



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH INSTYTUCJI

Urząd Gminy Dopiewo

Koncepcja budowy ul. Jeziornej w Więckowicach

Raport przedstawia wyniki za okres
11.03.2026 - 25.03.2026





Spis treści

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



1. Ankieta konsultacji społecznych

Koncepcja budowy ul. Jeziornej w Więckowicach

Zapraszamy do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych dotyczących wykonanej koncepcji w ramach zadania pn.: „Więckowice dokumentacja projektowa budowy ulicy Jeziornej”.

Opis konsultacji:

Przedmiotem konsultacji społecznych jest prezentacja koncepcji zagospodarowania terenu z naniesioną geometrią drogi.

Ulica Jeziorna w Więckowicach została zaprojektowana o szerokości jezdni 5,5 m i długości 1170,24m o nawierzchni z betonu asfaltowego wraz z drogą dla pieszych i rowerów o szerokości 3 m po północnej stronie drogi również z betonu asfaltowego. Odwodnienie jezdni zostanie włączone do zaprojektowanej kanalizacji deszczowej. Na drodze zastosowano elementy uspokojenia ruchu w postaci 7 wyniesionych skrzyżowań na wysokości działki 94 oraz z ulicami: Wąską, Krótką, Lipową, Słoneczną, Kukurydzianą i Zbożową z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego.

Kto może wziąć udział:

Wszyscy zainteresowani projektowaną inwestycją.

Jak można wziąć udział:

Składanie uwag i sugestii w terminie od dnia 11 – 25 marca 2026 r. w następujących formach:

- pisemnej składanie uwag i opinii do wykonanej koncepcji w ramach zadania pn.: „Więckowice - dokumentacja projektowa budowy ulicy Jeziornej” na formularzu konsultacji, który stanowi załącznik do zarządzenia nr 329/2026 Wójta Gminy Dopiewo z dnia 20 lutego 2026 roku
- elektronicznie, poprzez platformę dopiewo.konsultacjejst.pl, e-doręczenia, e-puap.

Kontakt:

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

Czas trwania konsultacji

Data rozpoczęcia 11.03.2026 12:00 Data zakończenia 25.03.2026 23:59

Liczba ankiet

W ramach prowadzonych konsultacji Ankietę konsultacyjną wypełniło **17** uczestników.

Do pobrania

- RYS 2 - PLAN SYTUACYJNY-ARK1.pdf
- RYS 2 - PLAN SYTUACYJNY-ARK2.pdf



2. Wyniki ze względu na poszczególne obszary i pytania

Koncepcja budowy ul. Jeziornej w Więckowicach

Wnioski i uwagi do prezentowanej dokumentacji projektowej.

Odpowiedź osoby głoszącej:

Pytanie:

Tak, jak w pierwszej konsultacji pisałam położenie chodnika powinno być po stronie gdzie znajduje się oświetlenie czyli po stronie południowej ulicy Jeziornej. Byłaby to ciągłość z chodnikiem kończącym się w Drwęsa, poza tym południowa strona ma mnie dróg dochodzących do ulicy Jeziornej co łączy się z większym bezpieczeństwem dla dzieci uczęszczających do szkoły w Więckowicach. W przypadku pierwszych konsultacji na planie sytuacyjnym przy budynku nr 50 wyrysowane były dwa chodniki łączące furtki z ulicą oraz jeden podjazd, na nowym planie jest tylko jeden chodnik, jedna furtka została odcięta, czy to tylko pomyłka? Na aktualnym planie widać, że mieszkańcy północnej strony zostaną pozbawieni pasa zieleni pomiędzy chodnikiem a płotem chociaż w pierwszej wersji ulica z chodnikiem miała biec pośrodku pasa drogowego. Wnioski: jest gorzej niż było!!! Proszę o informację zwrotną na temat moich uwag.

Odpowiedź:

Wariant prowadzenia chodnika oraz drogi dla pieszych i rowerów po stronie południowej został przeanalizowany na etapie koncepcyjnym. Z uwagi na szerokość i ukształtowanie istniejącego pasa drogowego rozwiązanie to wymagałoby przesunięcia całego układu drogowego w kierunku północnym, co w praktyce powodowałoby prowadzenie krawędzi jezdni bezpośrednio przy granicach nieruchomości po stronie północnej. Skutkowałoby to większą ingerencją w zagospodarowanie tych nieruchomości oraz pogorszeniem warunków realizacyjnych w stosunku do wariantu przyjętego w koncepcji. Dodatkowo wariant południowy generowałby istotne kolizje branżowe, w szczególności z siecią gazową, wodociagową oraz słupami linii napowietrznej.

Ilość skrzyżowań z drogami dochodzącymi jest dokładnie taka sama dla strony południowej jak i północnej i jest to odpowiednio 4 skrzyżowania dla strony południowej (droga gminna nr 325280P, droga wewnętrzna – ul. Wąska, droga wewnętrzna – ul. Słoneczna, droga gminna nr 325470P – ul. Zbożowa) i 4 skrzyżowania dla strony północnej (droga gminna nr 325263P – ul. Krótka, droga gminna nr 325266P – ul. Lipowa, droga wewnętrzna – ul. Kukurydziana, droga gminna nr 325265P – ul. Leśna).

Przyjęte rozwiązanie po stronie północnej jest korzystniejsze funkcjonalnie - projektowana droga dla pieszych i rowerów ma obsługiwać istniejącą zabudowę zlokalizowaną wzdłuż ul. Jeziornej, dlatego jej prowadzenie po stronie tej zabudowy jest rozwiązaniem funkcjonalnie właściwym. Przeniesienie ciągu na stronę przeciwną powodowałoby konieczność częstszego przekraczania jezdni przez mieszkańców w celu dojścia do infrastruktury pieszej i rowerowej, co byłoby rozwiązaniem mniej racjonalnym i mniej bezpiecznym. Przyjęte rozwiązanie umożliwia również prawidłowe dowiązanie projektowanego układu do istniejącego przebiegu ul. Jeziornej oraz zachowanie możliwości logicznego powiązania z dalszymi odcinkami układu drogowego na kolejnych etapach inwestycyjnych.

Dojście do miejsca gromadzenia odpadów stałych (śmietnik) przy budynku nr 50 zostanie uwzględnione.

Zgłoszona uwaga dotycząca ograniczenia terenów zieleni po stronie północnej zostanie rozważona przy dalszym bilansowaniu szerokości pasa drogowego.

Pytanie:

Czy szerokość jezdni mogłaby zostać zwiększona do 6m? Przy tej wysokości krawężników ciężko będzie minąć się ze śmieciarką czy wozem asenizacyjnym bez uszkodzenia felg. Samochody są niestety coraz większe i szersze. Duży plus za nawierzchnię z asfaltu betonowego, a nie z kostki, która po roku byłaby zniszczona i poprzysuwana (przykład z ul. krótkiej)

Odpowiedź:

Szerokość jezdni nawiązuje do jezdni już istniejącej na odcinku od ul. Zbożowej

Pytanie:

Chciałbym tylko wyrazić moje zadowolenie faktem, że nawierzchnia w projekcie zmieniła się z projektowanej wcześniej kostki brukowej na beton asfaltowy. Wnioskowałem o to we wcześniejszych konsultacjach, więc czuję się wysłuchany.

Odpowiedź:

Dziękujemy za przekazaną uwagę. Zmiana rodzaju nawierzchni z kostki brukowej na beton asfaltowy została przyjęta jako rozwiązanie korzystniejsze pod względem trwałości eksploatacyjnej, równości nawierzchni oraz utrzymania drogi.

Pytanie:

Należy uwzględnić zjazd z drogi asfaltowo betonowej na drogę gruntową nr. dz. 128/16. 90% mieszkańców wyjeżdża



tą drogą w stronę Poznania nie korzystając z wyjazdu ul. Kukurydzianą (nr dz. 129/11 oraz 128/16). Brak zjazdu z działki nr 128/16 będzie również przyczyniał się do szybkiej degradacji nawierzchni ze względu na przenoszenie tłucznia i innych odpadów utwardzających tą drogę na powierzchnię ul. Jeziornej. Uwzględniając wykonanie przedmiotowego zjazdu należy również uwzględnić zmiany rzędnej Z dla wyjazdu z działki 172/5

Odpowiedź:

W dokumentacji projektowej zostanie uwzględnione powiązanie ul. Jeziornej z drogą gruntową zlokalizowaną na działce nr 128/16, z uwzględnieniem jej rzeczywistej funkcji komunikacyjnej i stopnia wykorzystania przez mieszkańców.

Pytanie:

Szanowny Panie Wójcie, w związku z konsultacjami społecznymi prowadzonymi w dniach 11–25 marca 2026 r., dotyczącymi koncepcji budowy ulicy Jeziornej w Więckowicach, zgłaszam następujące uwagi do przedstawionego projektu.

Zapoznałem/am się z koncepcją zakładającą budowę drogi dla pieszych i rowerów (chodnika) o szerokości 3 m po północnej stronie ulicy Jeziornej.

Wnoszę jednak o zmianę lokalizacji tego ciągu pieszo-rowerowego na stronę południową.

Moje stanowisko argumentuję następującymi względami:

Istniejąca infrastruktura: Po południowej stronie ulicy znajduje się już infrastruktura oświetleniowa (lampy). Zlokalizowanie chodnika w tym miejscu pozwoli na sprawne i logiczne wkomponowanie go w istniejący pas drogowy bez konieczności przenoszenia słupów oświetleniowych na drugą stronę lub pozostawienia ich poza ciągiem pieszym.

Ciągłość komunikacyjna: Strona południowa stanowi naturalne przedłużenie istniejącego już ciągu chodnika, co zapewni spójność i wygodę dla pieszych i rowerzystów. Lokalizacja chodnika po stronie północnej wymuszałaby niepotrzebne przechodzenie przez jezdnię, aby skorzystać z dalszej części ciągu komunikacyjnego.

Bezpieczeństwo i liczba skrzyżowań: Strona południowa charakteryzuje się mniejszą liczbą skrzyżowań i zjazdów (lub są one mniej skomplikowane), co ograniczy liczbę potencjalnych punktów kolizyjnych pomiędzy pieszymi/rowerzystami a pojazdami skręcającymi w przecznice, które krzyżują się z północną stroną drogi).

W związku z powyższym wnoszę o ponowne przeanalizowanie lokalizacji drogi dla pieszych i rowerów i przesunięcie jej na stronę południową, jako bardziej uzasadnionej funkcjonalnie i ekonomicznie.

Będę wdzięczny/a za rozpatrzenie mojej uwagi.

Odpowiedź:

Wariant prowadzenia chodnika oraz drogi dla pieszych i rowerów po stronie południowej został przeanalizowany na etapie koncepcyjnym. Z uwagi na szerokość i ukształtowanie istniejącego pasa drogowego rozwiązanie to wymagałoby przesunięcia całego układu drogowego w kierunku północnym, co w praktyce powodowałoby prowadzenie krawędzi jezdni bezpośrednio przy granicach nieruchomości po stronie północnej. Skutkowałoby to większą ingerencją w zagospodarowanie tych nieruchomości oraz pogorszeniem warunków realizacyjnych w stosunku do wariantu przyjętego w koncepcji. Dodatkowo wariant południowy generowałby istotne kolizje branżowe, w szczególności z siecią gazową, wodociagową oraz słupami linii napowietrznej.

Ilość skrzyżowań z drogami dochodzącymi jest dokładnie taka sama dla strony południowej jak i północnej i jest to odpowiednio 4 skrzyżowania dla strony południowej (droga gminna nr 325280P, droga wewnętrzna – ul. Wąska, droga wewnętrzna – ul. Słoneczna, droga gminna nr 325470P – ul. Zbożowa) i 4 skrzyżowania dla strony północnej (droga gminna nr 325263P – ul. Krótka, droga gminna nr 325266P – ul. Lipowa, droga wewnętrzna – ul. Kukurydziana, droga gminna nr 325265P – ul. Leśna).

Przyjęte rozwiązanie po stronie północnej jest korzystniejsze funkcjonalnie - projektowana droga dla pieszych i rowerów ma obsługiwać istniejącą zabudowę zlokalizowaną wzdłuż ul. Jeziornej, dlatego jej prowadzenie po stronie tej zabudowy jest rozwiązaniem funkcjonalnie właściwym. Przeniesienie ciągu na stronę przeciwną powodowałoby konieczność częstszego przekraczania jezdni przez mieszkańców w celu dojścia do infrastruktury pieszej i rowerowej, co byłoby rozwiązaniem mniej racjonalnym i mniej bezpiecznym. Przyjęte rozwiązanie umożliwia również prawidłowe dowiązanie projektowanego układu do istniejącego przebiegu ul. Jeziornej oraz zachowanie możliwości logicznego powiązania z dalszymi odcinkami układu drogowego na kolejnych etapach inwestycyjnych.

Pytanie:

W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi projektu budowy ulicy Jeziornej w Więckowicach (dokumentacja projektowa opracowana przez Via Ambra Sebastian Grabiński, Plan Sytuacyjny RYS. 2, skala 1:500, data: 19.12.2025), jako właściciel nieruchomości bezpośrednio sąsiadującej z projektowaną inwestycją, zgłaszam niniejszym uwagi i wnoszę o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania.

I. Zajęcie terenu pod pas drogowy



Na podstawie analizy Planu Sytuacyjnego oraz Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (Uchwała Nr XV/193/25 z dnia 23.06.2025) stwierdzam, że projektowany pas drogowy oznaczony symbolem 4KDD (droga publiczna klasy dojazdowej) przylega bezpośrednio do granicy południowej działki nr 120/24.

W związku z powyższym wnoszę o:

1. Wskazanie dokładnej powierzchni oraz przebiegu granicy projektowanego pasa drogowego w odniesieniu do działki ewidencyjnej nr 120/24.
2. Informację czy projekt budowlany przewiduje wejście w granice działki nr 120/24 pod jakimkolwiek element infrastruktury (chodnik, droga rowerowa, zjazd, kanalizacja, oświetlenie).
3. Udostępnienie pliku geodezyjnego (DXF lub DWG) projektu umożliwiającego precyzyjne porównanie granic pasa drogowego z granicami ewidencyjnymi działki.

II. Lokalizacja zjazdu z posesji

Plan sytuacyjny nie wskazuje jednoznacznie lokalizacji ani parametrów projektowanego zjazdu z działki nr 120/24 na ul. Jeziorną. Wnoszę o:

1. Wskazanie lokalizacji i parametrów projektowanego zjazdu na działkę nr 120/24.
2. Potwierdzenie, że dotychczasowy dojazd do nieruchomości zostanie zachowany lub odtworzony po zakończeniu budowy.

III. Infrastruktura przy granicy działki – wpusty deszczowe i oświetlenie

Z analizy Planu Sytuacyjnego RYS. 2 wynika, że w rejonie działki nr 120/24 projektowane są elementy infrastruktury: wpusty kanalizacji deszczowej (oznaczenie "A") oraz słupy oświetleniowe. Plan nie zawiera jednak informacji o kluczowych parametrach tych elementów. Wnoszę o:

1. Wskazanie dokładnej odległości projektowanych wpustów deszczowych i słupów oświetleniowych od granicy działki nr 120/24.
2. Potwierdzenie, że żaden element infrastruktury nie będzie posadowiony w granicach działki nr 120/24 bez odrębnej zgody właściciela, w tym że fundament słupa oświetleniowego nie wejdzie w granicę działki.
3. Wskazanie czy konserwacja i czyszczenie wpustów deszczowych będzie wymagało wejścia na teren działki nr 120/24 – jeśli tak, wnoszę o ustanowienie stosownej służebności i poinformowanie właściciela o jej zakresie.
4. Wskazanie rzędnych wlotu projektowanych wpustów deszczowych w rejonie działki nr 120/24 oraz potwierdzenie, że system odwodnienia nie będzie powodował cofania się wód opadowych w kierunku nieruchomości przy intensywnych opadach.

Immisja świetlna – uciążliwość oświetlenia ulicznego:

Na podstawie analizy Planu Sytuacyjnego stwierdzam, że projektowany słup oświetleniowy zlokalizowany jest po południowej stronie ul. Jeziornej, naprzeciwko działki nr 120/24. Taka lokalizacja powoduje, że oprawa oświetleniowa będzie skierowana bezpośrednio w stronę budynku i okien mieszkalnych przy ul. Jeziornej XX, generując uciążliwą immisję świetlną (zanieczyszczenie światłem) przez całą dobę w porze nocnej.

W związku z powyższym wnoszę o:

5. Podanie wysokości projektowanego słupa oświetleniowego oraz rodzaju i kąta oprawy oświetleniowej w rejonie działki nr 120/24.
6. Zastosowanie oprawy oświetleniowej z osłoną boczną (klosz asymetryczny lub osłona antyrykoszetowa) kierującej światło wyłącznie na jezdnię i chodnik, a nie w stronę zabudowy mieszkalnej – zgodnie z dobrą praktyką projektowania oświetlenia drogowego ograniczającego uciążliwość dla okolicznych nieruchomości.
7. Rozważenie przeniesienia słupa oświetleniowego na stronę północną ul. Jeziornej, co wyeliminowałoby problem bezpośredniego naświetlania okien budynku przy ul. Jeziornej 34.

IV. Odwodnienie terenu

Działka nr 120/24 położona jest na rzędnych 91,4–92,4 m n.p.m., natomiast projektowana niweleta drogi wynosi około 89–90 m n.p.m. Różnica wysokości może powodować zmianę stosunków wodnych oraz zagrożenie podtapianiem terenu przy granicy działki. Wnoszę o:

1. Przedstawienie rozwiązania projektowego w zakresie odwodnienia terenu przy działce nr 120/24.
2. Potwierdzenie, że realizacja inwestycji nie zmieni w niekorzystny sposób stosunków wodnych na działce nr 120/24.

V. Linia elektroenergetyczna 15 kV



Zgodnie z danymi MPZP przez działkę nr 120/24 przebiega linia elektroenergetyczna średniego napięcia 15 kV wraz z pasem technologicznym. Wnoszę o wskazanie, czy projekt budowy ul. Jeziornej przewiduje przebudowę lub zabezpieczenie tej linii oraz jaki będzie jej wpływ na możliwość zabudowy działki nr 120/24 po realizacji inwestycji.

Wnoszę o udzielenie pisemnej odpowiedzi na powyższe pytania w terminie umożliwiającym zapoznanie się z wyjaśnieniami przed zakończeniem konsultacji społecznych, tj. do dnia 25 marca 2026 r.

Jednocześnie zastrzegam sobie prawo do wniesienia dalszych uwag i zastrzeżeń po zapoznaniu się z odpowiedzią Gminy oraz pełną dokumentacją projektową.

VI. Zieleń przy granicy działki – pas tui

Wzdłuż granicy działki nr 120/24, po zewnętrznej stronie ogrodzenia, rośnie pas wysokich tui (wysokość około 3-4 m). Zieleń ta nie została uwzględniona w inwentaryzacji na Planie Sytuacyjnym RYS. 2 i nie jest oznaczona jako drzewostan do usunięcia.

W związku z powyższym wnoszę o:

1. Wskazanie, czy pas tui przy granicy działki nr 120/24 został uwzględniony w inwentaryzacji zieleni na potrzeby projektu budowlanego, a jeśli nie – dlaczego.
2. Jednoznaczne potwierdzenie, czy przedmiotowe tuje znajdują się w granicach projektowanego pasa robót lub pasa drogowego.
3. Informację o planowanym sposobie postępowania z tym drzewostanem w trakcie i po realizacji inwestycji – w szczególności czy przewiduje się jego usunięcie, przycinanie lub jakiegokolwiek naruszenie.
4. W przypadku gdy tuje rosną na terenie działki nr 120/24 lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie i mają zostać usunięte lub uszkodzone w trakcie robót – wnoszę o uwzględnienie kosztów ich odtworzenia w projekcie oraz wypłatę stosownego odszkodowania.
5. Zobowiązania inwestora do odtworzenia pasa zieleni o równoważnych parametrach (gatunek, wysokość) po zakończeniu robót budowlanych, jeśli tuje zostaną usunięte lub uszkodzone.

Jednocześnie wskazuję, że pas tui pełni funkcję ochronną dla nieruchomości (izolacja akustyczna, wizualna, wiatrochronna) i jego usunięcie bez odtworzenia stanowiłoby dodatkową, nierekompensowaną uciążliwość dla mieszkańców nieruchomości przy ul. Jeziornej 34.

Dla udokumentowania stanu faktycznego wskazuję, że pas tui charakteryzuje się następującymi cechami: wysokość około 3-4 metrów, posadzony wzdłuż granicy działki od strony ul. Jeziornej, rosnący po zewnętrznej stronie ogrodzenia. Niniejszy opis stanowi udokumentowanie stanu zieleni na dzień złożenia uwag, tj. przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac budowlanych w ramach przedmiotowej inwestycji.

VII. Wycinka drzew – wpływ na nasłonecznienie i prywatność nieruchomości

Na Planie Sytuacyjnym RYS. 2 oznaczono drzewa przewidziane do usunięcia w ramach realizacji inwestycji. Przedmiotowe drzewa są wysokie i dotychczas pełnią istotną funkcję dla nieruchomości przy ul. Jeziornej 34 – stanowią naturalną barierę zapewniającą prywatność oraz ograniczającą bezpośrednie nasłonecznienie od strony drogi i sąsiednich posesji.

W związku z planowaną wycinką wnoszę o:

1. Podanie gatunku, liczby oraz szacunkowej wysokości drzew przewidzianych do usunięcia w sąsiedztwie działki nr 120/24.
2. Przedstawienie oceny wpływu wycinki na warunki nasłonecznienia nieruchomości przy ul. Jeziornej XX – usunięcie wysokich drzew może istotnie zmienić dotychczasowe warunki nasłonecznienia budynku i ogrodu.
3. Wskazanie czy projekt przewiduje nasadzenia zastępcze w pobliżu działki nr 120/24, a jeśli tak – jakiego gatunku, w jakiej liczbie i w jakiej odległości od granicy nieruchomości.
4. Potwierdzenia, czy dla planowanej wycinki uzyskano lub planuje się uzyskać zezwolenie właściwego organu, zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Wskazuję, że usunięcie drzew bez zapewnienia nasadzeń zastępczych w podobnej lokalizacji i o porównywalnych parametrach stanowiłoby trwałe pogorszenie warunków użytkowania nieruchomości przy ul. Jeziornej XX, w szczególności w zakresie prywatności, ochrony przed hałasem oraz komfortu termicznego. Wnoszę o uwzględnienie tego faktu w projekcie poprzez zaplanowanie równoważnych nasadzeń zastępczych.



VIII. Wniosek o rozważenie wariantu alternatywnego – przeniesienie chodnika i drogi rowerowej na stronę południową ul. Jeziornej

Zgodnie z Planem Sytuacyjnym RYS. 2, projektowany chodnik oraz droga dla pieszych i rowerzystów (szerokość 3,00 m) zostały zlokalizowane po północnej stronie ul. Jeziornej, bezpośrednio przy granicach działek zamieszkałych, w tym działki nr 120/24. Po stronie południowej ul. Jeziornej zlokalizowana jest działka nr 142/9, która na podstawie dostępnych danych wydaje się być niezabudowana.

W ocenie właściciela nieruchomości przy ul. Jeziornej 34 przeniesienie chodnika i drogi rowerowej na stronę południową byłoby rozwiązaniem korzystniejszym z następujących powodów:

1. Mniejsza liczba punktów kolizyjnych w ruchu drogowym – zjazdy na posesje zlokalizowane są po stronie północnej; chodnik po tej samej stronie powoduje przecinanie ruchu pieszego i rowerowego przez każdy pojazd wjeżdżający lub wyjeżdżający z posesji, co obniża bezpieczeństwo użytkowników drogi.
2. Mniejsza skala wycinki drzew – drzewa przewidziane do usunięcia zlokalizowane są po stronie północnej; przeniesienie infrastruktury pieszey i rowerowej na stronę południową mogłoby ograniczyć lub wyeliminować konieczność ich wycinki.
3. Mniejsza uciążliwość dla mieszkańców – droga rowerowa w odległości 3 m od granic działek zamieszkałych generuje hałas i ruch bezpośrednio przy ogrodzeniach; lokalizacja po stronie południowej oddaliłaby ten ruch od budynków mieszkalnych.
4. Mniejsza ingerencja w nieruchomości prywatne – pas roboczy po stronie północnej bezpośrednio zagraża ogrodzeniom, zieleni i infrastrukturze przy działkach mieszkalnych.

W związku z powyższym wnoszę o:

1. Wyjaśnienie z jakich przyczyn technicznych, prawnych lub finansowych projektant zdecydował o lokalizacji chodnika i drogi rowerowej po stronie północnej ul. Jeziornej, a nie po stronie południowej.
2. Wskazanie czy na etapie projektowania był rozważany wariant z chodnikiem i drogą rowerową po stronie południowej ul. Jeziornej oraz jakie były wyniki tej analizy.
3. W przypadku gdy wariant południowy nie był rozważany – wnoszę o jego analizę przed zakończeniem konsultacji społecznych i przedstawienie wyników tej analizy mieszkańcom.

Odpowiedź:

I. Zajęcie terenu pod pas drogowy

Ad. 1 Zakres projektowy budowy ulicy Jeziornej, w tym projektowanego pasa drogowego został przedstawiony na materiałach udostępnionych w ramach konsultacji (Plan Sytuacyjny RYS. 2, skala 1:500, data: 19.12.2025). Dokument ten obrazuje przebieg granic opracowania oraz lokalizację projektowanych elementów drogowych.

Ad. 2. Na obecnym etapie nie przewiduje się sytuowania w granicach działki nr 120/24 żadnych elementów projektowanej infrastruktury, w tym chodnika, drogi dla pieszych i rowerów, zjazdu, kanalizacji deszczowej ani oświetlenia.

Ad. 3. Na obecnym etapie koncepcyjnym nie przewiduje się udostępniania plików projektowych w formatach DXF/DWG. Zakres materiałów udostępnionych do konsultacji ogranicza się do dokumentacji przygotowanej na potrzeby tego etapu opracowania.

II. Lokalizacja zjazdu z posesji

Lokalizacja projektowanego zjazdu na działkę nr 120/24 oraz dojścia do furtki została jednoznacznie przedstawiona na planie sytuacyjnym udostępnionym w ramach konsultacji. Na rysunku wskazano również podstawowe parametry geometryczne tych elementów (szerokości). Projekt przewiduje zachowanie obsługi komunikacyjnej nieruchomości poprzez zjazd do bramy oraz dojście do furtki.

III. Infrastruktura przy granicy działki – wpusty deszczowe i oświetlenie

Na etapie koncepcji plan sytuacyjny przedstawia orientacyjną lokalizację elementów odwodnienia i oświetlenia, bez uszczegółowienia ich docelowych parametrów branżowych. Nie przewiduje się odrębnego określania na tym etapie szczegółowych odległości wpustów i słupów od granic działki nr 120/24, rzędnych wpustów, parametrów opraw oświetleniowych ani zagadnień eksploatacyjnych związanych z utrzymaniem urządzeń. Zgodnie z przedstawioną koncepcją nie przewiduje się sytuowania tych elementów w granicach działki nr 120/24 — projektowana infrastruktura zlokalizowana jest w obrębie pasa drogowego. Szczegółowe rozwiązania odwodnienia i oświetlenia będą przedmiotem dalszych opracowań branżowych.

IV. Odwodnienie terenu

Przyjęte rozwiązania koncepcyjne nie powodują niekorzystnych zmian stosunków wodnych na działce nr 120/24. Projektowana niweleta drogi została dostosowana do istniejącego ukształtowania terenu i nie zakłada istotnej zmiany



rzędnych przy granicy działki. Szczegółowe rozwiązania odwodnienia będą doprecyzowane na dalszym etapie opracowania dokumentacji projektowej, przy zachowaniu zasady niedopuszczenia do negatywnego oddziaływania inwestycji na tereny przyległe.

V. Linia elektroenergetyczna 15 kV

Na obecnym etapie opracowania nie przewiduje się przebudowy infrastruktury przebiegającej poza zakresem projektowanego pasa drogowego ul. Jeziornej. Przedmiotowa infrastruktura nie stanowi elementu objętego zakresem koncepcji drogowej w zakresie przedstawionym do konsultacji. Jednocześnie analiza wpływu istniejącej linii na możliwości zabudowy działki nr 120/24 wykracza poza zakres niniejszej koncepcji.

VI. Zieleń przy granicy działki – pas tui

Wskazany pas tui znajduje się po zewnętrznej stronie ogrodzenia, a więc poza granicami działki nr 120/24, tj. w obszarze pasa drogowego. W związku z powyższym przedmiotowa zieleń nie stanowi elementu zagospodarowania nieruchomości oznaczonej geodezyjnym numerem 102/24. Szczegółowa inwentaryzacja zieleni wraz z projektem wycinki zostanie wykonana na dalszym etapie prac projektowych. W przypadku potwierdzenia kolizji z inwestycją sposób postępowania z nasadzeniami będzie wynikał z ostatecznych rozwiązań projektowych i obowiązujących przepisów. Na obecnym etapie nie ma podstaw do deklarowania odtworzenia, kompensacji ani odszkodowania w odniesieniu do zieleni zlokalizowanej poza granicami nieruchomości prywatnej.

VII. Wycinka drzew – wpływ na nasłonecznienie i prywatność nieruchomości

Szczegółowe zestawienia gatunków, wysokości i liczby drzew przeznaczonych do usunięcia w pasie drogowym zostanie wykonane na etapie projektu budowlanego. Drzewa oznaczone jako kolidujące z inwestycją znajdują się w obszarze pasa drogowego, a nie w granicach nieruchomości oznaczonej geodezyjnie numerem 120/24. Nie przewiduje się wykonywania odrębnej analizy wpływu ich usunięcia na nasłonecznienie, prywatność lub komfort użytkowania nieruchomości sąsiedniej. Ewentualna wycinka oraz dalsze rozstrzygnięcia dotyczące nasadzeń zastępczych będą prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami i właściwymi procedurami administracyjnymi.

VIII. Wniosek o rozważenie wariantu alternatywnego – przeniesienie chodnika i drogi rowerowej na stronę południową ul. Jeziornej

Wariant prowadzenia chodnika oraz drogi dla pieszych i rowerów po stronie południowej został przeanalizowany na etapie koncepcyjnym. Z uwagi na szerokość i ukształtowanie istniejącego pasa drogowego rozwiązanie to wymagałoby przesunięcia całego układu drogowego w kierunku północnym, co w praktyce powodowałoby prowadzenie krawężni jezdni bezpośrednio przy granicach nieruchomości po stronie północnej. Skutkowałoby to większą ingerencją w zagospodarowanie tych nieruchomości oraz pogorszeniem warunków realizacyjnych w stosunku do wariantu przyjętego w koncepcji. Dodatkowo wariant południowy generowałby istotne kolizje branżowe, w szczególności z siecią gazową, wodociagową oraz słupami linii napowietrznej. Nie potwierdzono również, aby wariant południowy istotnie ograniczał wycinkę drzew. Przyjęte rozwiązanie po stronie północnej jest korzystniejsze funkcjonalnie - projektowana droga dla pieszych i rowerów ma obsługiwać istniejącą zabudowę zlokalizowaną wzdłuż ul. Jeziornej, dlatego jej prowadzenie po stronie tej zabudowy jest rozwiązaniem funkcjonalnie właściwym. Przeniesienie ciągu na stronę przeciwną powodowałoby konieczność częstszego przekraczania jezdni przez mieszkańców w celu dojścia do infrastruktury pieszej i rowerowej, co byłoby rozwiązaniem mniej racjonalnym i mniej bezpiecznym. Przyjęte rozwiązanie umożliwia również prawidłowe dowiązanie projektowanego układu do istniejącego przebiegu ul. Jeziornej oraz zachowanie możliwości logicznego powiązania z dalszymi odcinkami układu drogowego na kolejnych etapach inwestycyjnych.

Pytanie:

Dzień dobry,

- 1) Czy w projekcie zostały uwzględnione łącza pod planowaną również wkrótce inwestycję światłowodową?
- 2) Czy uwzględniono planowaną budowę kanalizacji na ul. Jeziornej i okolicznych?
- 3) Mąż z kolei pyta o to, czy studzienki kanalizacyjne mogą być osadzone "z litością" cytuję :-)) dla kierowców?

Odpowiedź:

Dokumentacja projektowa będzie koordynowana z istniejącą i planowaną infrastrukturą techniczną w zakresie wynikającym z przekazanych danych branżowych, warunków technicznych oraz uzgodnień z gestorami sieci. Dotyczy to również planowanych inwestycji w zakresie światłowodu i kanalizacji. W zakresie studzienek i elementów uzbrojenia w jezdni przyjęte zostaną rozwiązania zgodne z wymaganiami technicznymi oraz zasadami prawidłowej eksploatacji drogi, w tym z dążeniem do ograniczenia ich uciążliwości dla użytkowników pojazdów.

Pytanie:

Wnoszę o takie ukształtowanie rozwiązań drogowych dla ul. Jeziornej w Więckowicach, aby po zakończeniu inwestycji możliwe było realne uruchomienie i bezpieczne prowadzenie komunikacji gminnej na tym odcinku. Dotychczas mieszkańcy słyszeli, że jednym z powodów braku obsługi tej części miejscowości przez bus gminny są zastosowane elementy uspokojenia ruchu, po których pojazdy komunikacji gminnej nie mogą sprawnie przejeżdżać. Skoro obecnie



konsultowana jest koncepcja geometrii drogi dla ul. Jeziornej, a sama ulica ma zostać zaprojektowana jako jezdnia o szerokości 5,5 m, długości 1170,24 m i nawierzchni asfaltowej, to jest to właściwy moment, aby przyjąć rozwiązania, które z jednej strony zapewnią bezpieczeństwo mieszkańców, a z drugiej nie wyeliminują możliwości przejazdu busów komunikacji gminnej.

W związku z tym wnoszę o uwzględnienie rozwiązań uspokojenia ruchu przyjaznych dla transportu zbiorowego, w szczególności wyniesionych skrzyżowań, wyniesionych przejść albo takich progów lub platform spowalniających, które skutecznie ograniczą prędkość samochodów osobowych, ale jednocześnie nie będą stanowiły bariery dla busów komunikacji gminnej, pojazdów komunalnych ani służb ratunkowych. Rozwiązania drogowe nie powinny powielać wcześniejszego problemu, który w praktyce uniemożliwiał objęcie tej części miejscowości komunikacją publiczną.

Wnoszę także o zaprojektowanie infrastruktury przystankowej w sposób spójny z docelową obsługą komunikacji gminnej. W szczególności proszę o przewidzenie przystanków na ul. Jeziornej w lokalizacjach umożliwiających obsługę mieszkańców tej części Więckowic i Drwęsy oraz o skoordynowanie tej inwestycji z postulatem utworzenia przystanku w rejonie ul. Świerkowej/Olszynowej, zgłaszanym przeze mnie wcześniej w uwagach do procedury planistycznej dotyczącej obszaru ul. Olszynowej i Świerkowej w Więckowicach/Drwęsie. Poprawa parametrów ul. Jeziornej powinna przełożyć się na rzeczywistą dostępność transportową, a nie wyłącznie na modernizację samej nawierzchni.

Jest to szczególnie istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa dzieci i osób starszych. Obecnie najbliższy przystanek znajduje się w znacznej odległości od ul. Olszynowej, a dojeżdżenie odbywa się odcinkami bez chodnika. Sama ul. Olszynowa nie ma chodnika, na ul. Świerkowej chodnik występuje tylko częściowo, a dalszy odcinek w ciągu ul. Jeziornej również pozostaje bez bezpiecznej infrastruktury pieszej. Dlatego modernizacja ul. Jeziornej powinna zostać wykorzystana do stworzenia warunków dla uruchomienia komunikacji gminnej bliżej mieszkańców, tak aby ograniczyć wykluczenie transportowe oraz poprawić bezpieczeństwo codziennych dojazdów do szkoły i do centrum gminy.

Proszę również o uwzględnienie, że rozwiązania przyjęte dla ul. Jeziornej będą miały znaczenie dla całego lokalnego układu drogowego. Z tego względu inwestycja powinna być projektowana nie tylko jako przebudowa jednej ulicy, lecz jako element docelowego, logicznego systemu obsługi komunikacyjnej tej części gminy. Efektem powinno być jednocześnie uspokojenie ruchu, poprawa bezpieczeństwa pieszych oraz stworzenie warunków technicznych do poprowadzenia komunikacji gminnej i wyznaczenia przystanków w miejscach rzeczywiście potrzebnych mieszkańcom.

Odpowiedź:

Gmina Dopiewo nie zakłada w najbliższym czasie uruchomienia komunikacji publicznej na ul. Jeziornej w Więckowicach.

Niemniej na obecnym etapie opracowania koncepcji przeanalizowany został wpływ przyjętych rozwiązań geometrycznych i elementów uspokojenia ruchu na możliwość przejazdu pojazdów komunikacji gminnej, pojazdów komunalnych oraz służb ratunkowych. Zastosowano środki uspokojenia ruchu w postaci wyniesionych skrzyżowań zapewniających ograniczenie prędkości ruchu indywidualnego przy jednoczesnym zachowaniu wymaganej przejeźdźności pojazdów obsługi zbiorowej i technicznej.

Pytanie:

1. Prośba o poszerzenie z 3m do 4,5 m szerokości zjazdu do posesji mieszczącej się przy ul. Jeziornej XXX w Więckowicach (działka 172/10). - Budując dom na przedmiotowej działce otrzymaliśmy z gminy Dopiewo decyzję lokalizacji zjazdu (w załączeniu) i zgodnie z nią wykonaliśmy zjazd. Prośba o wnioskowaną szerokość jest zgodna z tą decyzją i obecnie wykonanym zjazdem.

Część pieszka - jej lokalizacja i szerokość 1,5 m przedstawiona na projekcie jest prawidłowa i nie mamy do niej uwag.

2. Prośba o przedstawienie latarni przy posesji mieszczącej się przy ul. Jeziornej XXX w Więckowicach (działka 172/10) o 1-2m w kierunku zachodnim - Patrząc na rysunek planu latarnia przy chodniku do naszej posesji jest na styk lub nawet w kolizji z chodnikiem.

Odpowiedź:

Parametry zjazdu do działki nr 172/10 zostaną skorygowane zgodnie z dotychczas wydaną decyzją lokalizacji zjazdu nr RI.7230.6.85.2023 z dnia 7 listopada 2023r. Lokalizacja projektowanego słupa oświetleniowego również zostanie zweryfikowana pod kątem zachowania wymaganych odległości od dojeżdżania do posesji i wyeliminowania ewentualnej kolizji funkcjonalnej.

Pytanie:

Proszę uwzględnić zjazd na działkę o nr ewid 128/5. wskazana lokalizacja stanowi jedyne miejsce, poprzez które mogę dojechać do mojej działki. Niniejsze wskazywałem już wcześniej podczas poprzednich konsultacji.

Odpowiedź:

Lokalizacja zjazdu na działkę nr 128/5 zostanie uwzględniona na dalszym etapie prac projektowych z uwzględnieniem istniejącej obsługi komunikacyjnej nieruchomości, warunków terenowych oraz parametrów bezpieczeństwa ruchu.

Pytanie:

Proszę uwzględnić zjazd na działkę o nr ewid 128/16. wskazana lokalizacja stanowi jedyne miejsce, poprzez które mogę dojechać do mojego domu. Niniejsze wskazywałem już wcześniej podczas poprzednich konsultacji.

Odpowiedź:



Lokalizacja zjazdu na działkę nr 128/16 zostanie uwzględniona na dalszym etapie prac projektowych z uwzględnieniem istniejącej obsługi komunikacyjnej nieruchomości, warunków terenowych oraz parametrów bezpieczeństwa ruchu.

Pytanie:

Szerszy pas dla pojazdów, bo będzie ten sam problem, czyli z ominięciem wozów asenizacyjnych oraz śmieciarki. Natomiast pas węższy dla rowerów i pieszych - bo to nie molo w Sopocie, że tłumy będą przemieszczały się tym zycznym szlakiem. Gdyby była już dawno obiecana kanalizacja to wozy asenizacyjne nie byłyby popularne na tej ulicy... a tu jednak...

Odpowiedź:

Szerokość jezdni nawiązuje do jezdni już istniejącej na odcinku od ul. Zbożowej

Pytanie:

Szanowni Państwo,

W nawiązaniu do koncepcji budowy ul. Jeziornej w Więckowicach, zwracam się z prośbą o uwzględnienie w projekcie chodnika prowadzącego do istniejącej furtki przy zachodniej granicy mojej działki nr 128/3 (adres: ul. Jeziorna XX).

Furtka ta, oznaczona na mapie ewidencyjnej, prowadzi do miejsca gromadzenia odpadów stałych (śmieтника), skąd śmieciarki regularnie odbierają kubły. Obecny brak chodnika do tej furtki powoduje trudności przy wystawianiu pojemników na ulicę, zwłaszcza w warunkach pogodowych – proponuję utworzenie tam też chodnika w miejscu zaznaczonym na załączonym rysunku (link: [*****](#)).

Taki chodnik poprawi bezpieczeństwo, ułatwi obsługę odpadów i dostosuje infrastrukturę do potrzeb mieszkańców.

Odpowiedź:

Lokalizacja dojścia do miejsca gromadzenia odpadów stałych (śmietnik) przy budynku nr 60 zostanie uwzględniona na dalszym etapie prac projektowych.

Pytanie:

Prosimy o poszerzenie wjazdu na posesję do 6 metrów ulica Jeziorna XX. Pod tym adresem znajduje się gospodarstwo rolne i często wjeżdża tam wielkogabarytowy sprzęt, w związku z tym wnioskujemy o obniżenie krawężnika przy chodniku i ścieżce rowerowej planowanych po drugiej stronie ulicy. Obniżenie musiałoby nastąpić na długości kilkunastu metrów, aby można było wykonać manewr skrętu poprzez zadanie się wielkimi maszynami rolniczymi. Wnioskujemy o zaplanowanie wjazdu o szerokości 6 metrów na działkę numer 198/1

Odpowiedź:

Zjazd na posesję ul. Jeziorna XX i XX zostanie poszerzony do 6 metrów. Nie zakłada się obniżenia krawężnika po drugiej stronie ulicy.

Pytanie:

1. Czy dla przedmiotowego zadania tj. budowy ulicy o długości powyżej 1 km, procedowana jest/będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach?
2. Zakładając, iż wylot kanalizacji deszczowej, wskazanej na skrzyżowaniu ulic Jeziorna/Leśna/Zbożowa, zlokalizowany będzie o ok. 300m dalej (tj. do cieku na zakręcie ul. Jeziornej/Świerkowa) - zakres inwestycji będzie znacznie przekraczał długość 1300m.
3. Na włączeniu do drogi powiatowej (ul. Gromadzka) brak jest skrajni dla rowerów i pieszych.
4. Brak pobocza o szer. 75 cm.
5. Brak widoczności przy wyjazdach z posesji - kolizje z rowerzystami.
6. Promienie łuków 5m są za małe.
7. Skrzyżowanie z ulicą Krótką - ostry kąt skrzyżowania (70°) brak widoczności oraz brak odsunięcia DDPIR (drogi dla pieszych i rowerów).
8. Słup latarni w projektowanym chodniku.
9. Skrzyżowanie z drogą gminną - brak odsunięcia przejazdu dla pieszych i rowerów.
10. Uwaga generalna - brak skosów lub wyłukowań krawędzi zjazdów.
11. Uwaga generalna - Dla ulicy klasy L standardowa szer. pasa 2,75 m. Wg WRD i rozporządzenia, elementy odwodnienia (wypusty) należy lokalizować poza pasem przejazdu kół. Pas przejazdu kół pas liczony 0,5m od osi pasa ruchu i 0,25m od krawędzi zew. Zatem wypusty o typowej szer. 0,4 m wchodzi 15 cm w pas przejazdu kół - niezgodność z rozporządzeniem § 83 ust.6 (z uwagi na szerokość pasa drogowego brak podstawy do uznania trudnych warunków).
12. Uwaga generalna - brak skrajni dla rowerów przy ogrodzeniach.
13. Uwaga generalna - szerokość chodnika 1,8m.
14. Uwaga generalna - promień na łukach na skrzyżowaniach z drogami gminnymi. Problem z przejezdnością. Dla dróg gminnych jest to pojazd komunalny PK o promieniu skrętu 8,0m (to w osi toru jazdy). Minimum to 0,9m tak aby śmieciarka wykręciła bez zajeżdżania pasa.
15. Na przedmiotowej drodze istnieje ruch ciężarowy/rolniczy w związku z powyższym należy przyjąć pojazd większy



niż PK (pojazd komunalny) a co za tym idzie przyjąć większe poszerzenia na łukach.

16. Brak wyokrągień/skosów na zjazdach, przedstawiona propozycja nie zapewnia zachowania odpowiedniej przejezdności dla właścicieli posesji.

17. Szerokości zjazdów nie dostosowane do szerokości bram - np. zjazd na działkę nr 169/2 (w km ok. 1+050,00) - nie uwzględnia istniejącej szerokości oraz faktu, iż stanowi jednocześnie dojście do furtki (w tym przypadku szerokość łączna zjazdu i dojścia wynosi 6,9 m). Błędne oznaczenia bramy na mapie DCP

18. Należy doprowadzić kąt wlotu skrzyżowania/zjazdu na drogę wewnętrzną współosiowo z pasem drogowym (np. ul. Kukurydziana).

19. Za długie odcinki pomiędzy projektowanymi studniami wpustowymi ~50, 60m - ryzyko wystąpienia zastoisk wody na jezdni.

20. Brak przejścia dla pieszych/przejazdu rowerowego dla skrzyżowania wraz z jego odpowiednim odsunięciem od krawędzi skrzyżowania (np. ul. Lipowa).

21. Brak zaprojektowania niektórych skrzyżowań/zjazdów z drogami wewnętrznymi (np. dz. 127/4)

22. Czy w ramach inwestycji naruszone (zajęte części działek) ogrodzenia zostaną odtworzone?

Podsumowanie:

1. Bezwzględnie należy dostosować szerokość zjazdów do szerokości istniejących bram. Zastosowana szerokość bram 3,0m jest zdecydowanie za mała.

2. Zwracam uwagę na koordynację przedmiotowego projektu z wykonanym projektem budowy kanalizacji sanitarnej, która zostanie wykonana w pierwszym etapie. Brak koordynacji rozwiązań branżowych i sytuacyjnych może spowodować kolizje i konieczność przebudowy czynnej sieci kanalizacji sanitarnej.

3. Podaję w wątpliwość budowę ścieżki rowerowej zlokalizowanej bezpośrednio przy ogrodzeniach posesji. Rozwiązanie takie stwarza realne zagrożenie dla rowerzystów mających pierwszeństwo na ścieżce. Wyjeżdżające z posesji pojazdy nie mają możliwości bezpiecznego wyjazdu na ulicę, bez kolizji z rowerzystami. Znacznie bezpieczniejszym rozwiązaniem jest prowadzenie ruchu rowerowego po ulicy Jeziornej, a ścieżkę dla rowerów i pieszych zastąpienie chodnikiem dla pieszych. Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż z posesji wyjeżdżają nie tylko auta osobowe, ale zwłaszcza pojazdy rolnicze. Utrudnienie pracy tych pojazdów zmienia całkowicie charakter tego miejsca. Więckowice to wieś rolnicza, więc błędem byłoby tworzenie rozwiązań jak dla ulic miejskich.

4. Pomimo wymagań opisu przedmiotu zamówienia do konsultacji nie przedłożono wstępnego projektu stałej organizacji ruchu. Z uwagi na bardzo dużą ilość wyniesionych skrzyżowań (oraz również zjazdów na drogi wewnętrzne) istnieje ryzyko wbudowania bardzo dużej ilości znaków pionowych dla oznaczeń tych elementów spowolnienia ruchu. Należy zastanowić się nad potrzebą wynoszenia każdego skrzyżowania i każdego zjazdu na drogę wewnętrzną.

Odpowiedź:

Ad. 1. i 2. Tak, dla przedmiotowego zadania przewiduje się procedowanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. 3. Uwaga bezzasadna - wskazane miejsce stanowi strefę zakończenia / włączenia drogi dla pieszych i rowerów, a nie jej typowy odcinek prowadzony w stałym przekroju. Sposób zakończenia i powiązania ciągu podlega odrębnemu ukształtowaniu projektowemu.

Ad. 4. Uwaga bezzasadna - wskazany odcinek ma charakter ulicy w krawężnikach, dlatego nie występuje tu pobocze jako element typowy dla przekrojów drogowych poza krawężnikiem. Brak pobocza w tym miejscu wynika z przyjętego typu przekroju.

Ad. 5. Występowanie zjazdów do posesji przy drodze dla pieszych i rowerów jest rozwiązaniem typowym, a o prawidłowości rozwiązania decyduje geometria zjazdów oraz sposób ich powiązania z układem drogowym, nie zaś sam fakt sąsiedztwa z ruchem rowerowym.

Ad. 6. Wskazane promienie dotyczą skrzyżowania z drogą gminną i zostały przyjęte z uwzględnieniem rzeczywistych ograniczeń terenowych oraz istniejącej zabudowy. Zwiększenie promieni narożnych w tym miejscu wymagałoby wejścia w teren zabudowany i prowadziłoby do konieczności rozbiórki istniejącego budynku, wobec czego nie może być uznane za rozwiązanie racjonalne projektowo. Przyjęta geometria wynika z warunków lokalnych i stanowi rozwiązanie możliwe do realizacji w istniejącym układzie przestrzennym.

Ad. 7. Uwaga bezzasadna - obowiązujące przepisy techniczno-budowlane nie wprowadzają jednej sztywnej wartości kąta wlotu obowiązującej dla każdego skrzyżowania. Geometria skrzyżowania wynika z istniejącego przebiegu drogi bocznej i jest prawidłowym rozwiązaniem podobnie jak rozwiązanie drogi dla pieszych i rowerów prowadzone bezpośrednio przy strefie skrzyżowania. Komentarz o braku widoczności jest bezzasadny.

Ad. 8. Zostanie uwzględnione na kolejnym etapie projektowym.

Ad. 9. Uwaga bezzasadna - wskazany wymóg odsunięcia i rozdzielenia przejścia oraz przejazdu przy szerokości minimalnej 6,5 m nie wynika z obowiązujących wytycznych jako reguła bezwzględna. WR-D-42-3 przewiduje także rozwiązania z przejazdem rowerowym dosuniętym do przejścia dla pieszych oraz warianty bez wyznaczania odrębnego przejścia, zależnie od układu geometrycznego i funkcji skrzyżowania.

Ad. 10. Uwaga bezzasadna - zgodnie z WR-D-33 połączenie krawędzi jezdni zjazdu z krawędzią jezdni drogi może być projektowane zarówno w formie wyokrąglenia łukiem, jak i za pomocą skosu, przy czym wytyczne przewidują również dopuszczalne rozwiązania bez skosu i bez wyokrąglenia. Szczegółowa geometria zjazdów będzie doprecyzowana na dalszym etapie projektowania, stosownie do funkcji zjazdu i warunków sytuacyjnych.



Ad. 11. Uwaga bezzasadna - oparta na błędnej klasyfikacji drogi oraz nieprawidłowej interpretacji przepisu. Przedmiotowa ulica została przyjęta w koncepcji, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego jako droga klasy D, a nie klasy L, wobec czego przywołanie zapisów odnoszących się do parametrów ulicy klasy L nie ma zastosowania do analizowanego rozwiązania.

Ad. 12. Uwaga bezzasadna - obowiązujące przepisy przewidują co do zasady obustronne pasy bezpieczeństwa po 0,50 m dla drogi dla pieszych i rowerów, jednak dopuszczają zmniejszenie pasa bezpieczeństwa do 0,25 m, m.in. gdy do ciągu przylega wyniesiony element o różnicy poziomów powyżej 0,05 m. W konsekwencji sam fakt prowadzenia drogi dla pieszych i rowerów przy ogrodzeniu nie oznacza automatycznie niezgodności z wymaganiami skrajni.

Ad. 13. Uwaga wynika z błędnej interpretacji rysunku. Wymiar 1,50 m odnosi się do dojścia do furtki, a nie do chodnika. Tym samym przywoływanie minimalnej szerokości 1,80 m dla chodnika w odniesieniu do tego elementu jest nieuprawnione.

Ad. 14. Uwaga bezzasadna - wartość „minimum 9,0 m” nie stanowi uniwersalnego, obowiązującego wymogu dla wszystkich skrzyżowań z drogami gminnymi. Dobór promieni łuków na skrzyżowaniach wynika z przyjętej geometrii układu, warunków terenowych, klasy drogi oraz weryfikacji przejezdności dla pojazdów miarodajnych właściwych dla danego rozwiązania.

Ad. 15. Uwaga bezzasadna - nie istnieje zasada, zgodnie z którą samo występowanie ruchu ciężarowego lub rolniczego automatycznie wymusza przyjęcie pojazdu większego niż PK i zwiększenie poszerzeń na łukach. Pojazd miarodajny określa zarządca drogi, po zasięgnięciu opinii organu zarządzającego ruchem, spośród pojazdów wskazanych w załączniku do rozporządzenia.

Ad. 16. Uwaga bezzasadna, stanowiąca powielenie uwagi nr 10 - zgodnie z WR-D-33 połączenie krawędzi jezdni zjazdu z krawędzią jezdni drogi może być projektowane zarówno w formie wyokrąglenia łukiem, jak i za pomocą skosu, przy czym wytyczne przewidują również dopuszczalne rozwiązania bez skosu i bez wyokrąglenia. Szczegółowa geometria zjazdów będzie doprecyzowana na dalszym etapie projektowania, stosownie do funkcji zjazdu i warunków sytuacyjnych.

Ad. 17. Na etapie koncepcji szerokości bram i zjazdów zostały przyjęte w sposób ustandaryzowany, a dokumentacja nie jest jeszcze sporządzona na mapie do celów projektowych. W związku z powyższym oznaczenia sytuacyjne mają charakter wstępny i będą podlegały dalszej weryfikacji.

Ad. 18. Uwaga bezzasadna - przedstawiona w koncepcji geometria wlotu zapewnia prawidłowe powiązanie z pasem drogowym i nie wskazuje na konieczność wprowadzenia korekty. Przyjęte rozwiązanie należy uznać za prawidłowe na etapie koncepcyjnym, a treść uwagi nie wskazuje konkretnej nieprawidłowości technicznej uzasadniającej zmianę geometrii.

Ad. 19. Rozmieszczenie wpustów zostało określone wstępnie na podstawie przyjętej niwelety oraz uwarunkowań wysokościowych projektowanej jezdni. Większe odległości pomiędzy poszczególnymi wpustami wynikają w szczególności z lokalnych wierzchołków niwelety oraz przebiegu spadków, gdzie nie zachodzi potrzeba zagęszczania odwodnienia. Ostateczne rozmieszczenie wpustów, ich liczba oraz parametry wysokościowe będą przedmiotem dalszego etapu opracowania dokumentacji projektowej, z uwzględnieniem ukształtowania niwelety, spadków podłużnych i poprzecznych oraz wymaganej skuteczności odwodnienia jezdni.

Ad. 20. Na etapie koncepcji nie przewiduje się obligatoryjnego wyznaczania przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych na każdym skrzyżowaniu. Ich zasadność, lokalizacja oraz ewentualne odsunięcie od krawędzi skrzyżowania podlegają odrębnej analizie funkcjonalnej i organizacyjnej na dalszym etapie projektowania, z uwzględnieniem charakteru skrzyżowania, relacji ruchowych oraz docelowej organizacji ruchu.

Ad. 21. Zostanie to uwzględnione w dokumentacji projektowej.

Ad. 22. Na etapie koncepcji nie przesadza się jeszcze szczegółowego zakresu ewentualnych kolizji z ogrodzeniami ani sposobu ich usunięcia lub odtworzenia. Kwestie te będą możliwe do jednoznacznego określenia po uszczegółowieniu dokumentacji projektowej oraz po ustaleniu ostatecznego zakresu robót i granic niezbędnej ingerencji terenowej.

Co do zasady, sposób postępowania z elementami kolidującymi z inwestycją, w tym z ogrodzeniami, będzie wynikał z przyjętych rozwiązań projektowych, zakresu realizacji inwestycji oraz obowiązujących procedur formalno-prawnych. Na obecnym etapie nie ma podstaw do składania szczegółowych deklaracji w odniesieniu do poszczególnych nieruchomości.

Podsumowanie:

Ad. 1. Na etapie koncepcji szerokości bram i zjazdów zostały przyjęte w sposób ustandaryzowany, jako rozwiązanie wstępne służące określeniu zasad obsługi przyległych nieruchomości. Ostateczne parametry zjazdów będą ustalane na dalszym etapie projektowania z uwzględnieniem funkcji nieruchomości, wymagań technicznych, warunków sytuacyjnych oraz docelowej geometrii pasa drogowego.

Ad. 2. Na etapie koncepcji przedstawiono ogólne rozwiązania sytuacyjne, natomiast szczegółowa koordynacja międzybranżowa będzie prowadzona na dalszym etapie opracowania dokumentacji, na podstawie dostępnych materiałów branżowych, uzgodnień oraz aktualnych danych dotyczących przebiegu projektowanych sieci.

Ad. 3. Projektowana droga dla pieszych i rowerów została przyjęta zgodnie z wymaganiami Zamawiającego określonymi w OPZ i stanowi element założeń wyjściowych do opracowania koncepcji.



Należy jednoznacznie stwierdzić, iż wydzielenie ruchu pieszych i rowerzystów poza jezdnią co do zasady służy poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, a szczegółowe relacje zjazdów do posesji oraz warunki widoczności będą podlegały dalszemu uszczegółowieniu na etapie projektowym.

Argument dotyczący ruchu pojazdów rolniczych również nie stanowi podstawy do odrzucenia przyjętej koncepcji. Sam fakt występowania takiego ruchu nie wyklucza stosowania drogi dla pieszych i rowerów, a geometria zjazdów i włączeń będzie dalej weryfikowana w odniesieniu do przyjętych założeń projektowych i wymaganej przejezdności. W konsekwencji brak jest podstaw do przyjęcia, że charakter miejscowości sam w sobie wyklucza zastosowanie rozwiązania przewidzianego w koncepcji.

Ad. 4. W ramach materiałów przekazanych do konsultacji przedstawiono wstępny projekt organizacji ruchu, a projektowane oznakowanie pionowe i poziome zostało pokazane na planie sytuacyjnym. Jednocześnie należy zauważyć, że fakt projektowania elementów wyniesionych nie determinuje zwiększenia ilości oznakowania pionowego.

Pytanie:

Wjazd samochodowy do działki nr 173/10 winien być zlokalizowany w odległości 4,50 m od granicy z działką 173/9. Dodatkowo proszę o zaprojektowanie chodnika do furtki w odległości 10,00 m. od granicy z działką 173/9 - szerokość jak na innych działkach 1,50 m. W przypadku pytań proszę o kontakt

Odpowiedź:

Lokalizacja zjazdu na nieruchomości oznaczoną geodezyjnie numerem 173/10 oraz dojścia do posesji zostanie uwzględniona na dalszym etapie prac projektowych.

Pytanie:

1. Połączenie chodnika i ścieżki rowerowej nie jest dobrym pomysłem ponieważ zważywszy na to że po północnej stronie jest znacznie więcej rodzin z małymi dziećmi takie dziecko wychodzące z posesji wprost na ścieżkę rowerową może wpaść pod nadjeżdżający z szybką prędkością rower.

2. Nie jest to do końca sprawiedliwe, że jedna strona ulicy (północna) ma zabrany cały pas zieleni na chodnik i ścieżkę rowerową a druga strona ulicy zostaje praktycznie bez zmian i ma prawie cały pas zieleni do dyspozycji np. na parkowanie aut.

3. w/g mnie zaplanowana szerokość jezdni nie jest wystarczająco szeroką, aby mogły minąć się z odpowiednim zapasem miejsca dwa auta dostawcze lub ciężarowe.

4. Chodnik i ścieżka rowerowa powinny znajdować się po stronie, na której rozmieszczone są latarnie (str. południowa)

Odpowiedź:

Wariant prowadzenia chodnika oraz drogi dla pieszych i rowerów po stronie południowej został przeanalizowany na etapie koncepcyjnym. Z uwagi na szerokość i ukształtowanie istniejącego pasa drogowego rozwiązanie to wymagałoby przesunięcia całego układu drogowego w kierunku północnym, co w praktyce powodowałoby prowadzenie krawędzi jezdni bezpośrednio przy granicach nieruchomości po stronie północnej. Skutkowałoby to większą ingerencją w zagospodarowanie tych nieruchomości oraz pogorszeniem warunków realizacyjnych w stosunku do wariantu przyjętego w koncepcji. Dodatkowo wariant południowy generowałby istotne kolizje branżowe, w szczególności z siecią gazową, wodociągową oraz słupami linii napowietrznej.

Przyjęte rozwiązanie po stronie północnej jest korzystniejsze funkcjonalnie - projektowana droga dla pieszych i rowerów ma obsługiwać istniejącą zabudowę zlokalizowaną wzdłuż ul. Jeziornej, dlatego jej prowadzenie po stronie tej zabudowy jest rozwiązaniem funkcjonalnie właściwym. Przeniesienie ciągu na stronę przeciwną powodowałoby konieczność częstszego przekraczania jezdni przez mieszkańców w celu dojścia do infrastruktury pieszej i rowerowej, co byłoby rozwiązaniem mniej racjonalnym i mniej bezpiecznym.

Przyjęte rozwiązanie umożliwia również prawidłowe dowiązanie projektowanego układu do istniejącego przebiegu ul. Jeziornej oraz zachowanie możliwości logicznego powiązania z dalszymi odcinkami układu drogowego na kolejnych etapach inwestycyjnych.

Szerokość jezdni nawiązuje do jezdni już istniejącej na odcinku od ul. Zbożowej.



4. 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
