Tabela odpowiedzi



Miara bezpośredniego, negatywnego wpływu projektów drogowych na środowisko naturalne. Co to oznacza w praktyce? Uważamy, że projekty dróg, które wymagają wycinki drzew oraz naruszają tereny zielone powinny być ocenione jako mniej pożądane niż te, które nie wpływają negatywnie na środowisko (są względem niego neutralne)

Wykres 5. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych



Wykres 6. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

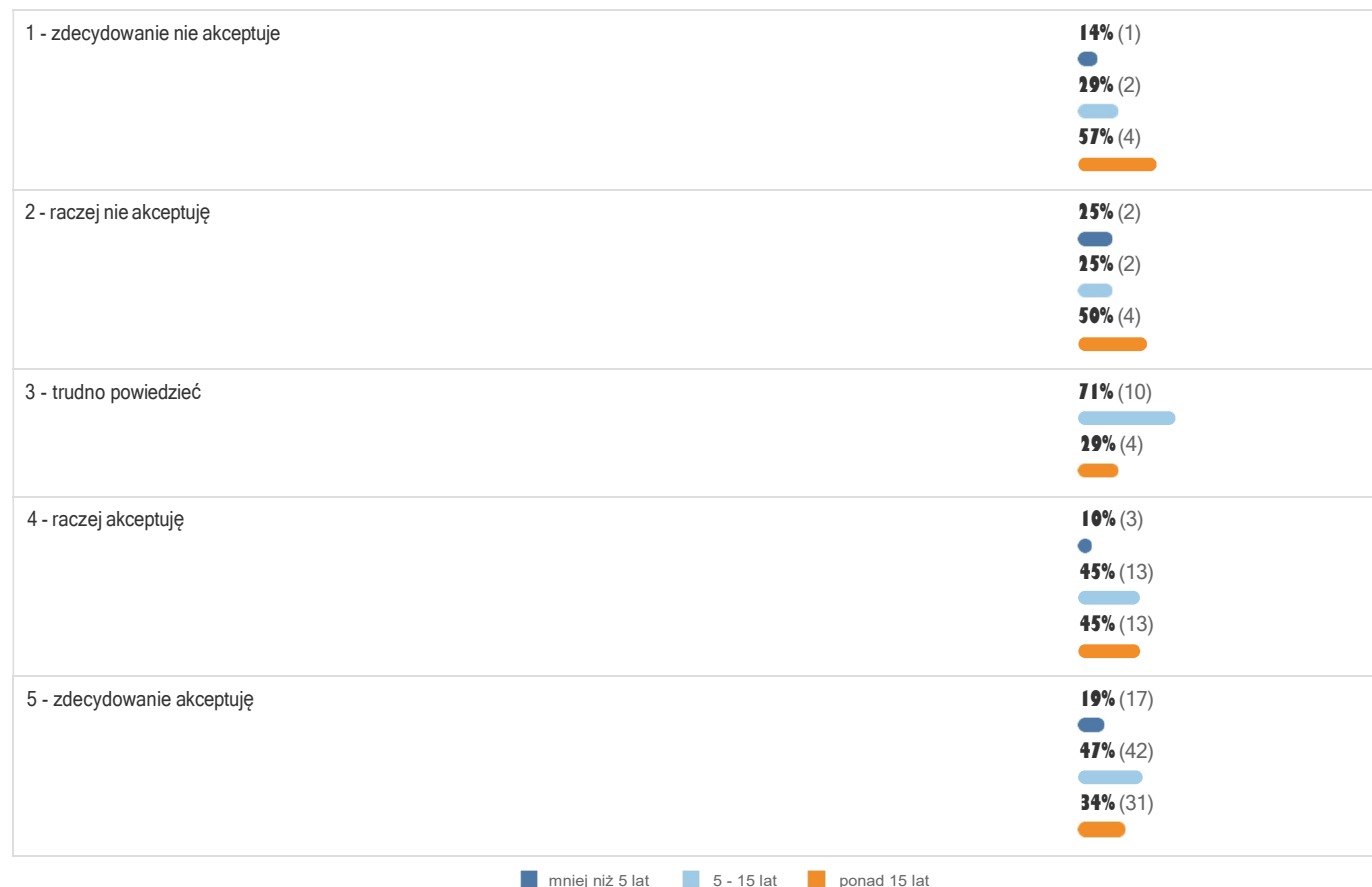
Kryterium 4. (KP) Komfort podróży [Punkty]

Tabela odpowiedzi



Miara ogólnej wygody w odbywaniu podróży pasażera/mieszkańca w związku z realizacją projektów drogowych. Co to oznacza w praktyce? Zależy nam na poprawie jakości dróg (np. przejście z drogi gruntowej na asfaltową), oraz jak największym przyroście długości gminnych dróg o nawierzchni utwardzonej.

Wykres 7. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych



Wykres 8. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

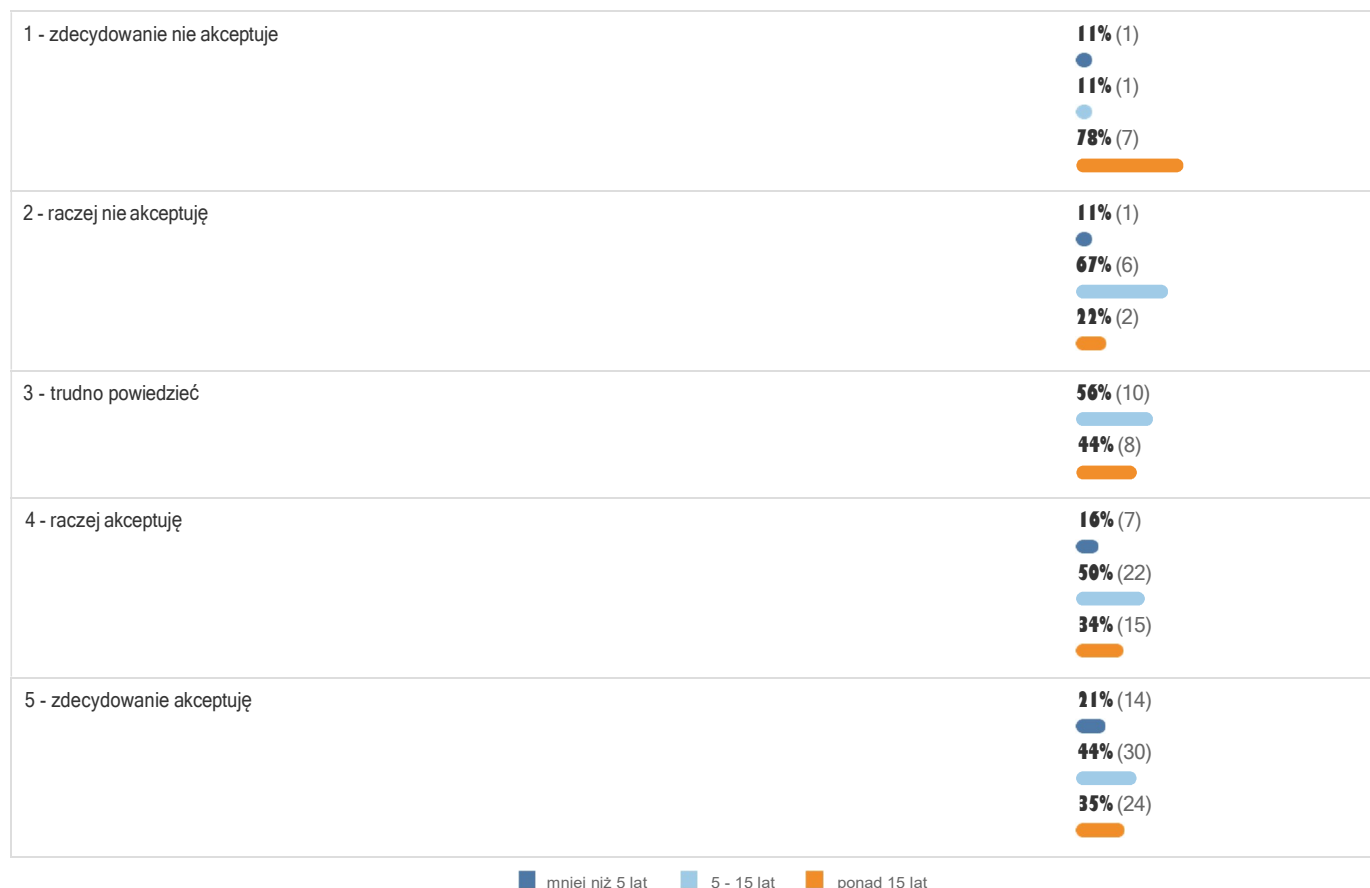
Kryterium 5. (DT) Dostępność transportowa [Punkty]

Tabela odpowiedzi



Miara ogólnej „bliskości” i osiągalności systemu transportowego dla mieszkańców, w związku z realizacją projektów drogowych, gwarantująca sprawne dotarcie do sieci transportu publicznego i obiektów użyteczności publicznej. Co to oznacza w praktyce? Chcemy zmniejszyć odległość od drogi utwardzonej dla mieszkańców, którzy mieszkają przy drodze gruntowej. Premiuje również drogi, które poprawiają dostęp do przystanków autobusowych, dworców (w systemie transportu publicznego) oraz miejsc użyteczności publicznej (szkoły, przedszkola, urzędy itp.)

Wykres 9. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych



Wykres 10. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

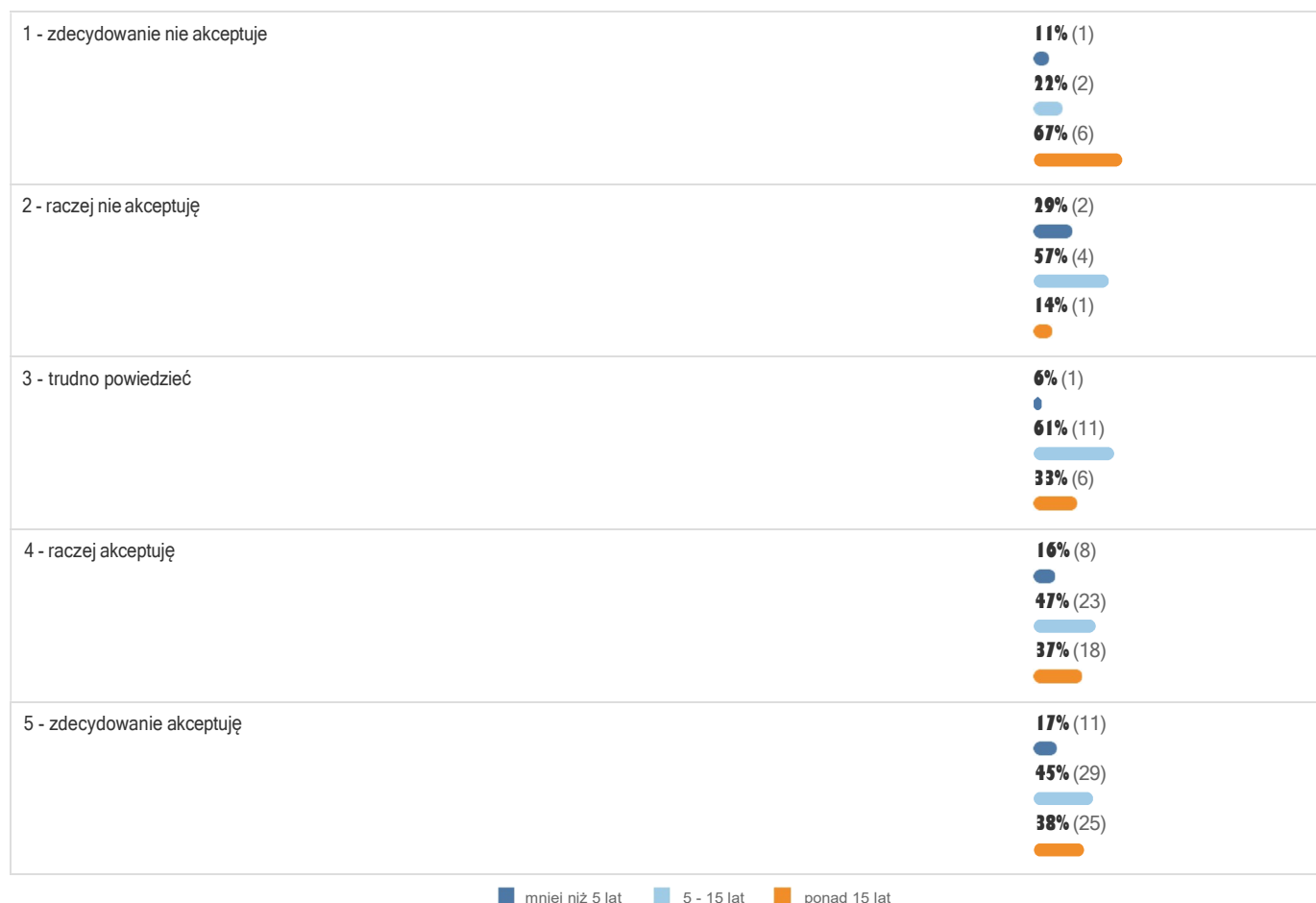
Kryterium 6. (ST) Spójność sieci transportowej [Punkty]

Tabela odpowiedzi



Miara spójności całej sieci transportowej, czyli jej zdolności do zapewnienia bezkolizyjnej podróży, definiowana za pomocą pomiaru punktów styku / połączeń danej drogi/ projektu drogowego z istniejącą siecią transportową. Co to oznacza w praktyce? Preferujemy drogi/ projekty drogowe, które łączą się z innymi drogami oraz pełnią rolę dróg zbiorczych, tak aby sieć dróg była spójna i korzystało z niej jak najwięcej użytkowników.

Wykres 11. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych



Wykres 12. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

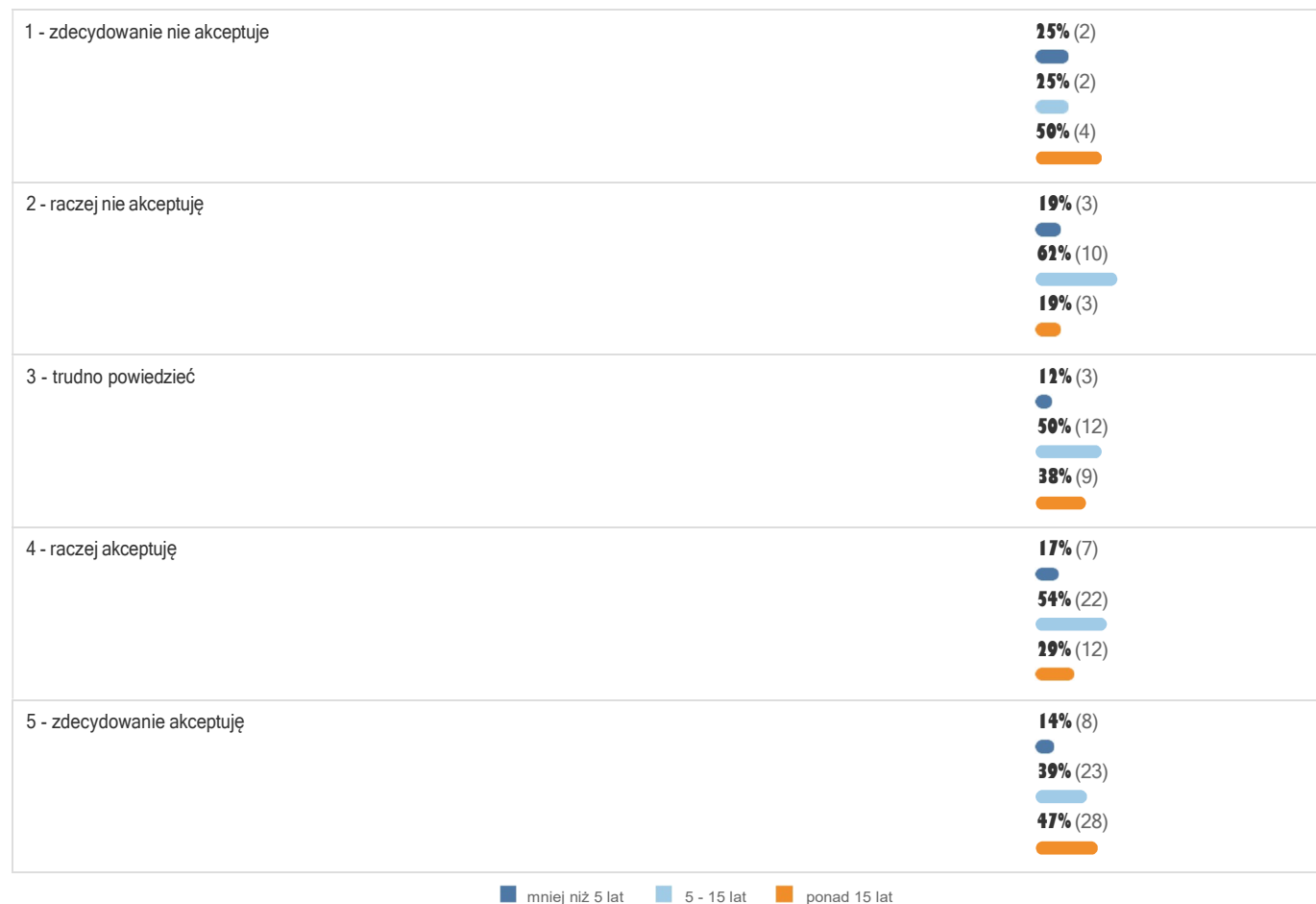
Kryterium 7. (AS) Akceptowalność społeczna dla inwestycji [Punkty]

Tabela odpowiedzi



Miara społecznego poparcia dla realizowanej inwestycji, oceniana na podstawie społecznie wrażliwych parametrów. Co to oznacza w praktyce? Uważamy, że budowa dróg gminnych wymaga akceptacji społeczności lokalnej. Preferujemy drogi, na które mieszkańcy czekają najdłużej oraz bierzemy pod uwagę jaka liczba zameldowanych mieszkańców oczekuje na drogę.

Wykres 13. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych



Wykres 14. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych



3. Wyniki ze względu na poszczególne obszary i pytania

Kryterium 1. (KI) Koszty inwestycji i partycypacja mieszkańców [zł]

Tabela odpowiedzi

Możliwe odpowiedzi:

1. 1 - zdecydowanie nie akceptuję
2. 2 - raczej nie akceptuję
3. 3 - trudno powiedzieć
4. 4 - raczej akceptuję
5. 5 - zdecydowanie akceptuję

Miara ekonomiczno- nansowa związana z kosztami realizacji projektów drogowych, uwzględniająca koszty całkowite, poziom partycypacji mieszkańców w tych kosztach i koszty już poniesione. Co to oznacza w praktyce? Analizujemy koszty (przyszłe i już poniesione) i premujemy zaangażowanie mieszkańców, którzy uczestniczą w kosztach budowy drogi

Wykres 15. Kryterium 1. (KI) Koszty inwestycji i partycypacja mieszkańców [zł]

1 - zdecydowanie nie akceptuję	27% (40)
2 - raczej nie akceptuję	21% (31)
3 - trudno powiedzieć	22% (32)
4 - raczej akceptuję	17% (25)
5 - zdecydowanie akceptuję	14% (20)

Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

Liczba głosów oddanych na poszczególne odpowiedzi kształtowała się od **20** do **40** co prezentuje Wykres.

Głosujący najczęściej - równo lub powyżej **ŚREDNIEJ** wybrali odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć

Najrzadziej - poniżej **ŚREDNIEJ** wybrali odpowiedzi:

- 4 - raczej akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję



Kryterium 2. (BD) Bezpieczeństwo drogowe [Punkty]

Tabela odpowiedzi

Możliwe odpowiedzi:

1. 1 - zdecydowanie nie akceptuję
2. 2 - raczej nie akceptuję
3. 3 - trudno powiedzieć
4. 4 - raczej akceptuję
5. 5 - zdecydowanie akceptuję

Miara wpływu projektów drogowych na ogólny poziom bezpieczeństwa drogowego w systemie transportowym. Kryterium wyrażone poprzez liczbę zdarzeń/wypadków drogowych zarejestrowanych na rozważanej drodze w ciągu ostatnich 2 lat kalendarzowych. Co to oznacza w praktyce? Przyjmujemy, że budowa nowych dróg i modernizacja dróg już istniejących powinna uwzględniać potrzebę podniesienia bezpieczeństwa drogowego w całej gminie. Drogi/ odcinki, na których często dochodzi do wypadków wymagają pilnej budowy/modernizacji/przebudowy.

Wykres 16. Kryterium 2. (BD) Bezpieczeństwo drogowe [Punkty]

1 - zdecydowanie nie akceptuję	11% (17)
2 - raczej nie akceptuję	12% (18)
3 - trudno powiedzieć	15% (22)
4 - raczej akceptuję	26% (39)
5 - zdecydowanie akceptuję	35% (52)

Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

Liczba głosów oddanych na poszczególne odpowiedzi kształtowała się od **17 do 52** co prezentuje Wykres.

Głosujący najczęściej - równo lub powyżej ŚREDNIEJ wybrali odpowiedzi:

- 4 - raczej akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję

Najrzadziej - poniżej ŚREDNIEJ wybrali odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć



Kryterium 3. (PŚ) Przyjazność dla środowiska [Punkty]

Tabela odpowiedzi

Możliwe odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć
- 4 - raczej akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję

Miara bezpośredniego, negatywnego wpływu projektów drogowych na środowisko naturalne. Co to oznacza w praktyce? Uważamy, że projekty dróg, które wymagają wycinki drzew oraz naruszają tereny zielone powinny być ocenione jako mniej pożądane niż te, które nie wpływają negatywnie na środowisko (są względem niego neutralne)

Wykres 17. Kryterium 3. (PŚ) Przyjazność dla środowiska [Punkty]

1 - zdecydowanie nie akceptuję	19% (28)
2 - raczej nie akceptuję	25% (37)
3 - trudno powiedzieć	14% (21)
4 - raczej akceptuję	16% (23)
5 - zdecydowanie akceptuję	26% (39)

Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

Liczba głosów oddanych na poszczególne odpowiedzi kształtowała się od **21** do **39** co prezentuje Wykres.

Głosujący najczęściej - równo lub powyżej ŚREDNIEJ wybrali odpowiedzi:

- 2 - raczej nie akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję

Najrzadziej - poniżej ŚREDNIEJ wybrali odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć
- 4 - raczej akceptuję



Kryterium 4. (KP) Komfort podróży [Punkty]

Tabela odpowiedzi

Możliwe odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć
- 4 - raczej akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję

Miara ogólnej wygody w odbywaniu podróży pasażera/mieszkańca w związku z realizacją projektów drogowych. Co to oznacza w praktyce? Zależy nam na poprawie jakości dróg (np. przejście z drogi gruntowej na asfaltową), oraz jak największym przyroście długości gminnych dróg o nawierzchni utwardzonej.

Wykres 18. Kryterium 4. (KP) Komfort podróży [Punkty]

1 - zdecydowanie nie akceptuję	5% (7)
2 - raczej nie akceptuję	5% (8)
3 - trudno powiedzieć	9% (14)
4 - raczej akceptuję	20% (29)
5 - zdecydowanie akceptuję	61% (90)

Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

Liczba głosów oddanych na poszczególne odpowiedzi kształtowała się od **7** do **90** co prezentuje Wykres.

Głosujący najczęściej - równo lub powyżej **ŚREDNIEJ** wybrali odpowiedzi:

- **5 - zdecydowanie akceptuję**

Najrzadziej - poniżej **ŚREDNIEJ** wybrali odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć
- 4 - raczej akceptuję



Kryterium 5. (DT) Dostępność transportowa [Punkty]

Tabela odpowiedzi

Możliwe odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć
- 4 - raczej akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję

Miara ogólnej „bliskości” i osiągalności systemu transportowego dla mieszkańców, w związku z realizacją projektów drogowych, gwarantująca sprawne dotarcie do sieci transportu publicznego i obiektów użyteczności publicznej. Co to oznacza w praktyce? Chcemy zmniejszyć odległość od drogi utwardzonej dla mieszkańców, którzy mieszkają przy drodze gruntowej. Premiujemy również drogi, które poprawiają dostęp do przystanków autobusowych, dworców (w systemie transportu publicznego) oraz miejsc użyteczności publicznej (szkoły, przedszkola, urzędy itp.)

Wykres 19. Kryterium 5. (DT) Dostępność transportowa [Punkty]



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

Liczba głosów oddanych na poszczególne odpowiedzi kształtowała się od **9** do **68** co prezentuje Wykres.

Głosujący najczęściej - równo lub powyżej **ŚREDNIEJ** wybrali odpowiedzi:

- 4 - raczej akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję

Najrzadziej - poniżej **ŚREDNIEJ** wybrali odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć



Kryterium 6. (ST) Spójność sieci transportowej [Punkty]

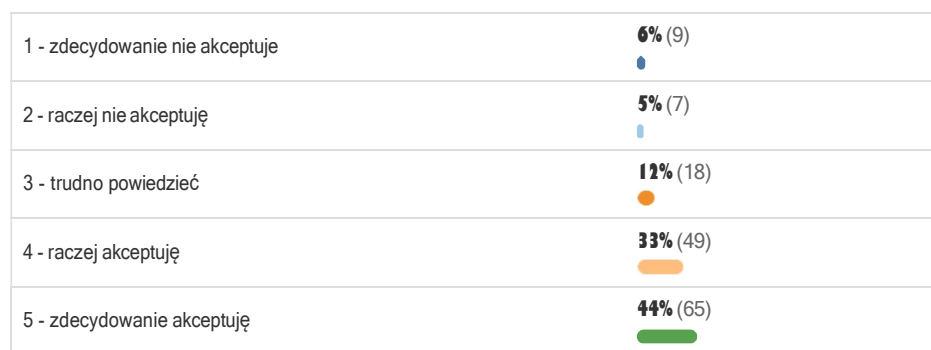
Tabela odpowiedzi

Możliwe odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć
- 4 - raczej akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję

Miara spójności całej sieci transportowej, czyli jej zdolności do zapewnienia bezkolizyjnej podróży, definiowana za pomocą pomiaru punktów styku / połączeń danej drogi/ projektu drogowego z istniejącą siecią transportową. Co to oznacza w praktyce? Preferujemy drogi/ projekty drogowe, które łączą się z innymi drogami oraz pełnią rolę dróg zbiorczych, tak aby sieć dróg była spójna i korzystało z niej jak najwięcej użytkowników.

Wykres 20. Kryterium 6. (ST) Spójność sieci transportowej [Punkty]



Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

Liczba głosów oddanych na poszczególne odpowiedzi kształtowała się od 7 do 65 co prezentuje Wykres.

Głosujący najczęściej - równo lub powyżej ŚREDNIEJ wybrali odpowiedzi:

- 4 - raczej akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję

Najrzadziej - poniżej ŚREDNIEJ wybrali odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć



Kryterium 7. (AS) Akceptowalność społeczna dla inwestycji [Punkty]

Tabela odpowiedzi

Możliwe odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć
- 4 - raczej akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję

Miara społecznego poparcia dla realizowanej inwestycji, oceniana na podstawie społecznie wrażliwych parametrów. Co to oznacza w praktyce? Uważamy, że budowa dróg gminnych wymaga akceptacji społeczności lokalnej. Preferujemy drogi, na które mieszkańcy czekają najdłużej oraz bierzemy pod uwagę jaka liczba zameldowanych mieszkańców oczekuje na drogę.

Wykres 21. Kryterium 7. (AS) Akceptowalność społeczna dla inwestycji [Punkty]

1 - zdecydowanie nie akceptuję	5% (8)
2 - raczej nie akceptuję	11% (16)
3 - trudno powiedzieć	16% (24)
4 - raczej akceptuję	28% (41)
5 - zdecydowanie akceptuję	40% (59)

Źródło: Opracowanie na podstawie wyników badań ankietowych

Liczba głosów oddanych na poszczególne odpowiedzi kształtowała się od 8 do 59 co prezentuje Wykres.

Głosujący najczęściej - równo lub powyżej ŚREDNIEJ wybrali odpowiedzi:

- 4 - raczej akceptuję
- 5 - zdecydowanie akceptuję

Najrzadziej - poniżej ŚREDNIEJ wybrali odpowiedzi:

- 1 - zdecydowanie nie akceptuję
- 2 - raczej nie akceptuję
- 3 - trudno powiedzieć

Komentarze i Sługestie

Twoje dodatkowe uwagi są dla nas bardzo cenne

Udzielenie odpowiedzi nie było wymagane

Odpowiedz osoby głosującej

Pytanie:
Nie udzielono odpowiedzi - 58
Odpowiedź:
Przekazana treść nie spełnia minimalnych wymogów formalnych, ponieważ nie zawiera żadnej merytorycznej treści umożliwiającej jej analizę. W związku z tym zgłoszenie nie może zostać uwzględnione w procesie konsultacyjnym.
Pytanie:
Kompletność infrastruktury w planowanej drodze.
Odpowiedź:
Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Proszę, aby nie wycinano drzewa przed budynkiem nr 16 na ulicy Zacisze w Zakrzewie
Odpowiedź:
Zagadnienie poza zakresem konsultacji.
Pytanie:
Warto uwzględnić małe i z pozoru nieistotne a jednak pilne potrzeby jak gruntowa część ul Polnej w Dopiewcu, która służy jak obwodnica dla wielu mieszkańców... brak chodnika przy torach np. między Dopiewem a Dopiewcem. Czyli „domykanie inwestycji. Czasem chyba warto podzielić inwestycje na etapy na przykład wykonanie nasadzeń zieleni nie jest problematyczne, a mniejsze sadzonki są tańsze...
Odpowiedź:
Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.



Pytanie:
Ważna jest również funkcjonalność drogi, tj. np. żeby pas był dość szeroki dla wymijania się pojazdów, namalowane były pasy, posadowione znaki, przejściom dla pieszych towarzyszyło oświetlenie, przy drogach znajdujących się przy posesji zostały stworzone dogodne wjazdy z drogi do granicy posesji. Dobrze, jakby droga łączyła się z inną drogą na sąsiadującej ulicy- co ułatwiłoby przemieszczanie.
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji.
Pytanie:
Ograniczenie ruchu transportu ciężkiego na nowo powstałych drogach (załadowane ciężarówki) na trasie wiodącej przez zamieszkaną miejscowość (ul. Poznańska w Dąbrowce z licznymi przejściami dla pieszych) w godzinach 6:00 - 22:00 co najmniej, lub w ogóle.
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji.
Pytanie:
Dodatkowo zasadne jest rozważenie wyznaczenia dedykowanych dróg lub tras dla autobusów, które uniemożliwią im stanie w korkach. Takie rozwiązanie usprawni funkcjonowanie transportu publicznego oraz zwiększy jego atrakcyjność dla mieszkańców. Warto również przeanalizować możliwość zorganizowania pętli dla autobusów podmiejskich w głębszej części Skórzewa, a nie - jak obecnie - w rejonie ulicy Malwowej. Dzięki temu dostęp do komunikacji zbiorowej uległby znacznemu poprawieniu, a liczba samochodów wjeżdżających do tej części miejscowości mogłaby się zmniejszyć. W efekcie ograniczone zostałyby również emisje spalin, ponieważ znaczna część mieszkańców mogłaby korzystać z autobusów miejskich zamiast transportu indywidualnego.
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji.
Pytanie:
Bardzo potrzebna jest budowa dróg w Pałędziu w okolicy Jagodowej, Oliwkowej. Jest bardzo duża zabudowa domów a nie ma dróg nie ma latarni jest bardzo niebezpieczne!!!!
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
Myślę, że kluczowe dla gminy są główne drogi. Zbyt duży napływ pojazdów powoduje paraliż gminy. W gminie są niejednokrotnie większe korki niż w Poznaniu. Wszystko postawione jest na kilku głównych drogach, które wyczerpały swoje możliwości przepływowe. Trzeba jak najszybciej uruchomić drogi dojazdowe do obwodnicy (drogi technicznej). Trzeba rozwiązać problem wiaduktu, który blokuje ruch na całej linii w Dąbrowce. Korek jest już od Biedronki do samego przejazdu. Cała miejscowość stoi. Myślę, że to jest najważniejsze. Po co komuś lepsza droga lokalna na osiedlu, skoro nie można dojechać do domu.
Odpowiedź: Opracowana została przez Gminę Dopiewo koncepcja układu drogowego. Obecnie projektowane są kolejne odcinki DWT. Do 2030 roku planowane jest wybudowanie tunelu w Pałędziu.
Pytanie:
Obietnice złożone mieszkańcom danej ulicy przez władze gminy. Czasami w poprzednich kadencjach
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
Redukcja korków, budowa dodatkowych dróg w kierunku Poznania.
Odpowiedź: Opracowana została przez Gminę Dopiewo koncepcja układu drogowego. Ponadto obecnie projektowane są kolejne odcinki DWT. Do 2030 roku planowane jest wybudowanie tunelu w Pałędziu.
Pytanie:
W pierwszej kolejności budowa dróg, które mają już pozwolenie na budowę.
Odpowiedź: Odpowiedz została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Nie wiem, czy to zalicza się do tego projektu: 1. znajdziecie proszę rozwiązanie na torach na Nowej by nie korkować całej okolicy jak to jest obecnie 2. Koniecznie pomyślcie proszę o budowie przejścia do dworca od ul. Nowej. Znacznie poprawiłoby to bezpieczeństwo
Odpowiedź: Do 2030 roku planowane jest wybudowanie tunelu w Pałędziu.
Pytanie:
Ulica Konwaliowa, pomimo że jest drogą "ślepą", posiada całą infrastrukturę podziemną, Tak więc jest przygotowana w pełni na wykonanie nawierzchni.
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
Pałędzie ul. Pogodna pilnie potrzebujemy ulicy dziury na dziurach gmina więcej wydaje pieniędzy na zasypywanie i równanie tej drogi - poprzednia sołtys zrobiła sobie drogę i wszyscy zadowoleni a my nadal czekamy
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.

**Pytanie:**

Ważne jest uwzględnienie również infrastruktury drogowej na obszarach przyciągających nowych mieszkańców i inwestorów - np. Zakrzewo i działki przy ulicach Słoneczna, Planetarna, Galaktyczna. Pojawienie się infrastruktury przyciągnie nowych mieszkańców i zarazem podatników przez zwiększenie atrakcyjności tych terenów.

Odpowiedź:

Zagadnienie *poza* zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.

Pytanie:

Budowa kanalizacji oraz dróg wpłynie pozytywnie na przyspieszenie decyzji inwestycyjnych przyszłych mieszkańców, którzy będą płacić podatki w gminie, a nie płacących zachęci do ich płacenia. Niestety jako mieszkaniec nie odczułem jeszcze wartości dodanej z tego, że płacę podatki w gminie (nie mam dzieci).

Odpowiedź:

Zagadnienie *poza* zakresem konsultacji. Plany odnośnie kanalizacji sanitarnej określone są w Wieloletnim Planie Rozwoju i Modernizacji Urządzeń Wodociągowych i Urządzeń Kanalizacyjnych Zakładu Usług Komunalnych Sp. z o.o. z siedzibą w Dopiewie na lata 2025-2029. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.

Pytanie:

Można wziąć pod uwagę również kryterium uzbrojenia terenu tzn., jeśli już na jakimś terenie jest kanalizacja, sieć gazowa, światłowodów, to oznacza to, że tam wybudowana droga nie będzie za chwilę rozkopywana. Jeśli zatem teren jest uzbrojony powinno się budować na końcu - gdy już lokalizacja jest skanalizowana.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Trzcielina nie posiada żadnej bezpiecznej drogi dla pieszych i rowerzystów która łączyłaby miejscowość z którąkolwiek inną miejscowością. Nie ma również takich dróg / chodników wewnątrz samej wsi (przy ulicy Kopy i Środkowej). Uważam, że poprawa bezpieczeństwa mieszkańców powinna być tu priorytetem przed utwardzaniem dróg osiedlowych w innych miejscowościach gminy.

Odpowiedź:

Do końca 2027 roku zostanie wybudowana droga dla pieszych i rowerów łącząca Trzcielina z Konarzewem.

Pytanie:

Podkryterium 1.1. jest nieciągłe, nie przewiduje kosztu 5mln zł/km, należy uzupełnić którąś z opcji o tę wartość. Kryterium 2 - ludzie nie potrafią jeździć dlatego ilość zdarzeń nie wynika tak bardzo ze stanu jak z umiejętności kierowców. Należy zwiększyć liczbę zdarzeń w każdym przedziale co najmniej dwukrotnie.

Podkryterium 3.1. - 24 drzewa to nie jest nieznaczająca wycinka a wręcz przeciwnie. Należy zmniejszyć wartości w każdym przedziale co najmniej dwukrotnie, Opkt za wycinkę powyżej 24 drzew. Podkryterium 3.2. należy zwiększyć wartość punktowa nieingerujących projektów do 3 lub 4 punktów. Kryterium 4. - sam stan drogi i jej długość nie są wystarczające do uzasadnienia poprawy komfortu. Należałoby wziąć też pod uwagę natężenie ruchu, ilość osób, które dana zmiana dotknie i którym poprawi komfort. Zamiast podkryteriów proponuję stworzenie jednego kryterium liczącego osobokilometrostan na podstawie wzoru $klv \cdot k$ - współczynnik stanu drogi (im lepszy stan drogi tym niższy np. dla drogi asfaltowej 0.5, kostka 1, gruntowa 2) l - długość drogi V - ilość pojazdów poruszających się dana droga w ciągu 24h Podkryteria 5.1. i 5.2. uważam za nieistotne, można zostawić można usunąć. Podkryterium 5.3. nie bierze pod uwagę rozmiaru sieci dróg nieutwardzonych które skorzystałyby z budowy drogi. Należy zastąpić odległość najdalszej zabudowanej działki albo sumą wszystkich końcowych działek każdej odnogi w sieci nieutwardzonej albo liczyć sumaryczne skrócenie odległości do sieci utwardzonej każdej działki zabudowanej w sieci nieutwardzonej. Kryterium 7. Zgadzam się że należy premiować zarówno czas oczekiwania jak i ilość osób zameldowanych, ale nie jako osobne podkryteria. Należy wprowadzić jedno kryterium osobomiesiecy zliczające sumaryczny czas zamieszkania wszystkich zameldowanych mieszkańców. Pozwoli to określić jak długo czeka społeczność a nie pojedyncza osoba co jest lepsze dla dobra wspólnego.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Ocena zagospodarowania działek przyległych tzn. czy przy budowanej drodze wszystkie działki są już zagospodarowane (zabudowane i podłączone do mediów) oraz czy droga posiada pełną infrastrukturę techniczną.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Na osiedla, które powstają jak grzyby po deszczu powinno się budować drogi wyjazdowe. Gdy deweloperzy dbają, żeby był dojazd często jedyny. Co w przypadku, gdy się coś wydarzy na tej jedynej drodze dojazdowej dla tyłu mieszkańców? Proszę spojrzeć na ul. Gratową w Skórzewie. Gdy zablokuje się jedyny dojazd, służby nie dotrą do potrzebujących.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Proszę wziąć pod uwagę częstsze dosypywanie tłucznia i okresowe równanie na drogach gruntowych dopiero czekających na utwardzenie.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

W kryteriach nie ma nic o decyzji o projektowaniu dróg. W obecnej sytuacji mamy mnóstwo projektów ze zgodą na budowę "w szale" i ciągle projektujemy nowe co jest moim zdaniem bez sensu. Dodatkowo kryteria nie uwzględniają istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej - czyli w przypadku braku drogi zbiorczej - budowa dróg lokalnych powinna być jednoznacznie powiązana z wykonaniem kanalizacji lub obniżeniem pozycji w rankingu w przypadku braku możliwości technicznych.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.



Pytanie:
Brać pod uwagę, gdzie najwięcej się buduje ludzi
Odpowiedź:
Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
W pierwszej kolejności budowa dróg, które mają już pozwolenie na budowę
Odpowiedź:
Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Dlaczego nie ma możliwości odpowiedzi pozytywnych,
Odpowiedź:
Brak sformułowanego wniosku.
Pytanie:
Powinny być budowane drogi, które są w 100% zabudowane, bez wolnych działek, gdzie istnieje pełna infrastruktura tzn. gaz, kanalizacja, światłowód, oświetlenie, gdzie jest wykonany i przygotowany projekt, gdzie mieszkańcy czekają najdłużej z równym podziałem na każdą z miejscowości w gminie, a nie wyróżnianie tylko Skórzewa, Dąbrówki i Dopiewa.
Odpowiedź:
Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Konieczne jest w pierwszej kolejności utwardzenie drogi Jesionowej od ul. Osiedle do osiedla Leśna Polana. Jest to obecnie druga droga dojazdowa do osiedla, z której codziennie korzysta wielu mieszkańców, a która jest drogą nie tylko nieutwardzoną, ale i nieoświetloną w części prostopadłej do torów. Po budowie peronu, nie wyobrażam sobie, aby ta droga była w takim stanie jak dziś.
Odpowiedź:
Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
W Skórzewie na ulicy Żeglarskiej jest potrzebna droga utwardzona na cito ponieważ obecna jest w stanie fatalnym!! Wyrównywanie jej i sypanie kamieniem daje efekt do pierwszych opadów deszczu, a ponadto kamienie dostają się do kanalizacji, która się zapycha i z powodu niedrożności śmierdzące ścieki wylewają się mieszkańcom na posesję.
Odpowiedź:
Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
Równość traktowania mieszkańców. Mieszkańcy Gołusek nie otrzymali w ostatnich latach żadnej drogi utwardzonej (nie licząc ul. Nowej która jest bardziej dla Pałędzia) podczas gdy Skórzewo, Dopiewo oraz Dąbrówka mają większość dróg utwardzonych. Konsultacja, którą drogę należy wybudować po rozmowie z mieszkańcami a nie sołtysiem.
Odpowiedź:
Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
Ulica Żeglarska w Skórzewie jest w najgorszym stanie z wszystkich ulic ościennych w okolicy po pracach związanych z budową kanalizacji, ponieważ nie została odpowiednio utwardzona.
Odpowiedź:
Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
W pierwszej kolejności powinny być wybudowane drogi, które są w pełni zagospodarowane, mają oświetlenie, doprowadzony jest prąd i woda. Najpierw powinny być wybudowane drogi, które mają już stworzony projekt budowy drogi. Mieszkańcy mojej ulicy czekają na budowę drogi już 18 lat. Nikt nie chciałby brodzić w błocie i martwić się o stan swojego samochodu dojeżdżając do swojej posesji. To skandal, żeby tyle czasu czekać na porządną drogę którą jest już od dłuższego czasu w planach do budowy. Czas najwyższy skupić się na tych najbardziej potrzebujących. Skupmy się na miejscowościach bardziej potrzebujących niż na Dopiewo Skórzewie czy Dąbrówce które są dobrze rozwinięte i nie wymagają kolejnych ulepszeń.
Odpowiedź:
Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy
Pytanie:
Kryterium opłacania podatku w Gminie. Ukompletowane zabudowy ulicy. Wykonane już przyłączami infrastruktury w drodze. Status gruntu czy droga prywatna, czy gminna. Komfort mieszkańców na gminnych wewnętrznych drogach dojazdowych do posesji, a nie czekanie 20 lat na utwardzoną drogę i ciągle naprawy szutrowej nawierzchni co generuje koszty,
Odpowiedź:
Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Na pewno jako kryterium warto wziąć pod uwagę wiek zabudowań obsługiwanych przez nową drogę.... Czyli np. droga prowadząca do 1 domu, który ma 50 lat jest wyżej wyceniana niż droga prowadząca do dwóch 5-letnich domów Dodatkowo jako kryterium powinno wziąć się pod uwagę potok obsługiwanych pojazdów/pieszch/rowerów.
Odpowiedź:
Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.



Pytanie:
Jak najmniej progów spowalniających, sygnalizacji świetlnej, utrudniających udrożnienie i tak już zakorkowanej gminy.
Odpowiedź:
Zagadnienie poza zakresem konsultacji.
Pytanie:
Czekam na utwardzoną drogę od 25 lat. Jak długo jeszcze?
Odpowiedź:
Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
Mieszkam i płace podatki od 2002 roku i drogi utwardzonej nadal nie mam. Czekam ponad 23 lata władze w gminie się zmieniają a poza tym nic się nie zmienia, tylko puste obietnice.
Odpowiedź:
Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
UWAGI MERYTORYCZNE - WERSJA DO KONSULTACJI (styl formalny, punktowy) 1. Uwagi ogólne Zbyt wysoki poziom skomplikowania systemu punktacji - duża liczba podkryteriów, nieliniowe skale i rozbudowane definicje utrudniają praktyczne stosowanie kryteriów przez urząd oraz ich zrozumienie przez mieszkańców. Brak określenia wag kryteriów głównych - wszystkie kryteria mają identyczny zakres punktowy (0-10), co sztucznie zrównuje ich znaczenie. - brak wag powoduje ryzyko, że kryteria mniej istotne (np. liczba drzew do wycinki) zdominują priorytetyzację bardziej strategicznych potrzeb (np. dostęp do transportu publicznego). Brak kryteriów technicznych dotyczących stanu istniejącej infrastruktury - w zestawie brak oceny stanu drogi (nośność, odwodnienie, zniszczenia). - brak oceny natężenia ruchu, ruchu ciężkiego, istotnych w kontekście degradacji nawierzchni i bezpieczeństwa. Brak powiązania z dokumentami strategicznymi gminy - brak weryfikacji zgodności inwestycji z MPZP, SUIKZP lub planem inwestycyjnym. - kryteria nie uwzględniają rozwoju nowych obszarów zabudowy. Brak kryterium dostępności alternatywnych tras - kluczowy element bezpieczeństwa i odporności układu drogowego nie jest uwzględniony. 2. Uwagi szczegółowe do poszczególnych kryteriów Kryterium 1 (KI) - Koszty inwestycji Podkryterium 1.1 - Jednostkowy koszt inwestycji. Sztwyne widełki (0-2 pkt) nie odzwierciedlają realnej zmienności cen rynkowych (często powyżej 6-8 mln/km dla pełnej konstrukcji drogi, odwodnienia, oświetlenia). Brak odniesienia do standardu drogi - koszt drogi w szutrze a drogi z kanalizacją deszczową nie jest porównywalny. Podkryterium 1.2 - Partycypacja mieszkańców Kryterium nadmiernie faworyzuje inwestycje w drogach osiedlowych, gdzie mieszkańcy są bardziej skłonni do współfinansowania. Dla obszarów wiejskich lub społecznie słabszych partycypacja może być nierealna → ryzyko nierówności społecznych. Podkryterium 1.3 - Koszty dotychczas poniesione Kryterium nagradza drogi, gdzie „już coś wydano”, co może być efektem przypadkowości, a nie aktualnych potrzeb transportowych. Może prowadzić do sytuacji, w której inwestycje słabo uzasadnione merytorycznie dostają wysoki priorytet. Kryterium 2 (BD) - Bezpieczeństwo drogowe Brak uwzględnienia zdarzeń niezgłaszanych lub zdarzeń potencjalnie niebezpiecznych - dokument opiera się wyłącznie na danych o wypadkach/kolizjach, co w drogach lokalnych często przekłamuje rzeczywistość. - brak analizy zagrożeń typu: brak chodnika, nieprawidłowa geometria, zbyt duże prędkości, ograniczona widoczność. Skala punktowa nieproporcjonalna - 10 pkt za >10 zdarzeń sugeruje, że drogi skrajnie niebezpieczne będą premiowane zamiast być traktowane jako wymagające natychmiastowej interwencji niezależnie od rankingów. Kryterium 3 (PŚ) - Przyjazność dla środowiska Paradoks skali punktowej - 8 pkt za wycinkę do 24 drzew oznacza, że inwestycje z wycinką są wyżej punktowane niż te neutralne. - brak punktów za „zerową wycinkę” jest sprzeczny z ideą ochrony środowiska. Brak uwzględnienia wpływu na hałas, emisję, zabudowę i krajobraz - kryterium ogranicza się jedynie do drzew i terenów zielonych. Kryterium 4 (KP) - Komfort podróży Premiowanie „braku drogi” powoduje paradoks priorytetyzacji - brak drogi = 5 pkt, droga gruntowa = 3 pkt → preferuje się nowe drogi zamiast przebudowy najbardziej zdegradowanych. Brak odniesienia do przepustowości i płynności ruchu. Kryterium 5 (DT) - Dostępność transportowa Zbyt duże uzależnienie punktacji od parametrów „na 31 grudnia” - dane demograficzne i sieć usług dynamicznie się zmieniają, co może wypaczać ocenę. Brak analizy dostępności alternatywnych połączeń - droga może prowadzić do przystanku, ale być jedynym dojazdem - to różne poziomy znaczenia. Kryterium 6 (ST) - Spójność sieci transportowej Przewartościowanie liczby skrzyżowań - liczba styku z drogami nie zawsze przekłada się na rzeczywistą funkcję w układzie komunikacyjnym. - droga osiedlowa z wieloma krótkimi uliczkami może mieć więcej „punktów styku” niż droga strategiczna. Brak weryfikacji klasy technicznej dróg (L, D, Z). Kryterium 7 (AS) - Akceptowalność społeczna Czas zameldowania jako jedyne kryterium społeczne jest nieadekwatny - premiuje osoby zameldowane od wielu lat, dyskryminując młode rodziny na nowych osiedlach. Liczba mieszkańców oczekujących nie jest powiązana z realną intensywnością użytkowania drogi - zameldowanie ≠ faktyczne użytkowanie.
Odpowiedź:
Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Kryterium budowania dróg tam, gdzie są najgęstsze zabudowania powoduje wykluczenie rozwoju dróg w miejscach, gdzie są domy jednorodzinne. W ten sposób w miejscach, gdzie są duże działki budowa drogi jest nierealna co jest wysoce niesprawiedliwe. Partycypacja w kosztach - bardzo dobry ruch.
Odpowiedź:
Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Należy skupić się na drogach zbiorczych, zabudowanych w znacznej części, posiadających już gotowe projekty budowy drogi, niemniej ważnym elementem jest także fakt od kiedy istnieje dana droga.
Odpowiedź:
Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Uwzględnianie w projektach dróg równolegle biegnących ścieżek rowerowych.
Odpowiedź:
Zagadnienie poza zakresem konsultacji. W przypadku, kiedy jest to zasadne tzn. nowa droga dla rowerów łączy się z siecią dróg



dla rowerów jest ona projektowana.

Pytanie:

Jako mieszkaniec ul. Wspólnej w Konarzewie jestem bardzo niezadowolony z działania Gminy w zakresie kwestii związanych z tą ulicą. Wstępne rozważania dotyczące utwardzenia tej krótkiej, ok. 150m uliczki rozpoczęły się już blisko 5 lat temu. Jako mieszkańcy jesteśmy zbywani kolejnymi informacjami mówiącymi o odroczeniu budowy drogi. Przy okazji opadów atmosferycznych, droga robi się ciężko przejezdna, jest sporo błota, dziur. W awaryjnych przypadkach (straż pożarna, karetka pogotowia) dojazd tych służb będzie mocno utrudniony. Wyrównywanie przez Gminę kilkakrotnie w ciągu roku drogi nie przynosi zamierzonych skutków. Efekt utrzymuje się praktycznie do pierwszych opadów, po czym ponownie droga jest pełna dziur i błota. Z tego, co wiem, Gmina poniosła już wydatki dotyczące projektu drogi, pozostała jedynie realizacja tej inwestycji. W moim odczuciu jesteśmy traktowani jako mieszkańcy gorszej kategorii. Wiele dróg, które projekt miały robione w późniejszym terminie, już dawno zostało ukończone. Na ulicy Wspólnej w Konarzewie są już poprowadzone wszystkie media, łącznie ze światłowodem. Nie będzie tu konieczne dokładanie jakiegokolwiek infrastruktury, dlatego też ulica ta jest w pełni gotowa na rozpoczęcie i szybkie ukończenie inwestycji.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.

Pytanie:

Chciałbym, aby gmina zainteresowała się włączeniem w proces planowania ulic, które są "prywatne". Na zasadzie zrzeczenia się prawa własności na rzecz gminy i w konsekwencji odblokowania požądanych dla mieszkańców inwestycji. Potrzeba kanalizacji, oświetlenia, dostępu do szybkiego internetu jest w naszej gminie zaniedbywana. Przykładem jest ulica Sowia w Gołuskach, gdzie dojazd z każdej strony jest z dróg gruntowych oraz brak możliwości podłączenia do kanalizacji.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Drogi prywatne są przejmowane, gdy spełnione są warunki określone w Zarządzeniu nr 192/2025 Wójta Gminy Dopiewo z dnia 28.05.2025 r. w sprawie ustalenia zasad nabywania na własność Gminy Dopiewo nieruchomości gruntowych stanowiących drogi ogólnodostępne. Plany odnośnie kanalizacji sanitarnej określone są Wieloletnim Planie Rozwoju i Modernizacji Urzędzeń Wodociągowych i Urzędzeń Kanalizacyjnych Zakładu Usług Komunalnych Sp. z o.o. z siedzibą w Dopiewie na lata 2025-2029. Dostawa internetu jest w gestii operatora sieci.

Pytanie:

W naszej gminie brakuje porządných dróg z dojazdem do miejsc wypoczynku np. do jeziora Niepruszewskiego (jest tylko jedna wąska droga asfaltowa) czy lasu Zakrzewskiego (to dotyczy w większości wszystkich dojazdów od strony Sierosławia, Dopiewca, Dopiewa czy Więckowic). Moim zdaniem priorytetem dla gminy jest wybudowanie bezpiecznych dróg, które kończyły by się miejscem parkingowym, gdzie każdy mógłby podjechać samochodem, rowerem i skorzystać z kontaktu z naturą. Jeżeli są jakiegokolwiek dojazdy do takich miejsc to w większości są to drogi gruntowe. Wyjątkiem jest tu tylko Zakrzewo i Dąbrówka.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji.

Pytanie:

Zawsze długie drogi były na wstępie odrzucane, chociaż zaludnienie jest bardzo duże, a droga jest już od wieków.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Kryterium ochrony historii i tożsamości miejsca. Analizujemy które części miejscowości są dłużej zabudowane i gdzie mieszkańcy zamieszkują Gminę Dopiewo dłużej, a które miejsca są nowo powstałymi osiedlami. Analizujemy która grupa mieszkańców powoduje, że potrzebna jest nowa droga. Preferujemy takie rozwiązania drogowe, które zabierają ruch ze starych dróg i ulic, tak by nowi mieszkańcy nie zyskiwali na wygodzie kosztem starych mieszkańców. Stare ulice i drogi (pomiędzy zabudowaniami sprzed 2000 roku i starsze) nie powinny stać się jeszcze bardziej uczęszczane. Nowi mieszkańcy, nowe osiedla, nowo wytyczone drogi. Tak, by starsi mieszkańcy nie mieszkali przy korytarzu wygody dla nowych mieszkańców. Te stare ulice powinny powrócić do charakteru uspokojenia ruchu, tak, żeby przywrócić komfort mieszkańców, którzy żyją w Gminie Dopiewo dłużej, dłużej płacą podatki i tworzą społeczność.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Pkt. 1 źle sformułowane kryterium, nie powinien łączyć kosztów projektu z potencjalną partycypacją mieszkańców. Im mniej mieszkańców tym mniejsza partycypacja. Pkt.7 również źle sformułowane kryterium. Nie można łączyć kryterium oczekiwania lat na budowę drogi wraz z liczbą zameldowanych mieszkańców, np. 300 zameldowanych osób nie może czekać dłużej na budowę drogi niż 5 domów tylko dlatego, że ktoś je wybudował 10 lat wcześniej.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Poddanie pod konsultację społeczne kryteriów oceny niezbędnych w celu przygotowania planu budowy dróg gminnych na terenie Gminy Dopiewo, bez dodania kilku symulacji dla typowych scenariuszy, tj. realnych ulic z terenu Gminy jest, delikatnie stwierdzając, niedoskonałością tego opracowania. Tak naprawdę ich konsultowanie jest jak "kupowanie kota w worku". Konsultacje społeczne powinny być powtórzone, po wcześniejszym ich uzupełnieniu o 6-10 wariantów scenariuszy.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Poprawa bezpieczeństwa dzieci, które chodzą pieszo do szkoły czy seniorów. Nasza droga ul. Wysoka, została utwardzona do połowy. Przybyło nowych domów, mieszkańców. Kurz latem sprawia, że okna trzeba myć co tydzień, elewacje brudne, płoty brudne.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie



kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
Placę podatki w Gminie Dopiewo
Odpowiedź: Uprzejmie informujemy, że przekazana treść nie spełnia minimalnych wymogów formalnych, ponieważ nie zawiera żadnej merytorycznej treści umożliwiającej jej analizę. W związku z tym zgłoszenie nie może zostać uwzględnione w procesie konsultacyjnym.
Pytanie:
W Punkt 7 lepiej badać liczbę mieszkańców płacących podatki w gminie zamiast zameldowanych (meldunek dziś jest przypadkowy, można mieć wiele nieruchomości).
Odpowiedź: Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Kryterium 1 jest niesprawiedliwe i krzywdzące dla ulic, przy których mieszkają ludzie mniej zamożni oraz mieszkańców domów jednorodzinnych. Premiuje za to budownictwo wielorodzinne. Doprowadzi do tego, że deweloper świadomie może zbudować szereg "bliźniaków" oczekując od mieszkańców, że zrobią zrzutkę na drogę, to wówczas Gmina im ją zbuduje. Kryterium 7 analogicznie premiuje ulice/ drogi z zabudową wielorodzinną. Kryterium 2 z kolei również jest korzystne dla gęsto zabudowanych miejscowości zabudową wielorodzinną, która z automatu pociąga za sobą więcej pojazdów i większe prawdopodobieństwo "zdarzenia drogowego". Chciałbym, żeby władze Gminy dokończyły najpierw rozpoczęte prace i wywiązały się z złożonej 3 lata temu obietnicy dokończenia ulicy Wysokiej. Miała być za 3 lata właśnie...
Odpowiedź: Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Zdecydowanie warto byłoby, żeby gmina zaczęła również przejmować drogi prywatne w jakimś stopniu. Przykładowo ulica Szlachecka w Dopiewie, która jest już kilkanaście lat zamieszkała, jak również trochę inny dróg - gmina nie przyjmuje wniosku o bezpłatne przejęcie, cała odpowiedzialność na bezpiecznym transporcie i dbaniu o drogę spoczywa na mieszkańcach. Tutaj też by się przydały jakieś kryteria, przekazanie jasnej komunikacji co do strategii gminy. To, że gmina nie chce przejmować i już, nie jest klarownym wyjaśnieniem. W końcu również jesteśmy mieszkańcami i płacimy podatki. Nie mówimy od razu o wykończeniu takiej drogi, ale dbaniu o nią.
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Drogi prywatne są przejmowane, gdy spełnione są warunki określone w Zarządzeniu nr 192/2025 Wójta Gminy Dopiewo z dnia 28.05.2025 r. w sprawie ustalenia zasad nabywania na własność Gminy Dopiewo nieruchomości gruntowych stanowiących drogi ogólnodostępne.
Pytanie:
W pierwszej kolejności realizowana powinna być budowa dla dróg, które już posiadają dokumentację projektową i wydane pozwolenie na budowę. To znacznie skróci czas inwestycji i oszczędzi pieniądze.
Odpowiedź: Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Przydała by się budowa ul. Osiedlowej wraz z kanalizacją sanitarną i ciągiem pieszo rowerowym do ul. Spacerowej z uwagi na dojazd do nowego placu zabaw, lasu i kursujący tam autobus.
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.
Pytanie:
Poprawa bezpieczeństwa dzieci i młodzieży szkolnej oraz osób starszych
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji.
Pytanie:
Budowa dróg na osiedlach ze skrzyżowaniami wyniosłymi (podniesionymi tarczami skrzyżowań) i zasadą równorzędności (reguła prawej ręki).
Odpowiedź: Zagadnienie poza zakresem konsultacji.
Pytanie:
Kryterium nr 7 jest dla mnie szczególnie ważne. Dąbrówka przyciąga mieszkańców do gminy. Wiele osób pozostaje w gminie wyprowadzając się z Dąbrówki do innej przyległej miejscowości. Niestety stan dróg w Pałędziu (wieś) od lat jest niezaopiekowany. Liczę, że wkrótce to się zmieni
Odpowiedź: Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
A może ktoś weźmie pod uwagę to, że są drogi, przy których ludzie mieszkają od 20 lat i dalej nie mają drogi utwardzonej. Ja mam pole i część działek w ogóle nie zabudowanych...bo rolnik sprzedaje sobie 1- 2 działeczki co rok...zanim sprzeda wszystko może i minie z 10 lat jak cała ulica się zabuduje... Teraz zmienia się kryteria i czekanie kolejnych 20 lat...bo odpowiednią osobą mieszka przy danej ulicy i musi mieć elegancki dojazd...ciekawe, ile dróg było tak robionych po znajomości. Denerwuje mnie te kryteria...bo ulica, która dopiero powstała, ale jest cała zabudowana może mieć wcześniej drogę niż osoby, które płacą podatki latami...
Odpowiedź: Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.
Pytanie:
Ulica Wysoka w Dopiewie miała być cała zrobiona w kostce brukowej tuż po ostatnim projekcie. Mieszkamy w domu dwulokalowym pod adresem 44/1 i 44/2 i nie ma tu żadnego oświetlenia, kostki brukowej ani żadnego chodnika dla pieszych.



Mamy czwórkę dzieci i podróż z maluchami (bliźniaki) wózkami gdziekolwiek do przedszkola/sklepu po tym błocie graniczy z cudem. Do naszego numeru wciąż nie dociera internet w postaci światłowodów - a w większości domach to już standard.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.

Pytanie:

Partycypacja mieszkańców w nasadzeniach, obniżenie standardu wykończenia nawierzchni poprzez aktywne działanie z powiatem, rozważenie projektów alternatywnych w planowaniu budowy ulic.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji.

Pytanie:

Uwagi do zaproponowanych kryteriów 1. Kryterium 1 (KI) - Koszty inwestycji - Zastrzeżenie do pkt 1.2 (Partycypacja finansowa): Mechanizm ten budzi wątpliwości natury sprawiedliwości społecznej. Przyznawanie maksymalnej liczby punktów (6 pkt) za pokrycie ponad 50% kosztów faworyzuje zamożne

enklawy lub inwestycje deweloperskie, tworząc system wykluczający mieszkańców starszych części gminy. W przypadku dróg publicznych, gdzie koszty idą w miliony złotych, jest to próg nierealny dla oddolnych inicjatyw sąsiedzkich. - W pkt 1.1 promowanie tańszych rozwiązań niesie ryzyko obniżania standardów technicznych. 2. Kryterium 2 (BD) - Bezpieczeństwo drogowe - Opieranie oceny wyłącznie na statystyce wypadków z ostatnich 2 lat jest działaniem reaktywnym, a nie prewencyjnym. System ten paradoksalnie dyskryminuje drogi będące w złym stanie, na których ruch odbywa się bardzo wolno (brak wypadków = 0 punktów), mimo że to one wymagają najpilniejszej interwencji. 3. Kryterium 3 (PS) - Przyjazność dla środowiska - Jest to kryterium akceptowalne jako podstawowe sito ekologiczne. Punktacja promująca minimalną wycinkę drzew jest rozsądnym kompromisem. Warto jednak rozważyć rozszerzenie kryterium o aspekty retencji wód opadowych. 4. Kryterium 4 - Komfort podróży - W pkt 4.2 premiowanie wyłącznie odcinków powyżej 1000m może okazać się błędne. Zdarza się, że krótkie łączniki są kluczowe dla komfortu i płynności ruchu. 5. Kryterium 5 (DT) - Dostępność transportowa - W pkt 5.3 przyznawanie maksymalnych punktów za inwestycje oddalone o ponad 600 m od drogi utwardzonej jest zachętą do zjawiska „rozlewania się zabudowy”.

Gmina nie powinna priorytetyzować drogiej infrastruktury dla odizolowanych działek kosztem zagęszczania i usprawniania centrum. 6. Kryterium 6 (ST) - Spójność sieci transportowej - Jest to najlepiej skonstruowane kryterium. Promuje tworzenie spójnego „krwiobiegu” komunikacyjnego i eliminuje ślepe uliczki. Rozwiązania systemowe służące ogółowi mieszkańców powinny mieć w rankingu priorytet. 7. Kryterium 7 (AS) - Akceptowalność społeczna Uzależnienie punktacji od stażu najstarszego mieszkańca (0 pkt za okres poniżej 4 lat) jest krzywdzące dla rodzin z nowych osiedli. Kryterium to nie uwzględnia „siły ludzkiej” (liczby beneficjentów) - 101 mieszkańców dostaje tyle samo punktów (5 pkt), co 1000 mieszkańców. Co więcej, 1000 mieszkańców ze stażem krótszym niż 4 lata, otrzyma tyle samo punktów co jeden mieszkaniec czekający na drogę 30 lat. II. Luki systemowe 1. Brak weryfikacji „gotowości” (Stan prawny): Dokument nie zawiera kryterium zero-jedynkowego weryfikującego własność gruntów. Grozi to sytuacją, w której wysokie miejsce w rankingu zajmie droga niemożliwa do szybkiej realizacji bez procedury ZRID (wywłaszczeń), co zablokuje środki i wydłuży proces. 2. Brak koordynacji z infrastrukturą podziemną: Brak odniesienia do kolizji z sieciami (gaz, prąd) oraz brak powiązania budowy drogi z istnieniem lub planami budowy kanalizacji sanitarnej i deszczowej. 3. Pominiecie gospodarki wodnej: W dobie zmian klimatu priorytetem powinny być drogi z rozwiązaniem retencją wód opadowych i odwodnieniem, czego obecne kryteria nie uwzględniają. 4. Niejasna hierarchia i status dróg: Brak rozróżnienia na drogi zbiorcze, lokalne i dojazdowe, a także brak zabezpieczenia przed inwestowaniem środków publicznych w drogi wewnętrzne o nieuregulowanym statusie publicznym. III. Sugestie 1. W Podkryterium 1.1 sugeruję wprowadzenie wskaźnika efektywności liczonego jako liczba mieszkańców / 100 tys. zł kosztu inwestycji. 2. Modyfikacja wagi partycypacji finansowej (Podkryterium 1.2): - Zredukowanie wagi tego kryterium z 6 pkt do maksymalnie 4 pkt. - Obniżenie progów procentowych: przyznanie maksymalnej liczby punktów za wkład na poziomie 25-30% (poziom realny dla komitetów społecznych), zamiast zaporowego progu >50%. 3. Zmiana kryterium społecznego (AS): Zastąpienie „czasu zamieszkania najstarszego mieszkańca” wskaźnikiem „średniego czasu zameldowania” lub całkowite usunięcie tego parametru na rzecz gęstości zaludnienia (liczba beneficjentów na 1 km drogi). 4. Wprowadzenie etapu „Pre-selekcji” (Kryterium Gotowości): Do rankingu punktowego powinny trafić wyłącznie inwestycje z uregulowanym stanem prawnym oraz uzgodnioną infrastrukturą podziemną. 5. Reorientacja strategiczna

(Zagęszczanie zamiast Rozlewania): Należy zmniejszyć wagę punktową dla inwestycji na terenach odizolowanych (Podkryterium 5.3), a zwiększyć wagę dla spójności sieci (Kryterium 6). Priorytetem musi być domykanie układu komunikacyjnego, a nie budowa infrastruktury w szarym polu.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Wnoszę o uwzględnienie pilnej potrzeby uspokojenia ruchu na ulicy Sadowej w Skórzewie. Charakter problemu: Ulica Sadowa, będąca w założeniu ulicą osiedlową, jest nagminnie wykorzystywana przez kierowców jako droga tranzytowa i najkrótsze połączenie dla mieszkańców spoza Gminy Dopiewo (lub innych jej części) w kierunku Poznania. Konsekwencje: W efekcie, natężenie i prędkość ruchu są nieadekwatne do charakteru drogi i stwarzają poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców, w szczególności licznych dzieci zamieszkujących przy tej ulicy. Proponowane rozwiązanie: Apeluję o jak najszybsze włączenie do planu działań, które mają na celu uspokojenie ruchu na ul. Sadowej, w tym instalację odpowiednich elementów infrastruktury drogowej (np. progi zwalniające, wyspy). Uzasadnienie: Uporządkowanie i poprawa bezpieczeństwa na istniejącej infrastrukturze osiedlowej, która nie jest dostosowana do ruchu tranzytowego, powinno być priorytetem w kontekście kryteriów oceny inwestycji drogowych.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji.

Pytanie:

Realizacja inwestycji drogowych powinna być oparta o badanie ilości użytkowników danej drogi w pierwszej kolejności. Są drogi o dużym natężeniu ruchu samochodowego, dostawczego, pieszego i rowerowego i wszyscy korzystają z tego samego pasa ruchu, które każdego dnia stwarzają wiele sytuacji groźnych zwłaszcza dla użytkowników pieszo rowerowych. Priorytetem gminy wiejskiej powinno być dbanie o pieszych uczestników ruchu. np. Jesionowa w Dopiewcu.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

**Pytanie:**

Wnoszę o uwzględnienie pilnej potrzeby uspokojenia ruchu na ulicy Sadowej w Skórzewie. Charakter problemu: Ulica Sadowa, będąca w założeniu ulicą osiedlową, jest nagminnie wykorzystywana przez kierowców jako droga tranzytowa i najkrótsze połączenie dla mieszkańców spoza Gminy Dopiewo (lub innych jej części) w kierunku Poznania. Konsekwencje: W efekcie, natężenie i prędkość ruchu są nieadekwatne do charakteru drogi i stwarzają poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców, w szczególności licznych dzieci zamieszkujących przy tej ulicy. Proponowane rozwiązanie: Apeluje o jak najszybsze włączenie do planu działań, które mają na celu uspokojenie ruchu na ul. Sadowej, w tym instalację odpowiednich elementów infrastruktury drogowej (np. progi zwalniające, wyspy). Uzasadnienie: Uporządkowanie i poprawa bezpieczeństwa na istniejącej infrastrukturze osiedlowej, która nie jest dostosowana do ruchu tranzytowego, powinno być priorytetem w kontekście kryteriów oceny inwestycji drogowych.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji.

Pytanie:

W kryteriach finansowych brakuje komponentu wkładu developera (obok wkładu mieszkańców). Takie podejście byłoby transparentne dla inwestorów, ale też zachęcające do lepszych inwestycji. Druga rzecz, której absolutnie brakuje, to kryterium % wnoszenia podatków przez Sołectwo do budżetu Gminy. Rozumiem kwestie solidarnościowe, ale nie może tak być, że Skórzewo (najliczniejsza i tym samym wnosząca najwyższy wkład do finansów Gminy) finansuje w równym stopniu inwestycje w Gminie niejako kosztem swoich potrzeb. W kryterium "komfort podróży" nie jest w ogóle uwzględniony czynnik natężenia ruchu. Innymi słowy, powinny być premiowane te inwestycje, które odciążą główną arterię Gminy, tzn. ulicę poznańską (Skórzewo i dalej do Dąbrowki w stronę Dopiewa).

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Konieczne jest utwardzenie ul. Jesionowej w Dopiewcu - kluczowy odcinek komunikacyjny.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.

Pytanie:

Należałoby wziąć pod uwagę 1. czy droga ma już projekt 2. czy jest w pełni zabudowana- droga, przy której są puste działki budowlane zostanie zniszczona w momencie podłączenia mediów 3. jak długo mieszkańcy oczekują na drogę

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Ad1. dyskryminuje osoby nie za możliwe, których nie stać na partycypację w kosztach budowy dróg. Klasyfikacja partycypacji też rodzi dużo wątpliwości np. koszt drogi per ilość mieszkańców per wkład własny, czy wystarczyłoby dołożyć przysłowiową złotówkę aby się szybciej zakwalifikować? Ad2. Sama budowa drogi nie daje gwarancji bezpieczeństwa, raczej układ komunikacyjny, skrzyżowania, oznaczenia drogowe, ograniczenia prędkości, należałoby doprecyzować, że wypadki, zdarzenia z udziałem pieszych, rowerzystów co miałyby większy wpływ na budowę nie tyle samej drogi co chodników, ścieżek rowerowych a przede wszystkim odpowiedniego oświetlenia Ad3. Należałoby się zastanowić jak pogodzić budowę drogi i "środowisko", znaleźć złoty środek pod osobną konsultację danej drogi. Podsumowując: należy unikać kryteriów które mogą mieć wpływ na wykluczenia mieszkańców w przypadku partycypacji w kosztach czy pewnym ograniczeniem środowiskowym. Kryteria dobrze jakby powstały również dla : 1. Kanalizacji sanitarnej 2. Oświetlenia drogi 3. Drogi dla pieszych Powyższe kryteria dla wielu mieszkańców są większym priorytetem niż sama droga. Z poważaniem, Członek Stowarzyszenia RS WSPÓLNOTA

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Znaki drogowe i progi ograniczające prędkość na drogach - proszę o uwzględnienie

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji.

Pytanie:

Co poprawić: Kryterium 1 (koszt/km) - nieobiektywne, faworyzuje drogi lokalne, powinno uwzględniać znaczenie dla układu komunikacyjnego. Kryterium 2 (bezpieczeństwo drogowe) - dane o kolizjach mogą być niepełne (np. miałem kolizję na ul. Jesionowej w Dopiewcu, ale nie była ona raportowana) Kryterium 3 (środowisko) - premiuje drogi lokalne, brak korekty na drogi kluczowe. Kryterium 5 (dostępność transportowa) - punktacja powinna faworyzować trudniej dostępne, a nie łatwo dostępne obszary. Kryterium 7 (liczba mieszkańców) - faworyzuje gęsto zabudowane osiedla, może prowadzić do nieefektywnego finansowania. Co utrzymać / najważniejsze: Kryterium 4 - nawierzchnia i długość drogi, premiuje ważne ciągi komunikacyjne. Kryterium 6 - połączenia z drogami wyższego rzędu, kluczowe dla układu gminnego.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Należy Odciążyć ul. Poznańską w Skórzewie

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Opracowana została przez Gminę Dopiewo koncepcja układu drogowego.

Pytanie:

1 kryterium powinno mieć wyraźnie nakreślony wymiar, wielkość obciążenia nansowego każdej ze stron. Partycypowanie w kosztach powinno się również odnosić do konkretnego przedziału czasowego. 2 kryterium opera się tylko na statystykach wypadkowych. Jest to bardzo wąskie kryterium wyboru, które powinno zostać rozszerzone o inne kryteria takie jak przykładowo mapa punktów najniebezpieczniejszych miejsc w gminie wyznaczonych przez lokalną społeczność. 3 kryterium tak jak źle oceniane są inwestycje zakładające wycinkę drzew w inwestycji, tak samo powinny być premiowane inwestycje, które mają szanse przy ich realizacji zwiększenie ilości nowych nasadzeń.

**Odpowiedź:**

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

1. Kryterium - dyskryminuje małe drogi (mniejsze społeczności), drogi o funkcjach strategicznych (np. technicznych), oraz osoby mniej zamożne. Brak utwardzenia utrudnia dostęp do infrastruktury krytycznej (ujęcia wody), co wpływa na bezpieczeństwo mieszkańców. 2. Kryterium - premiowane są tylko drogi z odnotowanymi zdarzeniami/wypadkami. Jest wiele niebezpiecznych miejsc, gdzie do takich zdarzeń może dojść w każdej chwili. Czy gmina chce czekać na wypadki i dopiero wtedy myśleć nad poprawą bezpieczeństwa? Mądry Polak po szkodzi? 5. Kryterium - należałoby je rozszerzyć (lub dodać nowe kryterium) o "Znaczenie infrastrukturalne drogi". Premiowanie dróg zapewniających dostęp do strategicznych obiektów gminnych (ujęcia wody, przepompownie, oczyszczalnia, infrastruktura techniczna). Brak utwardzenia takich dróg utrudnia dostęp do infrastruktury krytycznej, co wpływa na bezpieczeństwo mieszkańców całej gminy. 7. Kryterium - proponuję doprecyzować tak, aby brało pod uwagę nie tylko liczbę osób zameldowanych, ale także faktyczną liczbę mieszkańców i użytkowników drogi. Rekomenduję rozważenie uwzględnienia osób zgłaszających miejsce zamieszkania w gminie do celów podatkowych oraz członków gospodarstw domowych (np. dzieci, seniorów), nawet jeśli nie posiadają meldunku. Dzięki temu kryterium odzwierciedli realne zapotrzebowanie społeczne na inwestycję.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Mieszkam i jestem zameldowany w gminie Dopiewo od 26 lat, dlatego szczególnie zależy mi, by realizacja projektów uwzględniała również czas oczekiwania i wieloletnie potrzeby mieszkańców

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Do Kryterium 1 dodać: Koszty utrzymania dotychczasowej nawierzchni, np. gruntowej, zapewniające jej przejezdnosć i bezpieczeństwo (wyrównywanie, uzupełnianie ubytków, utwardzanie itp.) Do Kryterium 2 dodać: natężenie ruchu na drodze. Dodać Kryterium 8: Okres czasu funkcjonowania drogi gruntowej. Co to oznacza w praktyce? Uważamy, że najstarsze drogi gruntowe mają pierwszeństwo w realizacji inwestycji. Preferujemy drogi, które istnieją od co najmniej 50 lat i są w ciągłej eksploatacji.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

1. Każdy mieszkaniec wie, że wąskim gardłem gminy jest jedna droga łącząca miejscowości. Każdy obawia się którejś miały by pójść alternatywne rozwiązania, bo z kameralnych dróg tworzy się przejazdówki będąca koszmarem mieszkańców. Dlatego mieszkanie np. W Skórzewie staje się koszmarem. 2. Brakuje szerszych dróg umożliwiających szybkie wydostanie się. 3. Inwestycje szerszych dróg powinny być planowane w pierwszej kolejności na terenach nie zamieszkałych, ale co ważne ich właściciele powinni dostać rynkowe rekompensaty a nie grosze. Cena działek w Skórzewie jest wysoka 800 PL / m² i nie dziwi się, że każdy broni się przed puszczeniem drogi po jego terenie, bo gmina płaci zaledwie 30pln/m². Taką rekompensatę dostaliśmy, pomimo iż za działkę płaciłmy 15 lat temu 160 złotych/m². Uniknęło to by też układów starych mieszkańców z władzami gminy, co niestety się zdarza. 4. Brak logistyki w komunikacji i i poszanowania mieszkańców ze względu na jedną tylko drogę Poznańską. Tzw skróty kierowców są bardzo uciążliwe dla nich taki znany mi przykład ul. Maratońskiej, ale też np. Ulica Słoneczna prowadzi na tyłach domów, gdzie ludzie mają okna sypialni a latem odpoczywają, droga jest wąska więc łatwo nie jest. Rozwiązanie z pierwszeństwem z prawej strony tu nie działa. Rano kierowcy zirytowani Poznańską ulicą wjeżdżają w nią oraz ulice kwiatową lub częścią Słoneczną by zrobić skrót do ul. Batorowskiej. Dlaczego nie ma połączenia do tej pory ulic Batorowskiej i Poznańskiej na wyższym odcinku? Tam, gdzie są pola i linie wysokiego napięcia powinny powstać drogi. 5. Dlaczego na drogach wyjazdowych jak Batorowska stawia się wysokie i szerokie muldy? jak na drogach do domów. 6. Wszystkie działki przy drogach głównych jak Poznańska, Batorowska i podobne powinny być usługowe. Bez dyskusji dla sąsiadów na tyłach. Tylnie rzędy domów chronione powinny być w ten sposób przed ruchem i hałasem a Gmina odetchnie od lokalnych sporów. 7. nie budować usług typu dyskonty i inne większe zaraz przy Poznańskiej i wszystko w Skórzewie. Niech mieszkańcy dalszych miejscowości mają swoje dyskonty a nie że wszyscy zatrzymują się w Skórzewie a potem jadą do ciszy i spokoju a w miejscowości h przejazdowych dzieje się koszmar komunikacyjny. 8. Drzewa, drzewa i jeszcze raz drzewa, nie tylko krzaki. Gmina wykpiwa się, że np. Poznańska to droga powiatowa. Owszem, ale jaki to problem? Kiedy Poznań sadi drzewa na potęgę i to drzewa super jakości. 9. Z pytań, które Państwo zadali nic nie wynika. Same ogólniki. Nie wiadomo co się zyska odpowiadając. 10. Nie sprzedawać działek przy drogach przejazdowych inwestorom przez konsultacji z architektem gminy. Bo zrobił się folwark na którym nie wiadomo co i jak. Gmina miała plan na stworzenie Starego miasta w Skórzewie, rynek i co? Powstał BizPark jednego dewelopera. Bloki na które narzekają sami wynajmujący, bo powstało blokowisko, gdzie nie wiadomo jak stać i gdzie stanąć autem. Dziękuję Ci złego to nie ja :)

Odpowiedź:

Opracowana została przez Gminę Dopiewo koncepcja układu drogowego. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.

Pytanie:

Istnieje konieczność połączenia pieszo-rowerowego pomiędzy Konarzewo-Dopiewiec oraz Dopiewiec-Palędzie

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Zarząd Dróg Powiatowych realizuje dokumentację projektową drogi dla pieszych i rowerów pomiędzy Dopiewcem a Palędziem. Realizacja jest planowana w najbliższych latach.

Pytanie:

Nowa infrastruktura drogowa a zasady i możliwość parkowania i zatrzymywania pojazdów

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji.

Pytanie:

Uwzględnienie w przebudowie ulicy Kozierowskiego na odcinku od ronda przy SP nr 2 dojazdów do dróg osiedlowych, melioracji,



przejeżdżać dla pieszych, progów zwalniających, zatoczek autobusowych.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji.

Pytanie:

Budowa i utwardzanie dróg w lokalizacjach sprzyjających obniżeniu natężenia ruchu na drogach sąsiednich oraz skróceniu czasu przejazdu komunikacją gminną/miejską do Poznania.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Koszt inwestycji nie powinien być głównym kryterium, lecz potencjalny zysk dla użytkowników sieci transportowej (przepustowość w rozumieniu przeciwdziałanie kongestii ruchu). Priorytetem w tej chwili powinna być droga wzdłuż torów oraz bezkolizyjny przejazd kolejowy w Pałędziu. Należy również wziąć pod uwagę dostępność infrastruktury transportowej i budynków użyteczności publicznej. Niedopuszczalne jest budowa drogi bez chodnika dla pieszych z Osiedla Leśnej Polany do nowo budowanego przystanku kolejowego (gdzie jest tak ważne bezpieczeństwo). Rozumiem, że niektóre remonty powiązane są z utrudnieniami dla mieszkańców. Moim zdaniem w takich wypadkach, jeżeli są przeprowadzone to głównym kryterium powinny być korzyści dla mieszkańców Naszej Gminy. Na przykład podczas remont ul. Poznańskiej w Dąbrówce, mieszkańcy ponieśli nie adekwatne koszty społeczne, w porównaniu do zysków. Rozumiem, że nie mają Państwo wpływu na infrastrukturę zarządzaną przez powiat (inny budżet i jak dają pieniądze to trzeba wnioskować oraz korzystać). Organizacja realizacji tej inwestycji nie był do końca przemyślana i mam nadzieję, że w przyszłości zabezpieczą Państwo interesy mieszkańców w większym stopniu niż bezowocne opiniowanie. Jako absolwent Politechniki Poznańskiej (kierunek Transport) uważam, że każda większa profesjonalnie zorganizowana inwestycja dotycząca infrastruktury transportowej, powinna być poprzedzona analizą symulacyjną za pomocą specjalistycznego oprogramowania (np. PTV Vissim).

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Kryterium natężenia ruchu w godzinach szczytu.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Skórzewie sytuacja zrobiła się krytyczna. Z ul. Poznańskiej korzystają mieszkańcy Zakrzewa, Dąbrówki, Pałędzia. Codziennie stoimy w coraz większych korkach. Dojazd w okolicy Szkoły nr 1, Szkoły nr 2 oraz Galerii Mallwowej rano i popołudniem jest bardzo utrudniony. Budowa dróg: Maratońska, Piłkarska, Żeglarska, Olimpijska, Koszykarska, Wioślarska i Łyżwiarska utknęła na lata na poziomie przedłużających się projektów. Kanalizacja sanitarna oddana 15.07.2020, a do dzisiaj nie ma komunikatu z datą publikacji przetargu i rozpoczęcia prac budowlanych naszego osiedla. Na osiedlu Grawitowym mieszkają tysiące ludzi, pozbawionych płynnego dojazdu z Poznania. Biorąc pod uwagę fakt, że mieszkańcy innych okolicznych miejscowości również korzystają z rozbudowy dróg w Skórzewie, uważam, że jest to priorytet w całej Gminie Dopiewo.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji. W najbliższym czasie powstanie plan budowy dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.

Pytanie:

Kryterium 1. (KI) Jestem za promowaniem mieszkańców, którzy najdłużej płacili podatki mieszkając przy danej ulicy np. 20 lat i w ten sposób dokładali się do środków budżetu Gminy, które były przeznaczone m.in. na rozbudowę innych dróg co stanowi rzeczywiste i nie małe ich zaangażowanie. Traktowanie priorytetowo mieszkańców, którzy mają obecnie zamiar partycypować w kosztach budowy tylko swojej drogi a mieszkają mniej niż 10 lat nie powinno być traktowane w ocenach lepiej niż mieszkańców z ponad 20 letnim czasem oczekiwania. Przekazanie nieodpłatne gruntu Gminie na drogę również powinno być uwzględnione jako dodatkowy punkt na korzyść danej ulicy. Kryterium 7. (AS) Sprawiedliwie społecznie byłoby wziąć pod uwagę głównie liczbę lat oczekiwania, ponieważ to kryterium stanowi o mniejszej liczbie zameldowanych osób. Dzieci rosną i często po 20 latach wyprowadzają się, dlaczego mieszkańcy danej ulicy, którzy wcześniej byli zameldowani całymi rodzinami teraz po tylu latach oczekiwania zostaną ukarani, bo decydować ma liczba zameldowanych? Proponuję wziąć pod uwagę do kryteriów ocen 3 punktową skalę dla mieszkańców ze względu na czas oczekiwania: do 10 lat, od 10 do 20 lat i ponad 20 lat. Skala określająca lata mieszkania przy drodze nieutwardzonej powinna odzwierciedlać ludzkie granice cierpliwości, które zmniejszają się wraz z upływem czasu błoto, dziury wcześniej teraz unoszący się pył, przy którym latem nie można otworzyć okien, 23 lata to chyba jest ta granica.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Ulica Pogodna powinna być jak najszybciej zrealizowana

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach, w Gminie Dopiewo.

Pytanie:

Proszę dodać wymaganie dot. częstotliwości przepływu ruchu.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Jakie są przewidziane wagi poszczególnych kryteriów? Wagi kryteriów w analizie wielokryterialnej to liczbowe wartości przypisywane poszczególnym kryteriom, które odzwierciedlają ich względną ważność podczas podejmowania decyzji.

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączniku nr 1 „Odpowiedź na uwagi mieszkańców” przygotowana przez zespół projektowy.

Pytanie:

Bezpieczeństwo osób pieszych korzystających z drogi (n.p. dzieci uczęszczających do szkoły, osób wykorzystujących drogę w



celach spacerowych i rekreacyjnych)

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji.

Pytanie:

Budowa stałej nawierzchni drogi - ulicy Pogodnej w Palędziu.

Odpowiedź:

Zagadnienie poza zakresem konsultacji. Po opracowaniu kryteriów oceny powstanie Plan Budowy Dróg, który określać będzie kolejność budowy dróg w najbliższych latach w Gminie Dopiewo.



ZAŁĄCZNIK NR 1

Szanowni Państwo, Drodzy Mieszkańcy Gminy Dopiewo,

dziękujemy za wypełnianie ankiety konsultacyjnej „Zestaw kryteriów oceny projektów/przedsięwzięć transportowych związanych z budową dróg gminnych”. Badanie trwało w dniach 19.11.2025 - 02.12.2025 r. W ramach prowadzonych konsultacji kwestionariusz ankiety wypełniło 148 uczestników. Wyniki badania dostarczyły cennych informacji zarówno w zakresie stopnia akceptacji zaproponowanych kryteriów, jak i uwagi i sugestii przekazane przez mieszkańców, a dotyczące różnorodnych kwestii szczegółowych dotyczących planu budowy dróg w gminie.

W odniesieniu **do ocenianych kryteriów** analiza wyników pokazuje, że **pięć z siedmiu proponowanych kryteriów oceny** budowy dróg gminnych zyskało wyraźną akceptację większości głosujących. Pozostałe dwa kryteria spotkały się ze zróżnicowanymi (spolaryzowanymi) opiniami.

Kryteria z **wyraźną akceptacją** (ponad 60% głosów "akceptuję"):

- **Kryterium 4 (KP) Komfort podróży** – największa akceptacja (81%),
- **Kryterium 6 (ST) Spójność sieci transportowej** – 77% akceptacji,
- **Kryterium 5 (DT) Dostępność transportowa** – 76% akceptacji,
- **Kryterium 7 (AS) Akceptowalność społeczna dla inwestycji** – 68% akceptacji,
- **Kryterium 2 (BD) Bezpieczeństwo drogowe** – 61% akceptacji.

Do kryteriów polaryzujących opinie respondentów można zaliczyć:

- **Kryterium 3 (PŚ) Przyjazność dla środowiska:**

To kryterium uzyskało 42% poparcia, natomiast 44% ankietowanych wyraziło odmienną opinię,

- **Kryterium 1 (KI) Koszty inwestycji i partycypacja mieszkańców:**

Kryterium to wywołało polaryzację opinii, uzyskując 31% akceptacji natomiast 48% ankietowanych wyraziło odmienną opinię.

Należy zauważyć, że polaryzacja opinii, wyrażona w badaniu ankietowym, która wystąpiła dla podkryteriów 1 i 3, jest spójna ze wcześniejszymi informacjami uzyskanymi w ramach wcześniejszych prac. Konsultacje z Radnymi, Sołtysami i Władzami Gminy również ją ujawniły, tym niemniej ostatecznie kryteria te – po pogłębionej dyskusji w gronie decydentów – uznano za zasadne, szczególnie po analizie zaproponowanych dla nich podkryteriów.

Przechodząc do analizy szczegółowej należy zauważyć, że celem prac było przygotowanie **zestawu kryteriów oceny** w celu przygotowania planu budowy dróg gminnych na terenie Gminy Dopiewo, który ma:

- **uwzględniać szereg aspektów** (analiza wielokryterialna),
- być szeroko **akceptowalny** (mimo często sprzecznych oczekiwań mieszkańców),
- **uwzględniać realia** dotyczące dostępności do danych i innych informacji potrzebnych w procesie decyzyjnym,
- **możliwy do zastosowania** w praktyce bez generowania dodatkowych istotnych kosztów.

Jest to zadanie każdorazowo niełatwe, zarówno ze względu na wieloaspektowość zagadnienia jak i potrzebę szerszego spojrzenia, które w stopniu akceptowalnych godzi różne, czasem skrajnie, odmienne preferencje.

Wśród uwag i sugestii ankietowanych znalazły się zarówno te o charakterze ogólnym, konkretne petycje mieszkańców (konkretne przypadki) jak i uwagi szczegółowe dotyczące zaproponowanych kryteriów. Poniżej znajduje się ustosunkowanie do uwag i propozycji zmian zgłoszonych w ankietach dotyczących zaproponowanych kryteriów oceny.

Kryterium 1. (KI) Koszty inwestycji i partycypacja mieszkańców [zł] – MIN

Podkryterium 1.1. Jednostkowy koszt inwestycji [zł/ km]



Podkryterium 1.2. Poziom partycypacji mieszkańców w kosztach inwestycji

Podkryterium 1.3. Poziom kosztów poniesionych

Odpowiadając na uwagi dotyczące kryterium pierwszego należy zauważyć, że celem takiego kryterium nie jest faworyzowanie bardziej zamożnych mieszkańców, lecz zachęta do partycypacji w kosztach oraz zwiększenie liczby dróg rokrocznie poddanych modernizacji/budowie. Drogi o wysokim stopniu współfinansowania mniej obciążają budżet gminy, w efekcie można sfinansować z budżetu więcej rozpatrywanych dróg. Oczywiście można tu rozważyć inne aspekty kosztowe jak np. koszty utrzymania dotychczasowej nawierzchni, jednak w wyniku konsultacji zrezygnowano z tego kryterium ze względu na jakość danych możliwych do pozyskania (co nie wyklucza jego uwzględnienia w przyszłości).

Projekt techniczny drogi musi uwzględniać obligatoryjne standardy techniczne, które powinny być zasadne dla danego typu drogi. System oceny zakłada, że standardy będą zachowane dla każdej z analizowanych dróg.

Należy również zauważyć, że cały system oceny jest wielokryterialny i poszczególne kryteria nie należy rozpatrywać w oderwaniu od pozostałych. Np. kryterium 1 w połączeniu z kryteriami 5 i 6 uwzględnia znaczenie drogi dla układu komunikacyjnego. Prawdopodobna przyczyna polaryzacji opinii względem tego kryterium, wynika z tradycyjnie różnego spojrzenia ankietowanych na kwestie wydatkowania środków i aspekt tzw. sprawiedliwości społecznej. Kryterium to jest jednak tak skonstruowane, aby z jednej strony zachęcać do partycypacji w kosztach co w efekcie zwiększa możliwą liczbę inwestycji drogowych w danym roku (ponieważ budżet gminy jest na ten cel ograniczony, a inwestycje dofinansowane obciążają go w mniejszym stopniu), a z drugiej strony wraz z kryterium 7. (Akceptowalność społeczna dla inwestycji), pozwala uwzględniać oczekiwania mieszkańców. Reasumując należy podkreślić, że drogi w obszarach o niższym potencjale partycypacji mieszkańców nadal mogą uzyskać wysoki priorytet dzięki punktom w kryteriach społecznych (czas oczekiwania) lub kryterium spójność sieci transportowej).

Rzeczywiście w punktacji dla podkryterium 1.1. wkraśl się błąd, ponieważ zabrakło kosztu 5mln zł/km, co zostanie poprawione. Zastosowane kwoty oczywiście ze względu na inflację i zmianę struktury kosztów powinny być waloryzowane w kolejnych latach stosowania systemu oceny (co będzie uwzględnione w procedurze ich stosowania). **W efekcie sformułowanej uwagi zaproponowano korektę zapisu w Podkryterium 1.1.**

Kryterium 2. (BD) Bezpieczeństwo drogowe

W odniesieniu do przekazanych uwag dla kryterium drugiego chcemy wyjaśnić, że kryterium to przyjęło stosunkowo prostą formułę oceny ze względu na możliwości pozyskania **wiarygodnych danych**. Podczas prac rozważano więcej aspektów jak: liczba zdarzeń sytuacyjnych takich jak: akty wandalizmu, kradzieży i akty przemocy, czy liczba placówek użyteczności publicznej -takich jak: szkoły, przedszkola, ośrodki zdrowia, miejsca rekreacji, urzędy, kościoły, występujących przy rozważanej drodze oraz drogach z nią powiązanych. W celu redukcji zapotrzebowania na dane i potrzebę dodatkowych analiz ostatecznie je zredukowano. Jednocześnie należy zauważyć, że drogi w bardzo złym stanie technicznym (które nie generują statystyk wypadków a ich poprawa jest dla mieszkańców istotna) premiowane są (jako ważne na liście potrzeb) w kryterium 4. (Podkryterium 4.1. Planowana poprawa warunków podróży).

Kryterium 3. (PŚ) Przyjazność dla środowiska

Podkryterium 3.1. Szacowana liczba drzew do wycięcia

Podkryterium 3.2. Ingerencja planowanej inwestycji w areał gminnych terenów zielonych o szczególnych walorach środowiskowo-rekreacyjnych

Kryterium trzecie polaryzowało opinie Radnych, Sołtysów, Władz Gminy oraz Mieszkańców. W trakcie prac rozważano wiele opcji jego rozbudowy (zastosowanie różnych podkryteriów). W finalnej wersji zredukowano liczbę podkryteriów do dwóch ponieważ przyjęto, że **Gmina Dopiewo z założenia nie realizuje inwestycji w wysoce negatywnym wpływie na środowisko**. Zastosowano zatem dwa podkryteria, które odnosząc się do kwestii dokuczliwości inwestycji dla środowiska, dla propozycji, które spełniają powyższe założenie braku „wysoce negatywnym wpływie na środowisko”.

Co do liczby drzew przeznaczonej do wycinki i przyjętej punktacji, podlegała ona analizie (wzięto pod uwagę dane o typowej wycince drzew dla typowej inwestycji realizowanej w Gminie) oraz konsultacjom zakończonych głosowaniem na spotkaniu (z końcową aprobatą wypracowanej punktacji względem liczby drzew do potencjalnej wycinki). Oczywiście w konsultacjach poruszono kwestę nowych nasadzeń, zakładając, że stanowią one



preferowaną przez Gminę rekompensatę dla wycinki w tego typu inwestycjach drogowych.

Należy również odnotować, że w przypadku „dróg kluczowych” dla Gminy (które ze względu na swoją długość mogą mieć potencjalnie większy wpływ na środowisko), są one premiowane poprzez kryteria 4, 5 i 6. w zaproponowanej ocenie wielokryterialnej.

Kryterium 4. (KP) Komfort podróży

Podkryterium 4.1. Planowana poprawa warunków podróży

Podkryterium 4.2. Bezwzględny przyrost długości gminnych dróg utwardzonych

Kryterium czwarte zyskało największą akceptację (81% ankietowanych). Natężenie ruchu jest uwzględniane pośrednio w systemie oceny w kryteriach 5. (Dostępność transportowa) oraz 6. (Spójność sieci transportowej). Zrezygnowano z analiz natężenia ruchu ze względu na ich pracochłonność i kosztochłonność oraz ze względu na to że analiza obejmuje drogi gminne a nie drogi wyższego rzędu (np. krajowe), które wymagają zazwyczaj pogłębionych analiz i symulacji różnych wariantów projektowych. Kryterium nie premiuje wyłącznie długich dróg (skala punktowa uwzględnia również drogi krótsze), nie mniej to inwestycje w nie powodują istotny przyrost długości gminnych dróg utwardzonych. Drogi krótsze o wysokim znaczeniu komunikacyjnym są premiowane w kryterium 6. (Spójność sieci transportowej) w zaproponowanej ocenie wielokryterialnej.

Kryterium 5. (DT) Dostępność transportowa

Podkryterium 5.1. Znaczenie projektowanej drogi dla zapewnienia dostępności do systemu transportu publicznego

Podkryterium 5.2. Znaczenie projektowanej drogi dla zapewnienia dostępności do placówek użyteczności publicznej

Podkryterium 5.3. Odległość od drogi utwardzonej

W odniesieniu do uwag przekazanych do kryterium piątego należy zauważyć, że Podkryterium 5.3. (Odległość od drogi utwardzonej) ma za zadanie uwzględniać dotkliwość związaną z brakiem drogi utwardzonej według zasady, że czym dalej do drogi utwardzonej, to jest ona większa. W połączeniu z podkryteriami 7.1. (Czas oczekiwania na inwestycję/drogę) oraz 7.2. (Liczba mieszkańców oczekujących na inwestycję) przeciwdziała się premiowaniu (faworyzowaniu) odległych lokalizacji z małą liczbą mieszkańców i niskim stażem.

Podkryterium 5.1. ma na celu premiovac drogi przy których znajdują się placówek użyteczności publicznej takich jak: szkoły, przedszkola, place zabaw, świetlice, miejsca rekreacji, Urząd Gminy Dopiewo, boiska, budynki OSP, co jest związane z ich znaczeniem dla mieszkańców i regularnym korzystaniem z nich. Dopelnieniem jest tu Podkryterium 5.2. które ma za zadanie zwiększanie dostępu do komunikacji zbiorowej zgodnie ze światowymi trendami premiowania tego typu rozwiązań komunikacyjnych.

W przypadku kwestii potrzeby „*Premiowanie dróg zapewniających dostęp do strategicznych obiektów gminnych*” dobrym rozwiązaniem jest uwzględnienie tego aspektu w procedurze stosowania metody poprzez wyłączenie jej z oceny i nadanie jej statusu „priorytetowa”. W ten sposób premiuje się drogi o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa i/lub systemu transportowego.

W związku z uwagami o potrzebie „szerszego spojrzenia” na dostępność transportową w kontekście istotności dróg bezpośrednio powiązanych z analizowaną drogą, zaproponowano korektę zapisu dla podkryteriów 5.1. i 5.2.. Za celowe uznano dodanie w opisie punktacji podkryterium 5.1. frazy „... w ramach rozpatrywanej drogi oraz dróg bezpośrednio z nią połączonych” a dla podkryterium 5.2. frazy „...oraz drogach bezpośrednio z nią połączonych”.

Kryterium 6. (ST) Spójność sieci transportowej

Podkryterium 6.1. Liczba połączeń/ punktów styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami wyższego rzędu

Podkryterium 6.2. Liczba połączeń/ punktów styku danego przedsięwzięcia / projektu transportowego z drogami niższego rzędu i równorzędnymi

Kryterium szóste (ST) Spójność sieci transportowej uzyskało drugi najwyższy poziom akceptacji (77% ankietowanych). Kryterium premiuje **drogi „zbierające” i „domykające” system transportowy**. W przypadku dróg o szczególnym znaczeniu (strategicznym), proponujemy uwzględnienie ich w procedurze stosowania metody poprzez wyłączenie jej z oceny i nadanie jej statusu „priorytetowa” dla krwiobiegu systemu transportowego Gminy.



Kryterium 7. (AS) Akceptowalność społeczna dla inwestycji

Podkryterium 7.1. Czas oczekiwania na inwestycję/drogę

Podkryterium 7.2. Liczba mieszkańców oczekujących na inwestycję

Kryterium siódme (AS) Akceptowalność społeczna dla inwestycji uzyskało zdecydowanie wysoki poziom akceptacji (68% ankietowanych), co szczególnie cieszy ponieważ celem prac było opracowanie zestawu kryteriów, które będzie premiował inwestycje drogowe istotne dla systemu transportowego Gminy z zachowaniem poczucia sprawiedliwości społecznej. Jego konstrukcja opiera się na założeniu równowagi pomiędzy „stażem oczekiwania” a „liczbą mieszkańców”.

Jest to równowaga, którą trudno uzyskać, ponieważ zawsze balansujemy pomiędzy liczbą mieszkańców (nowe inwestycje, budownictwo wielorodzinne) a czasem oczekiwania wyrażonego często stwierdzeniem „jak długo jeszcze”. Co ważniejsze, czy staż czy liczba mieszkańców, to zawsze jest zagadnienie otwarte. Zaproponowane rozwiązanie podejmuje próbę wypracowania kompromisu pomiędzy obiema istotnymi dla akceptacji społecznej mieszkańcy kryteriami.

W trakcie konsultacji zrezygnowano z kryterium „fiskalnego” oraz odrzucono pomysł na analizę „faktycznej liczby mieszkańców” (a nie tylko zameldowanych) ze względu na możliwą dostępność i wiarygodność danych.

Końcowe uwagi ogólne

Należy również zauważyć, że **zaproponowany zestaw kryteriów** (wraz z pokryteriami), według założeń autorów, może (a nawet powinien) podlegać w przyszłości procesowi doskonalenia w kolejnych okresach jego stosowania. Wraz ze zmieniającymi się potrzebami mieszkańców Gminy oraz realizacją kolejnych inwestycji drogowych, modyfikacji mogą ulec zarówno kryteria, podkryteria, jak i nadane im wagi. Niemniej jednak proces ten wymaga każdorazowo analizy, aby nie ulegać tzw. „pojedynczym głosom”, „jednostronnym postulatam”, lecz pozostać obiektywnym narzędziem kształtowania polityki Gminy w tym zakresie.

Stosowanie kryteriów oceny zakłada cykliczną aktualizację danych. Ponieważ przewiduje się zastawianie metody w cyklach rocznych, to również w takim cyklu należy aktualizować dane. Jest to powód dla czego w opisie kryteriów **przyjęto koniec roku kalendarzowego poprzedzającego potencjalne inwestycje** jako stan do analizy.

Podsumowanie

Szanowni Państwo, dziękujemy za wszelkie uwagi i sugestie. Uzyskane wyniki konsultacji społecznych można uznać za satysfakcjonujące, co stanowi dopełnienie kilkumiesięcznych prac, w tym spotkań konsultacyjnych z Władzami Gminy, Radnymi i Sołtysami. Na spotkaniach każde z kryteriów oceny, podkryteria, sposób oceny punktowej były omawiane i w razie potrzeby korygowane. Uwzględniono potrzebę budowy systemu oceny, który będzie zrozumiały, akceptowany oraz możliwy do zastosowania bez generowania dodatkowych istotnych kosztów (np. pozyskania nowych danych lub pracochłonnych kosztownych analiz jak np. symulacja ruchu). W wyniku kolejnych rund spotkań kryteria wraz z podkryteriami ewoluowały do zaproponowanej postaci. Mamy nadzieję, że w ten sposób zaproponowany zestaw kryteriów będzie właściwym narzędziem służącym lokalnej społeczności, z uwzględnieniem interesów różnych grup interesariuszy, obowiązujących regulacji prawnych oraz możliwości ekonomiczno-finansowych Gminy Dopiewo.

Zespół projektowy



4. Charakterystyka głosujących

W ramach prowadzonych konsultacji Ankiętę konsultacyjną wypełniło i wysłało **148** uczestników, których charakterystyki wg cech: **Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie? Jest Pan/ Pani:** przedstawiono na wykresach 22-23.

Wykres 22. Odsetek głosujących ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?



Wykres 23. Odsetek głosujących ze względu na Jest Pan/ Pani:





5. Dane instytucji

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



Spis wykresów

Wykres 1. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?

Wykres 2. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:

Wykres 3. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?

Wykres 4. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:

Wykres 5. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?

Wykres 6. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:

Wykres 7. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?

Wykres 8. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:

Wykres 9. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?

Wykres 10. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:

Wykres 11. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?

Wykres 12. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:

Wykres 13. Liczba głosów ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?

Wykres 14. Liczba głosów ze względu na Jest Pan/ Pani:

Wykres 15. Kryterium 1. (KI) Koszty inwestycji i partycypacja mieszkańców [zł]

Wykres 16. Kryterium 2. (BD) Bezpieczeństwo drogowe [Punkty]

Wykres 17. Kryterium 3. (PŚ) Przyjazność dla środowiska [Punkty]

Wykres 18. Kryterium 4. (KP) Komfort podróży [Punkty]

Wykres 19. Kryterium 5. (DT) Dostępność transportowa [Punkty]

Wykres 20. Kryterium 6. (ST) Spójność sieci transportowej [Punkty]

Wykres 21. Kryterium 7. (AS) Akceptowalność społeczna dla inwestycji [Punkty]

Wykres 22. Odsetek głosujących ze względu na Jak długo mieszka Pan/ Pani w naszej gminie?

Wykres 23. Odsetek głosujących ze względu na Jest Pan/ Pani: