



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH INSTYTUCJI

Urząd Gminy Dopiewo

Dokumentacja projektowa dla budowy ul. Klonowej, ul. Lipowej i
ul. Wierzbowej w Dopiewie

Raport przedstawia wyniki za okres
29.05.2026 - 12.06.2026





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

Dokumentacja projektowa dla budowy ul. Klonowej, ul. Lipowej i ul. Wierzbowej w Dopiewie

Zapraszamy do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych dotyczących wykonanej koncepcji w ramach zadania pn.: „Dopiewo wykonanie dokumentacji projektowej dla budowy ul. Klonowej, ul. Lipowej i ul. Wierzbowej”

Opis konsultacji:

Celem konsultacji społecznych jest uzyskanie opinii, wniosków i skarg mieszkańców Gminy Dopiewo do przedstawionej koncepcji zagospodarowania terenu z naniesioną geometrią drogi.

Ulica Wierzbowa w Dopiewie została zaprojektowana z jezdnią o szerokości jezdni 5,5 m i długości 580 m. Nawierzchnia jezdni będzie wykonana z kostki betonowej koloru szarego, natomiast zjazdy zostaną wykonane z kostki betonowej koloru grafitowego. Po południowej stronie powstanie droga dla pieszych o szerokości 2,3 m z kostki betonowej koloru szarego.

Ulica Lipowa w Dopiewie została zaprojektowana z jezdnią o szerokości jezdni 5,5 m i długości 745 m. Nawierzchnia jezdni będzie wykonana z kostki betonowej koloru szarego, natomiast zjazdy zostaną wykonane z kostki betonowej koloru grafitowego. Po południowej stronie powstanie droga dla pieszych o szerokości 2,3 m z kostki betonowej koloru szarego.

Ulica Klonowa w Dopiewie została zaprojektowana z jezdnią o szerokości jezdni 5,5 m i długości 685 m. Nawierzchnia jezdni będzie wykonana z kostki betonowej koloru szarego, natomiast zjazdy zostaną wykonane z kostki betonowej koloru grafitowego. Po południowej stronie powstanie droga dla pieszych o szerokości 2,3 m z kostki betonowej koloru szarego.

Na wszystkich drogach zostaną zastosowane elementy uspokojenia w postaci wyniesionych skrzyżowań - na ul. Wierzbowej i ul. Klonowej po 2 szt., na ul. Lipowej 3 szt. oraz po trzy progi zwalniające na każdej z ulic.

Ponadto zostaną zaprojektowane 3 przejścia dla pieszych na ul. Młyńskiej: 2 wyniesione przy ul. Wierzbowej i ul. Klonowej oraz zwykłe przy ul. Lipowej.

Po stronie zaprojektowanych dróg dla pieszych będzie obowiązywał zakaz zatrzymywania się i postoju B-36

Kto może wziąć udział:

Wszyscy zainteresowani projektowaną inwestycją.

Jak można wziąć udział:

Opinie, wnioski i uwagi można składać w terminie 29.05.2026 - 12.06.2026 r. w następujących formach:

- pisemnej - drogą pocztową - na adres: Urząd Gminy Dopiewo, ul. Leśna 1c, 62-070 Dopiewo, z dopiskiem - Uwagi, wnioski i opinie do koncepcji w ramach zadania pn.: „Dokumentacja projektowa dla budowy ul. Klonowej, ul. Lipowej i ul. Wierzbowej w Dopiewie”, na formularzu konsultacji, który stanowi załącznik do zarządzenia nr 355/2026 Wójta Gminy Dopiewo z dnia 14 maja 2026 roku
- pisemnej - osobiście - w siedzibie Urzędu Gminy Dopiewo, ul. Leśna 1c, 62-070, z dopiskiem - Uwagi, wnioski i opinie do koncepcji w ramach zadania pn.: „Dokumentacja projektowa dla budowy ul. Klonowej, ul. Lipowej i ul. Wierzbowej w Dopiewie”, na formularzu konsultacji, który stanowi załącznik do zarządzenia nr 355/2026 Wójta Gminy Dopiewo z dnia 14 maja 2026 roku.
- elektronicznie, poprzez platformę [dopiewo.konsultacjejst.pl](https://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 29.05.2026 12:00 Data zakończenia 12.06.2026 23:59

Liczba ankiet

W ramach prowadzonych konsultacji Ankietę konsultacyjną wypełniło 15 uczestników.



Do pobrania

- [PS_Klonowa.pdf](#)
- [PS_Lipowa.pdf](#)
- [PS_Wierzbowa.pdf](#)

2. Wyniki ze względu na poszczególne obszary i pytania

Dokumentacja projektowa dla budowy ul. Klonowej, ul. Lipowej i ul. Wierzbowej w Dopiewie

Wnioski i uwagi do prezentowanej dokumentacji projektowej.

Odpowiedź osoby głoszącej:

Pytanie:

Droga 1KDD powinna stanowić bezpośrednie przedłużenie ul. Północnej, zapewniając jej połączenie z ul. Bukowską. W praktyce będzie pełnić funkcję zachodniej obwodnicy Dopiewa, przejmując część ruchu tranzytowego i odciążając lokalny układ drogowy.

Z tego względu nie należy lokalizować przy niej miejsc parkingowych, które mogłyby ograniczać przepustowość i bezpieczeństwo ruchu.

Kluczowym elementem tej inwestycji powinna być również infrastruktura rowerowa. Wzdłuż drogi 1KDD powinna powstać ścieżka rowerowa, która połączy istniejącą trasę rowerową wzdłuż ul. Bukowskiej z planowaną lub istniejącą trasą Dopiewo–Więckowice. W tym celu warto rozważyć jej poprowadzenie przez ul. Wierzbową i Kasztanową lub wytyczenie nowego odcinka ścieżki pomiędzy ul. Młyńską a ul. Więckowską. Takie rozwiązanie stworzyłoby spójny i bezpieczny ciąg komunikacji rowerowej, zwiększając atrakcyjność transportu rowerowego w gminie.

Odpowiedź:

Zgadzamy się z przedstawionym stanowiskiem, że w perspektywie rozwoju układu komunikacyjnego miejscowości droga 1KDD może pełnić istotną rolę jako połączenie ul. Północnej z ul. Bukowską, przejmując część ruchu i poprawiając funkcjonowanie lokalnego układu drogowego. Analiza obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla całej miejscowości wskazuje, że taki kierunek rozwoju jest zasadny.

Jednocześnie należy podkreślić, że przedmiotowa dokumentacja projektowa obejmuje wyłącznie budowę ulic Klonowej, Lipowej i Wierzbowej. Zakres opracowania nie obejmuje odrębnej infrastruktury rowerowej w przebiegu budowy drogi 1KDD.

Mając jednak na uwadze możliwość realizacji tego połączenia w przyszłości, w ramach projektowanych rozwiązań rozważymy takie usytuowanie jezdni w pasie drogowym 1KDD, aby droga została przesunięta możliwie w kierunku zachodnim. Pozwoli to na pozostawienie po stronie wschodniej rezerwy terenowej w postaci szerokiego ciągu pieszego, który w przyszłości mógłby zostać przebudowany na ciąg pieszo-rowerowy.

Jednocześnie zaznaczamy, że projektowane ulice Klonowa, Lipowa i Wierzbowa stanowią drogi osiedlowe objęte strefą ograniczonej prędkości do 30 km/h. W takich warunkach ruch rowerowy może być bezpiecznie prowadzony w jezdni wraz z ruchem samochodowym, bez konieczności wydzielania odrębnej infrastruktury rowerowej. Rozwiązanie takie jest powszechnie stosowane na drogach lokalnych o niewielkim natężeniu ruchu i zgodne z zasadami kształtowania stref uspokojonego ruchu.

Pytanie:

Dlaczego ostatnie skrzyżowanie na ul. Klonowej (na wysokości działki 345/63) nie jest wywyższone? (podobnie jak pozostałe planowane skrzyżowania) Po pierwsze będzie to prowokowało do nadmiernej prędkości na całym odcinku od ostatniego wywyższenia, a po drugie jeśli teraz przy okazji modernizacji nie zostanie to wykonane, nie będzie już to zrobione nigdy. A przecież w teorii kiedyś może być ul. Klonowa utwardzona dalej (tak jak na równoległej Lipowej - tam na skrzyżowaniu planowane jest wywyższenie). Myślę, że mimo wszystko powinno być to wykonane już teraz, to w znacznym stopniu poprawi bezpieczeństwo w modernizowanym ciągu komunikacyjnym.

Odpowiedź:



W opracowanej dokumentacji projektowej na końcu ul. Klonowej i ul. Wierzbowej wykonane zostanie wyniesione skrzyżowanie.

Jednocześnie należy podkreślić, że projektowane skrzyżowanie ma charakter skrzyżowania równorzędnego, co oznacza obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, zmniejszenia prędkości przy jego zbliżaniu się oraz stosowania zasady pierwszeństwa przejazdu pojazdów z prawej strony.

Dodatkowo w ramach opracowania projektuje się strefę ograniczonej prędkości do 30 km/h, co ma na celu uspokojenie ruchu oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa na całym odcinku ulicy.

Pytanie:

Wnioskujemy po raz drugi o naniesienie wjazdu na posesję pod adresem ul. Klonowa 52/2. Otrzymaliśmy zgodę na wjazd od strony drogi gminnej (1KDD). Brama jest już wstawiona.

Kolejna rzecz to zwracamy się z prośbą o odkupienie przez gminę końcówki drogi ul. Klonowej od właściciela prywatnego i zrobienie jej do końca. Jeżeli ta droga nie będzie teraz zrobiona to pewnie będziemy czekać bardzo długo. Rodziny, które mieszkają na końcu nie mają podłączenia do kanalizacji ani do światłowodu i nie chcemy pozostać w takiej sytuacji w zamrożeniu przez kolejnych kilka lat, ponieważ nikt nas nie podłączy, bo będzie gwarancja na drogę. Pragniemy być również podłączeni do kanalizacji. Chcemy również nadmienić, że nasz syn jest wpisany do rejestru osób niepełnosprawnych. Chcielibyśmy żyć na miarę 21 wieku a nie być pozostawionym na szarym końcu bez drogi dojazdowej, gdzie pozostali mieszkańcy ją mają.

Odpowiedź:

Zjazd w nowej lokalizacji (zgodny z decyzją z 2025 roku) zostanie uwzględniony w opracowanej dokumentacji projektowej.

Przejęcie przez Gminę wskazanego odcinka drogi jest możliwe po wystąpieniu właściciela z wnioskiem do Gminy i spełnieniu warunków wynikających z Zarządzenia nr 192/2025 Wójta Gminy Dopiewo z dnia 28.05.2025 r.

Projekt drogi nie obejmuje budowy światłowodu oraz kanalizacji sanitarnej. W kwestii światłowodu należy zwrócić się do operatora sieci. Kanalizacja sanitarna realizowana jest przez Zakład Usług Komunalnych na podstawie Wieloletniego Planu Rozwoju i Modernizacji Urządzeń Wodociągowych i Urządzeń Kanalizacyjnych Zakładu Usług Komunalnych Sp. z o.o. z siedzibą w Dopiewie na lata 2025-2029.

Pytanie:

Witam,

W odniesieniu do projektu ul. Wierzbowej, proszę o rozważenie zwężenia drogi dla pieszych na samym skrzyżowaniu Młyńska/Wierzbowa. Standardowo chodnik na ul. Wierzbowej ma 2,2 m szerokości, gdzie w najszerszym miejscu przy samym skrzyżowaniu Młyńska/Wierzbowa to ponad 4,5 m szerokości. Czy w ramach mniejszego "betonowania" przestrzeni można byłoby zachować pas zieleni pomiędzy moją nieruchomością (Młyńska XX) oraz drogą dla pieszych, zachowując przy tym jej zamierzoną szerokość (2,2 m)?

Odpowiedź:

W dokumentacji projektowej chodnik zostanie zwężony do szerokości 2,3 m, co stanowi minimalną szerokość chodnika przy jezdni wraz z poszerzeniem w rejonie przejścia dla pieszych do 2,5 m, w celu zapewnienia odpowiednich warunków widoczności i bezpieczeństwa ruchu pieszego.

Pytanie:

Czy jest w planach umieszczenie na ulicy Lipowej Kanalizacji na odcinku końcowym od numeru 50 wzwyż oraz pociągnięcie światłowodu?

Odpowiedź:

Projekt drogi nie obejmuje budowy światłowodu oraz kanalizacji sanitarnej. W kwestii światłowodu należy



zwrócić się do operatora sieci. Kanalizacja sanitarna realizowana jest przez Zakład Usług Komunalnych na podstawie Wieloletniego Planu Rozwoju i Modernizacji Urządzeń Wodociągowych i Urządzeń Kanalizacyjnych Zakładu Usług Komunalnych Sp. z o.o. z siedzibą w Dopiewie na lata 2025-2029.

Pytanie:

Wnoszę o uwzględnienie w projekcie organizacji ruchu przy ul. Klonowej w Dopiewie możliwości krótkotrwałego postoju pojazdów przed nieruchomością położoną przy ul. Klonowej 39/1 w Dopiewie, poprzez odpowiednie oznakowanie umożliwiające zatrzymanie pojazdu na czas do 15 minut.

Przy wskazanej nieruchomości funkcjonuje od 4 lat punkt dziennej opieki nad dziećmi „Pod Klonowym Listkiem”. Każdego dnia rodzice przywożą i odbierają dzieci z placówki. Możliwość krótkotrwałego postoju bezpośrednio przed budynkiem ma istotne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa dzieci podczas ich przyprowadzania i odbierania.

Wprowadzenie możliwości postoju do 15 minut umożliwi bezpieczne wysadzenie i odebranie dzieci bezpośrednio przy wejściu do placówki. Ze względu na szerokość projektowanej jezdni i ciągu pieszego krótkotrwałe zatrzymanie pojazdu w tym miejscu nie będzie powodowało istotnych utrudnień ani dla ruchu pojazdów, ani dla ruchu pieszego. Rozwiązanie takie ograniczy konieczność parkowania w większej odległości od placówki oraz przemieszczania się z małymi dziećmi przez jezdnię, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa zarówno dzieci, jak i rodziców. Oczywiście jest, co widać również w innych placówkach oświatowych w Dopiewie, przed przedszkolem i szkołą, że rano rodzice spieszą się do pacy i chcą parkować jak najbliżej wejścia. Czas 15 minut z pewnością pozwoli rano na krótkie pożegnanie dziecka z rodzicem a popołudniu na odebranie dziecka z placówki i omówienie dnia z Dziennym Opiekunem. Liczba podopiecznych dziennego punktu opieki „Pod klonowym Listkiem” nie przekracza 8 dzieci (dodatkowo frekwencja rzadko wynosi 100%) więc krótkotrwały postój nie będzie uciążliwy dla innych kierowców i uczestników ruchu na chodniku.

Dodatkowo umożliwienie krótkotrwałego postoju przed nieruchomością pozwoli na komfortowe dostarczenie posiłków przez firmę cateringową (dostawca codziennie wnosi ciężki pojemnik termoizolacyjny z białkami) do placówki.

Odpowiednie oznakowanie możliwości zatrzymania pojazdu do 15min pozwoli rodzicom dzieci jak i kierowcy firmy cateringowej na legalne, krótkotrwałe zatrzymanie pojazdu oraz pozwoli na uniknięcie ewentualnych zastrzeżeń osób obcych co do legalności postoju samochodów w tym miejscu.

Odpowiedź:

Temat był omawiany na Komisji Budżetu, Finansów, Inwestycji, Porządku Publicznego i Ochrony Przeciwpowodzi w dniu 19 stycznia 2026 r. i 23 lutego 2026 r., na których została przedstawiona koncepcja oraz wnioski mieszkańców złożone w ramach konsultacji, a także złożona petycja. Mieszkańcy wskazywali, że najważniejsze jest dla mieszkańców bezpieczeństwo pieszych, a przede wszystkim dzieci. Po rozmowach na posiedzeniu Komisji oraz wsłuchując się w głosy radnych i mieszkańców, urząd zaproponował zaprojektowanie chodnika po jednej stronie tych ulic, z zastrzeżeniem, że na chodniku będzie zakaz zatrzymywania się. Komisja zaakceptowała przedstawione rozwiązanie.

W związku z powyższym w projekcie nie przewiduje się wprowadzania rozwiązań o charakterze indywidualnych wyłączeń lub szczególnych uprawnień parkingowych dla pojedynczych lokalizacji, aby nie tworzyć precedensów w organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi oraz pozostawić chodnik tylko dla pieszych.

Odnosząc się do kwestii dostaw oraz obsługi nieruchomości informujemy, że właściwym rozwiązaniem w tym zakresie byłoby wykorzystanie istniejącego podjazdu zlokalizowanego na terenie działki nr 345/54, który może pełnić funkcję obsługi dostaw bez konieczności wprowadzania dodatkowych miejsc postoju w pasie drogowym.

Pytanie:

Dzień dobry.

Piszę do państwa z wnioskiem o poszerzenie wjazdu z ul. Klonowej na działkę nr 345/14 poszerzenie wjazdu do trzech samochodów osobowych licząc od działki nr 345/13.

Dziękuję

Z poważaniem,

XXX

Odpowiedź:



Wjazd zostanie poszerzony do 8 metrów.

Pytanie:

Wnoszę o rozważenie rezygnacji z projektowanego zakazu zatrzymywania się i postoju po stronie chodnika na ulicach objętych inwestycją. Parametry projektowanych ulic, tj. jezdni o szerokości 5,5 m oraz chodnik o szerokości 2,3 m, pozwalają na bezpieczne zatrzymanie i postój pojazdów bez istotnego ograniczania ruchu pieszych i pojazdów. Dodatkowo na ul. Kasztanowej w Dopiewie, posiadającej zbliżone parametry, nie obowiązują takie ograniczenia, a funkcjonowanie ulicy nie powoduje problemów związanych z parkowaniem. Alternatywnie wnoszę o rozważenie zastąpienia całkowitego zakazu zatrzymywania się i postoju dopuszczeniem krótkotrwałego postoju po stronie chodnika. Szerokość chodnika wynosząca 2,3 m umożliwia pozostawienie wymaganej przepisami wolnej przestrzeni dla pieszych, wynoszącej co najmniej 1,5 m.

Odpowiedź:

Temat był omawiany na Komisji Budżetu, Finansów, Inwestycji, Porządku Publicznego i Ochrony Przeciwpowodzi w dniu 19 stycznia 2026 r. i 23 lutego 2026 r., na których została przedstawiona koncepcja oraz wnioski mieszkańców złożone w ramach konsultacji, a także złożona petycja. Mieszkańcy wskazywali, że najważniejsze jest dla mieszkańców bezpieczeństwo pieszych, a przede wszystkim dzieci. Po rozmowach na posiedzeniu Komisji oraz wsłuchując się w głosy radnych i mieszkańców, urząd zaproponował zaprojektowanie chodnika po jednej stronie tych ulic, z zastrzeżeniem, że na chodniku będzie zakaz zatrzymywania się. Komisja zaakceptowała przedstawione rozwiązanie.

Przyjęte rozwiązania zostały opracowane z uwzględnieniem parametrów geometrycznych projektowanej drogi, przewidywanego sposobu jej użytkowania oraz konieczności zapewnienia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, w szczególności pieszych.

Projektowana szerokość chodnika wynosząca 2,3 m stanowi minimalną rezerwę przestrzeni zapewniającą komfortowe i bezpieczne korzystanie z infrastruktury przez wszystkich użytkowników, w tym osoby z niepełnosprawnościami, rodziców z wózkami dziecięcymi oraz osoby poruszające się z urządzeniami wspomagającymi mobilność. Dopuszczenie postoju pojazdów na chodniku powodowałoby ograniczenie tej przestrzeni do wartości granicznych przewidzianych przepisami oraz mogłoby utrudniać wzajemne mijanie się pieszych.

Ponadto pozostawienie możliwości parkowania częściowo na chodniku zwiększa ryzyko nieprawidłowego zajmowania przestrzeni przeznaczonej dla ruchu pieszego, co w praktyce często prowadzi do ograniczenia dostępności chodników oraz pogorszenia bezpieczeństwa ruchu.

Jednocześnie celem projektowanego zakazu jest zapewnienie odpowiedniej widoczności, zachowanie pełnej funkcjonalności ciągów pieszych oraz utrzymanie wymaganych parametrów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pytanie:

Wnoszę o rozważenie zastąpienia projektowanego tymczasowego placu do zawracania o nawierzchni z kruszywa zatoką postojową zlokalizowaną na łącznikach pomiędzy ulicami Klonową, Lipową i Wierzbową. Zatoka postojowa stanowiłaby bardziej praktyczne wykorzystanie dostępnej przestrzeni i zapewniłaby potrzebne miejsca postojowe dla mieszkańców oraz użytkowników okolicznych nieruchomości

Odpowiedź:

Zgodnie z paragrafem 22 (przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych) nieprzelotowa droga musi umożliwiać zawrócenie pojazdu miarodajnego.

Przeznaczenie przedmiotowej powierzchni na miejsca postojowe ograniczyłoby lub uniemożliwiło realizację funkcji manewrowej, dla której została ona zaprojektowana. Zawracania pojazdów stanowi jeden z podstawowych elementów funkcjonalnych dróg zakończonych lub czasowo zakończonych bez przejazdu.

Pytanie:

PS_Lipowa - uwagi

Uprasza się o przeznaczenie części terenu przewidzianego przy zjazdach do posesji na obszary z geokratą na której można parkować a jednocześnie jest tam wysiana trawa i jest zielono - nie chodzi o kratę betonową tylko niewidoczną metalową - jest to częsty widok na deweloperskich osiedlach w Poznaniu

Mamy zieleni i miejsca parkingowe jednocześnie co jest idealnym kompromisem.



Obecny kształt państwa projektu w mojej ocenie spowoduje patologię parkowania na chodniku wzdłuż nieruchomości i uniemożliwi normalny ruch pieszych i wózków a tworząc miejsca parkingowe możemy ustawić zakaz parkowania na chodniku i auta stawiać po jeden stronie ulicy porządkując przestrzeń i wprowadzać poziom życia mieszkańców na wyższy poziom, bo i jako piesi i kierowcy będą zadowoleni.

Odpowiedź:

Dokumentacja projektowa przewiduje zakaz zatrzymywania po stronie chodnika.

Pytanie:

dot. budowy na ul. Wierzbowej.

Został źle zaprojektowany wjazd z drogi na posesję (ul. Wierzbowa XX). Wg projektu wjazd jest usytuowany obok budynku (od jego lewej strony- rzut z góry). Z uwagi, że garaż (który jest częścią budynku) jest po drugiej stronie, proszę o zmianę w projekcie budowy z wjazdem na posesję w miejscu, gdzie zaczyna się budynek razem z częścią garażową (bliżej posesji o nr XX).

W razie pytań proszę o kontakt telefoniczny.

XXX-XXX-XXX

Z poważaniem

XXX

Odpowiedź:

W opracowanej dokumentacji projektowej zostanie zmieniona lokalizacja zjazdu.

Pytanie:

Wnoszę o poszerzenie wjazdu na posesję 343/2 do 8 metrów. Poszerzenie wjazdu zapewni dodatkowe miejsce parkingowe na posesji co jest dla mnie istotne z uwagi na planowany zakaz parkowania pojazdów po stronie chodnika.

Odpowiedź:

Wjazd zostanie poszerzony do 8 metrów.

Pytanie:

Wnoszę o dokonanie korekty projektu budowlanego ul. Wierzbowej poprzez zmianę geometrii jezdni z profilu wklęsłego (odwodnienie do osi jezdni) na klasyczny profil daszkowy (dwuspadowy) z odprowadzeniem wód opadowych do wpustów zlokalizowanych przy zewnętrznych krawężniach drogi.

Wnoszę również o zastosowanie rozwiązania analogicznego do funkcjonującego na przedłużeniu tego ciągu komunikacyjnego, tj. na ul. Kasztanowej, gdzie odwodnienie realizowane jest w sposób typowy dla dróg tej klasy.

W mojej ocenie zaprojektowanie nawierzchni z kostki brukowej w profilu wklęsłym, z wpustami ściekowymi zlokalizowanymi wyłącznie w osi jezdni, może prowadzić do problemów eksploatacyjnych oraz obniżenia poziomu bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Uwagę swoją opieram na następujących argumentach:

1. Ryzyko gromadzenia się wody przy krawężniach jezdni i oddziaływania na sąsiednie posesje

Nawierzchnia z kostki brukowej z czasem może ulegać lokalnym odkształceniom. W przypadku odwodnienia do osi jezdni nawet niewielkie nierówności mogą utrudniać odpływ wody do środka drogi, powodując jej okresowe zaleganie przy ogrodzeniach i bramach wjazdowych. Profil daszkowy umożliwia szybsze przechwycenie wody w miejscu jej spływu.

2. Ryzyko powstawania oblodzeń w osi jezdni

Skierowanie wód opadowych i roztopowych do centralnej części drogi może sprzyjać powstawaniu oblodzeń w torze ruchu pojazdów podczas nocnych przymrozków. Odwodnienie przy krawężniach ogranicza koncentrację wody w najbardziej eksploatowanej części jezdni.

3. Wpływ urządzeń odwodnieniowych zlokalizowanych w osi jezdni na komfort i bezpieczeństwo ruchu

Wpusty ściekowe umieszczone w osi jezdni znajdują się bezpośrednio w torze jazdy pojazdów. W przypadku nierównego osadzenia lub pogorszenia stanu nawierzchni mogą obniżać komfort jazdy i skłaniać kierowców do



ich omijania.

4. Zachowanie spójności rozwiązań w obrębie jednego ciągu komunikacyjnego

Ul. Wierzbowa stanowi kontynuację istniejącego układu drogowego, w którym na ul. Kasztanowej zastosowano klasyczny profil daszkowy i odwodnienie przy krawężniach jezdni. Zastosowanie analogicznego rozwiązania zwiększy spójność techniczną i przewidywalność warunków ruchu.

Mając na uwadze ochronę mienia mieszkańców, trwałość eksploatacyjną nawierzchni oraz bezpieczeństwo użytkowników drogi, wnoszę o ponowne przeanalizowanie przyjętego rozwiązania odwodnienia i zastosowanie profilu daszkowego z wpustami zlokalizowanymi przy zewnętrznych krawężniach jezdni, analogicznie do rozwiązania funkcjonującego na ul. Kasztanowej.

Odpowiedź:

Przeprowadzona analiza wykazała, że wprowadzenie proponowanego rozwiązania wiązałoby się z koniecznością przebudowy licznych kolizji z istniejącą infrastrukturą podziemną, w szczególności z siecią gazową oraz innymi urządzeniami uzbrojenia terenu zlokalizowanymi w pasie drogowym. Usunięcie tych kolizji wymagałoby przebudowy infrastruktury technicznej, co istotnie zwiększyłoby zakres robót, koszty inwestycji oraz czas jej realizacji.

Przyjęte w projekcie rozwiązanie zostało opracowane z uwzględnieniem istniejących uwarunkowań terenowych i infrastrukturalnych, zapewniając prawidłowe odwodnienie jezdni, trwałość nawierzchni oraz bezpieczeństwo użytkowników drogi, przy jednoczesnym ograniczeniu ingerencji w istniejące sieci uzbrojenia terenu.

Lokalizacja sieci gazowej w strefie projektowanych wpustów i przykanalików (w przypadku układu daszkowego) uniemożliwia ich wykonanie zgodnie z wymaganymi odległościami normowymi od istniejącego uzbrojenia i wymagałaby kosztownych przebudów sieci.

W związku z powyższym nie przewiduje się wprowadzenia zmiany polegającej na zastosowaniu profilu daszkowego z wpustami przy zewnętrznych krawężniach jezdni.

Ad. 1. Ryzyko gromadzenia się wody przy krawężniach jezdni i oddziaływania na sąsiednie posesje
Projektowany profil wklęsły zapewnia kontrolowany spływ wód opadowych do osi jezdni, gdzie zlokalizowane zostały wpusty deszczowe o parametrach dostosowanych do przewidywanej ilości wód opadowych. Spadki poprzeczne i podłużne zostały zaprojektowane w sposób gwarantujący skuteczne odwodnienie nawierzchni.

Ewentualne lokalne deformacje nawierzchni mogą wystąpić niezależnie od rodzaju zastosowanego profilu poprzecznego. Nie ma podstaw technicznych do stwierdzenia, że profil daszkowy w większym stopniu eliminuje ryzyko lokalnych zastoin wody. Prawidłowo wykonana i utrzymywana nawierzchnia z kostki brukowej zapewnia zachowanie projektowanych spadków przez cały okres eksploatacji. Dodatkowo zastosowanie odwodnienia do osi jezdni ogranicza kierowanie wód opadowych bezpośrednio w stronę granic nieruchomości, co zmniejsza możliwość oddziaływania wód na sąsiednie posesje.

Ad. 2. Ryzyko powstawania oblodzeń w osi jezdni

Nie stwierdza się zwiększonego ryzyka powstawania oblodzeń wynikającego wyłącznie z zastosowania profilu wklęsłego. O możliwości występowania oblodzeń decydują przede wszystkim warunki atmosferyczne, skuteczność odwodnienia oraz sposób utrzymania zimowego drogi.

Przy prawidłowo funkcjonującym systemie kanalizacji deszczowej wody opadowe są odprowadzane na bieżąco do wpustów, co ogranicza możliwość ich zalegania zarówno w osi jezdni, jak i przy jej krawężniach.

Ad. 3. Wpływ urządzeń odwodnieniowych zlokalizowanych w osi jezdni na komfort i bezpieczeństwo ruchu

Wpusty uliczne przewidziane w projekcie są elementami powszechnie stosowanymi w budownictwie drogowym. Zostaną one osadzone zgodnie z wymaganiami technicznymi, na poziomie nawierzchni jezdni, co nie będzie powodowało pogorszenia bezpieczeństwa ani komfortu ruchu.

Należy podkreślić, że na drogach o niewielkim natężeniu ruchu i parametrach odpowiadających projektowanej ulicy rozwiązania polegające na lokalizacji wpustów w osi jezdni są rozwiązaniami stosowanymi i prawidłowo funkcjonującymi eksploatacyjnie.

Ad. 4. Zachowanie spójności rozwiązań w obrębie jednego ciągu komunikacyjnego

Przyjęcie określonych rozwiązań technicznych dla poszczególnych odcinków dróg uzależnione jest od szeregu czynników, w szczególności od istniejącego uzbrojenia terenu, ukształtowania wysokościowego, warunków odwodnienia oraz możliwości odprowadzenia wód opadowych.



Zastosowanie na ul. Kasztanowej profilu daszkowego nie oznacza konieczności stosowania identycznego rozwiązania na ul. Wierzbowej. Każdy odcinek drogi projektowany jest indywidualnie w oparciu o lokalne uwarunkowania techniczne i terenowe.

Nadmieniamy również, iż ul. Kasztanowa także nie ma przekroju daszkowego na co wskazuje umiejscowienie wpustów jedynie po jednej stronie drogi (z dala od sieci gazowej).

Pytanie:

Czy chodniki będą przylegały do ogrodzenia, czy istnieje możliwość pozostawienia pewnej przestrzeni (0,5 - 0,7m) na zieleni do zagospodarowania przez mieszkańców? Progi zwalniające powinny być ciągle w poprzek całej jezdni, by nie dało się przejechać "okrakiem". Lepsza by była nawierzchnia bitumiczna, generuje dużo mniej hałasu.

Odpowiedź:

Minimalna szerokość chodnika usytuowanego przy jezdni wynosi 2,3m. Lokalizacja chodników została zaprojektowana z uwzględnieniem szerokości istniejącego pasa drogowego, parametrów technicznych drogi, odwodnienia oraz przebiegu istniejącej i projektowanej infrastruktury technicznej.

W miejscach, gdzie pozwalają na to warunki terenowe oraz dostępna szerokość pasa drogowego, przewidziano tereny zieleni. Natomiast pozostawienie na całej długości ulic dodatkowego pasa o szerokości 0,5–0,7m pomiędzy chodnikiem a granicami nieruchomości nie jest możliwe bez ograniczenia parametrów innych elementów pasa drogowego lub konieczności zwiększenia zakresu inwestycji.

Projektowane rozwiązanie zostało dostosowane do istniejących uwarunkowań terenowych i własnościowych oraz zapewnia realizację podstawowych funkcji komunikacyjnych drogi.

Rodzaj i geometria urządzeń bezpieczeństwa ruchu zostały przyjęte zgodnie z obowiązującymi przepisami, wytycznymi oraz zasadami organizacji ruchu drogowego.

Projektowane rozwiązania uwzględniają zarówno potrzebę skutecznego ograniczenia prędkości pojazdów, jak i zapewnienie odpowiednich warunków przejazdu dla pojazdów ratowniczych, komunalnych oraz obsługi technicznej. Rozważymy rodzaj progów na etapie wykonywania projektu stałej organizacji ruchu.

Rodzaj nawierzchni został określony na etapie opracowania dokumentacji projektowej z uwzględnieniem charakteru drogi, warunków lokalnych, wymagań inwestora oraz aspektów eksploatacyjnych i ekonomicznych.

Należy zauważyć, że nawierzchnie bitumiczne mogą charakteryzować się niższym poziomem hałasu toczenia w porównaniu z nawierzchniami z kostki brukowej. Jednocześnie nawierzchnie z kostki brukowej są powszechnie stosowane na drogach lokalnych i osiedlowych o niewielkim natężeniu ruchu, zapewniając odpowiednią trwałość, możliwość łatwiejszego prowadzenia robót związanych z uzbrojeniem podziemnym oraz korzystnie wpływając na uspokojenie ruchu poprzez ograniczenie rozwijanych prędkości.

Pytanie:

Szanowni Państwo,

Zgodnie z projektem budowy ulicy Lipowej w Dopiewie chodnik ma powstać po jej południowej stronie.

W rezultacie ten chodnik będzie za moim płotem. Obecnie w tym miejscu jest nieco zaniedbany obszar zieleni, ale rosną tu także drzewa. Po stronie zachodniej od bramy wjazdowej mamy niedużą sosnę (Fot.2. a), a po stronie wschodniej, nieco większą brzozę (Fot.2. b). Oba te drzewa rosną tuż przy płocie, ich pnie znajdują się w odległości około 50 cm od płotu.

Kiedy wprowadzaliśmy się do tego domu w czerwcu 2017 r. były to małe samosiejki, a teraz, to już pokaźne drzewa, które sprawiają, że ulica ma swój indywidualny charakter. Nadto te drzewa są schronieniem dla rozmaitych ptaków. Na brzozie regularnie gniazdują kosy.

Obawiam się, że budowa ulicy i chodnika będzie skutkowała usunięciem tych drzew. Dlatego proszę o rozważenie możliwości pozostawienia ich na swoim miejscu. Z pewnością należałoby obciąć niżej rosnące gałęzie. Może dałoby się zwęzić chodnik, albo nawet przenieść go na drugą stronę ulicy.

Będę wdzięczny za rozpatrzenie mojego wniosku.

Z szacunkiem

Odpowiedź:

Po przeanalizowaniu lokalizacji drzew w odniesieniu do projektowanych elementów drogowych informujemy, że sosna rosnąca po zachodniej stronie bramy wjazdowej znajduje się w bezpośredniej kolizji z projektowanym chodnikiem. W związku z tym jej zachowanie w obecnej lokalizacji nie jest możliwe. Na etapie realizacji inwestycji zostanie rozważona możliwość jej przesadzenia, o ile pozwolą na to stan zdrowotny drzewa, jego



wielkość oraz warunki techniczne i organizacyjne prowadzenia robót. W przypadku braku możliwości skutecznego przesadzenia konieczne będzie usunięcie drzewa.

Jednocześnie informujemy, że brzoza rosnąca po wschodniej stronie bramy wjazdowej nie koliduje w sposób uniemożliwiający realizację projektowanej infrastruktury i została przewidziana do zachowania z miejscowym zawężeniem chodnika. W trakcie wykonywania robót budowlanych zostanie ona odpowiednio zabezpieczona zgodnie z obowiązującymi zasadami ochrony zieleni na placu budowy. W razie potrzeby dopuszcza się wykonanie niezbędnych zabiegów pielęgnacyjnych, w tym cięć technicznych gałęzi w celu uzyskania odpowiedniej skrajni, w zakresie wynikającym z realizacji inwestycji oraz zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi.



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
