

Projekt przebudowy ul. Śremskiej w Mosinie

KONSULTACJE SPOŁECZNE Projekt przebudowy ul. Śremskiej w Mosinie

Szanowni Mieszkańcy!

Burmistrz Gminy Mosina serdecznie dziękuje za uczestnictwo w konsultacjach społecznych dotyczących projektu przebudowy drogi powiatowej ul. Śremskiej w Mosinie. Państwa uwagi i sugestie zostały wnikliwie przeanalizowane a odpowiedzi przygotowane zostały we współpracy z zespołem projektowym, zarządcą drogi (Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu) jak również z podmiotami korzystającymi z infrastruktury przystanków autobusowych w obrębie planowanej inwestycji.

I. Wnioski mieszkańców zgłoszone podczas konsultacji:

1. Mieszkańcy zwracają uwagę na zły stan słupów energetycznych i oświetleniowych. Problematiczne jest projektowanym chodniku.
- Odp.1. W przypadku kolizji z istniejącą infrastrukturą, w tym również oświetleniową, w uzgodnieniu z gestorami sieci sporządzany jest projekt techniczny usunięcia takiej kolizji.
2. Mieszkańcy wnoszą o zmianę geometrii polegającą na wybudowaniu i zaprojektowaniu drogi dla pieszych na długości projektowanego odcinka.
- Odp.2. Wprowadzono zmianę.
3. Prośba o analizę ilości miejsc postojowych:
 - a. Zwiększenie ich ilości
 - b. Zmianę lokalizacji miejsc postojowych
 - c. W kontekście wniosku o zmianę DP i DDR na DDPIR wg mieszkańców zwiększy się przestrzeń miejsc postojowych.
- Odp.3. Z uwagi na bardzo dużą liczbę zjazdów prywatnych do posesji - w tym wniosków o lokalizację nowych zjazdów zgłaszanych po konsultacjach - możliwość zaprojektowania miejsc postojowych. Projektant zwraca uwagę, że obowiązujące przepisy techniczno-budowlane wymagają zachowania ścieżki miejsc postojowych, a ich lokalizacja ograniczona jest m.in. przepisami ruchu drogowego.
4. Prośba o zmianę lokalizacji zatoki autobusowej przy ul. Krosińskiej w kierunku południowym. Obecna lokalizacja jest problematyczna z uwagi na działalność gospodarczą (sklep z kwiatami i warzywami). Właścicielka nie chce o zorganizowanie tam miejsc postojowych ze znakiem B-35 z informacją o 15 min. czasie postoju.
- Odp.4. Lokalizacja przystanków autobusowych uległa zmianie. Obecnie w tym miejscu nie przewiduje się utworzenia przystanku. W omawianym odcinku znajduje się pięć zjazdów do posesji prywatnych, dlatego umożliwienie tam postoju (nawet czasowo) pogorszyłoby widoczność przy włączaniu się do ruchu.
5. Należy przeanalizować projektowaną sieć kanalizacji deszczowej pod kątem możliwości odbioru wód opadowych z terenu osiedla zlokalizowanego pomiędzy ulicą Śremską, Krosińską i torami kolejowymi. Należy przeanalizować projektowanego kolektora jak i poziom jego ułożenia w kontekście odbioru wód opadowych bez potrzeby przepompowni i mechanicznego tłoczenia wód.
- Odp.5. Głównym celem budowy kolektora deszczowego w ul. Śremskiej jest umożliwienie późniejszego odbioru wód opadowych oraz roztopowych z dróg przyległych do tej inwestycji.

6. Mieszkańcy zwracają uwagę na prędkość wjazdu ulicą Śremską w kierunku centrum Mosiny. Jest prośba o instalację sygnalizacji świetlnej wzbudzonej przekroczeniem prędkości powyżej 50km/h na skrzyżowaniu z ul. Ptasiej.
- Odp.6. Omówiono możliwość zaprojektowania wzbudzonej sygnalizacji świetlnej w celu wymuszenia dostosowania się do ruchu drogowego (w terenie zabudowanym). Dodatkowo rozważana jest propozycja mieszkańca (w sprawie z 2026 r.) dotycząca utworzenia tzw. bezpiecznego przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Jasną wzbudzoną przyciskiem).
7. Mieszkańcy ul. Ptasiej proszą o montaż lustra na skrzyżowaniu z ul. Śremską z uwagi na ograniczoną widoczność.
- Odp.7. Na etapie projektowania organizacji ruchu wnioskowane urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie uwzględnione w dokumentacji.
8. Mieszkańcy proszą o zamontowanie oznakowania B-36 pomiędzy ul. Ptasią a Jasną. Obecnie na chodniku parkowane pojazdy.
- Odp.8. W obrębie wskazanego odcinka przewidziano przejście dla pieszych oraz przystanek autobusowy z liniami. W związku z tak zaplanowanym zagospodarowaniem drogi niezbędne będzie zastosowanie linii P-4 „Linia dla pieszych”. Elementy te, wraz z 12-centymetrowym krawężnikiem, stworzą barierę fizyczną oraz prawną, która zlikwiduje nielegalny ruch drogowy całkowicie wykluczy możliwość parkowania pojazdów na chodniku.
9. Mieszkańcy zgłaszają problem zastoisk wód opadowych na DDPIR na odcinku od 0+000,00 do skrzyżowania z ul. Ptasiej. Mieszkańcy zwracają uwagę na różnicę poziomów jezdni w stosunku do poziomu nieruchomości co powoduje powstawanie opadów na terenach posesji. Mieszkańcy wnoszą o obniżenie poziomu jezdni.
- Odp.9. Problem został przeanalizowany na etapie kształtowania geometrii drogi w powiązaniu z jej układem poziomów zostanie skorygowana w sposób umożliwiający sprawne odprowadzenie wód opadowych i projektowanych wpustów.
10. Właściciel nieruchomości ewidencyjnej nr 2283 zwraca uwagę, że na działce zlokalizowane są 2 budynki zjazdu o szerokości 3m przy granicy z działką 2282/1 (sugestia aby przesunąć platformę przystankową zjazdami).
- Odp.10. Mieszkaniec został poinformowany o obowiązku uzyskania decyzji na lokalizację zjazdu. Projekt platformy przystankowej skonstruowany w taki sposób, aby możliwe było późniejsze doprojektowanie/wybudowanie zjazdu.
11. Obecnie trwa budowa na nieruchomości o numerze ewidencyjnym 2291/4. Będzie potrzebny zjazd do drogi.
- Odp.11. Mieszkaniec został poinformowany o konieczności uzyskania decyzji na lokalizację zjazdu. Informacja o zjeździe została przekazana projektantowi. Zjazdy będą weryfikowane w trakcie robót budowlanych.
12. Właściciel nieruchomości ew. nr 2292/1 prosi o przebudowę słupa przed jego posesją i przesunięcie projektowanego zjazdu do granicy z nieruchomością 2293/3.
- Odp.12. Przekazano projektantowi do uwzględnienia w projekcie.
13. Nieruchomości o numerach ewidencyjnych 2134 i 2135 będą w przyszłości dzielone na mniejsze działki, co spowoduje powstanie dodatkowych zjazdów.
- Odp.13. Mieszkańcy zostali poinformowani o konieczności uzyskania decyzji na lokalizację zjazdu (informacja o zjeździe, zjazd podwójny w granicy nieruchomości 2134 i 2135).

14. Właściciele nieruchomości zgłaszają prośbę o zmianę dotyczącą zjazdu do drogi wewnętrznej na pocz. (nieruchomość 2128/2). Jest prośba o zaprojektowanie dużo szerszego zjazdu w związku z tym, że tereny do których prowadzi droga to te obecnie ze zjazdu korzystają pojazdy ciężarowe.
- Odp.14. Obecnie analizowana jest możliwość wprowadzenia postulowanych zmian. Działka o numerze ewidencyjnym 2128/2 stanowi drogę wewnętrzną, w związku z czym jej połączenie z drogą jest zjazd, a nie skrzyżowanie.
15. Mieszkańcy wnoszą o zaprojektowanie drogi dla pieszych i rowerów jako wspólną jezdnię w ciągu całego przedsięwzięcia, bez podziału na odrębną drogę dla pieszych i drogę dla rowerów.
- Odp. 15. Wprowadzono

Wnioski dodatkowe:

II. Wniosek ogólny - e-mail z dnia 14 maja 2026 r.

1. Przebudowa skrzyżowania ulicy Śremskiej z ulicą dojazdową do byłych GS, przez przeniesienie niebezpiecznego zjazdu na ul. Śremskiej, znajdującego się aktualnie bezpośrednio za wyjazdem z tunelu, za skrzyżowanie z ulicą dojazdową (wysokość posesji nr 20), pozostawienie na ulicy dojazdowej do byłych GS wyspy rozdzielającej pasy ruchu, dla zwiększenia bezpieczeństwa dla licznych ciężarówek korzystających z niej, oraz utworzenia na tej ulicy przejścia dla pieszych, przechodzącego przez drogę.
- Odp.1. W projekcie zagospodarowania terenu uwzględniono wykonanie przejścia dla pieszych we wskazanej we wniosku lokalizacji. Rozważana jest również możliwość instalacji aktywnego, wzbudzanego znaku drogowego wraz z doświetleniem. Wobec zjazdu na drogę wewnętrzną omówiono szczegółowo w punkcie I.14. Wprowadzenie wyspy dzielącej w tym miejscu nie utrudni manewrowania, dlatego zamiast niej analizuje się obecnie możliwość maksymalnego poszerzenia zjazdu. Pozwoli to pojazdom ciężarowym na swobodny i bezpieczny skręt.
2. Wzięcie pod uwagę tworzących się na drodze pieszo-rowerowej (odcinek na wysokości posesji nr 22-24) ograniczenia uniemożliwiających przejście przejazd tamtą stroną i wyeliminowanie tego problemu przy przebudowie.
- Odp.2. Zagadnienie omówione w punkcie I.9.
3. Modyfikacja lokalizacji przystanków komunikacji publicznej przez usunięcie przystanków Mosina/ Śremska /Główna i Mosina / Śremska / Leśmiana (przystanek Mosina/Sosnowa w bliskim jego sąsiedztwie) a w zamian za nie utworzenie przystanków Mosina/Lema.

Odp.3. W koncepcji projektu zagospodarowania terenu w pierwszej kolejności uwzględniono rozmieszczenie istniejących przystanków, wprowadzając jedynie niewielką korektę ich położenia w obrębie skrzyżowań. W trakcie konsultacji społecznych zwrócono uwagę, że część z nich jest niepotrzebna. Zdecydowano o przeprowadzeniu szczegółowej analizy punktów zatrzymania, aktualne trasy przejazdu autobusów komunikacji miejskiej, szkolnej oraz komunikacji Wielkopolskiego Transportu Regionalnego. Ustalono, że należy zmniejszyć liczbę przystanków do czterech (po dwa dla każdego kierunku). Obecnie zostały one wyznaczone w następujących miejscach:

Kierunek od tunelu do granicy miasta:

1. za skrzyżowaniem z ul. Klonową, na wysokości posesji nr 26 i 27 (zatoka)
2. za skrzyżowaniem z ul. Jasną na wysokości posesji nr 51 (platforma)

Kierunek od granicy miasta w stronę tunelu:

1. za ul. Jasną, na wysokości posesji nr 63 (platforma)
2. za ul. Lema, naprzeciw posesji nr 23 (zatoka)

Podane powyżej lokalizacje mogą ulec niewielkim przesunięciom w zależności od uwarunkowań technicznych, które zostaną przewidziane na obecnym etapie projektowania.

4. Przebudowa skrzyżowania ul. Śremskiej z ul. Krosińską i Leśmiana przez zlokalizowanie tam inteligentnej sygnalizacji świetlnej, dzięki której skrzyżowanie to byłoby bezpieczniejsze, dając wjeżdżającym z ul. Krosińskiej pewny wyjazd na ul. Śremską, a dla przekraczających ul. Krosińską pieszym i rowerzystom pierwszeństwo w miejscu, gdzie widoczność jest dosyć ograniczona, dodatkowo spowalniając ruch na samej ul. Śremskiej.

Odp.4. Wspomniane rozwiązanie zostanie wdrożone do przygotowywanej dokumentacji. Warto jednak pamiętać, że instalacja sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu wymaga ostatecznej akceptacji ze strony zarządcy drogi (Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu) oraz organu zarządzającego ruchem (Starosty Poznańskiego).

5.
 - a. Przebudowa skrzyżowania ul. Śremskiej z ul. Jasną przez zainstalowanie na przejściu dla pieszych na wyjeździe z ul. Śremskiej na ul. Jasną znaków drogowych, dających pieszym pewniejsze przejście przez ruchliwą ulicę i tym samym spowolnienie na tym skrzyżowaniu.
 - b. Oznaczenie przejść dla pieszych z obydwu stron na ul. Jasnej oraz
 - c. Podniesienie standardu przystanku Mosina/Nowe Krosno w kierunku Śremu tak, żeby pasażerowie nie musieli czekać na przystanku, zieleń, zieleni,
 - d. Dodatkowo pomyśleć można o utrzymaniu zabezpieczenia pieszych (barierki) znajdującym się przy przystanku Krosno (Mosina/Śremska/Jasna) w kierunku dworca, które rozdzielone jest aktualnie nieistniejącym fizycznie wjazdem,
 - e. na posesję, tworząc dziurę w barierkach.

Odp.5.

- a. Propozycja takiego rozwiązania zostanie uwzględniona w dokumentacji. Możliwość zastosowania sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu, podobnie jak na skrzyżowaniu z ul. Krosińską i Leśmiana – uwarunkowana jest zgodą zarządcy drogi oraz organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych.
- b. Jest to oznakowanie obowiązkowe, które wynika z przepisów dotyczących projektowania dróg i organizacji ruchu.
- c. Z uwagi na ograniczoną szerokość pasa drogowego, przystanek zostanie zaprojektowany w pasie ruchu dla autobusów, przy przystankowej przy krawędzi jezdni.
- d. Obecnie tworzona dokumentacja przewiduje chodnik o łącznej szerokości 2,30 m, co eliminuje potrzebę instalacji barierki ochronnych. Peron autobusowy zaplanowano w pasie ruchu z platformą przy krawędzi jezdni. Jej szerokość na tym miejscu przyszłej wiaty przewidziano dodatkowe poszerzenie.

6. Umieszczenie lustra drogowego naprzeciwko wyjazdu z ul. Ptasiej na ul. Śremską tak, aby można było ująć widok z ul. Śremskiej na skrzyżowaniu z ul. Ptasiej, co poprawi widoczność na tym skrzyżowaniu.

Odp.6. Zagadnienie omówione w punkcie I.7

III. Wniosek ogólny z 19 maja 2026 r.

1. Bezpieczeństwo w rejonie tunelu: Zwracam uwagę na konieczność szczególnego zaprojektowania geometrii pieszych tuż przy wyjeździe z tunelu. Jest to miejsce o ograniczonej widoczności, gdzie płynne i bezpieczne wycieczki pieszych, rowerzystów oraz kierowców ma znaczenie krytyczne.

Odp.1. Zagadnienie omówione w punkcie II.1

2. Ochrona przed hałasem i drganiami: Z uwagi na bliskość zabudowy mieszkaniowej na całym modyfikowanym odcinku zastosowanie nawierzchni o obniżonym poziomie emisji hałasu (tzw. cichej nawierzchni) oraz zaprojektowanie izolacyjnej.

Odp.2. Planowana jest nawierzchnia z mieszanki SMA charakteryzującej się zwiększoną zdolnością redukcji hałasu d

3. Zachowanie istniejącej zieleni: Postuluję o maksymalne ograniczenie wycinki drzew i krzewów w pasie drogowym oraz zaplanowanie nowych nasadzeń kompensacyjnych, które wpiszą się w po

Odp.3. Planowana wycinka drzew zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, a nasadzenia kompensacyjne zo

zgodnie z decyzją Starosty Poznańskiego. Jednocześnie, z uwagi na gęstą sieć infrastruktury podziemnej, w p

można wprowadzić zieleni wysokiej (drzew). Rozrastający się system korzeniowy mógłby uszkodzić instalację

przypadku ewentualnej awarii sieci prace naprawcze doprowadziłyby do zniszczenia samych drzew.

4. Kolizyjność zjazdów i zagrożenie bezpieczeństwa: Projektowane zatoki autobusowe zostały zlokalizowane be
- prywatnych posesji. Konstrukcja ta wymusi na mieszkańcach permanentny przejazd przez przystanek na cał
- każdym wjeździe i wyjeździe. Ruch z posesji będzie odbywał się najpierw bezpośrednio na ciąg pieszo-rower
- zaledwie 2 m, który oddziela posesje od przystanku), a następnie przez zatokę na ruchliwą drogę powiatową
- niebezpieczne punkty kolizyjne dla pieszych, rowerzystów, oczekujących pasażerów oraz kierowców.

Odp.4. Zagadnienie omówione w punkcie I.4

5. Paraliż logistyczny (brak strefy postojowej): Na odcinku drogi o długości 300 metrów w każdą stronę całkowi
- bezpieczny postój dla pojazdów kurierskich, dostawców, odbiorców czy służb technicznych i medycznych. Ur
- tym miejscu odetnie te posesje od możliwości bezpiecznej obsługi logistycznej.

Odp.5. Zagadnienie omówione w punkcie I.3

6. Uciążliwość sanitarno-zapachowa: Z powodu braku alternatywnego miejsca, kubły
- z nieczystościami oraz śmieci selektywne z okolicznych posesji będą wystawiane bezpośrednio przy zatoce a
- dni stworzy to ogromny dyskomfort zapachowy i estetyczny dla pasażerów komunikacji publicznej.

Odp.6. Właściciele nieruchomości są zobowiązani do gromadzenia odpadów komunalnych na terenie własnej posesji

wystawiania pojemników na czas ich odbioru określa Regulamin utrzymania czystości i porządku na terenie

Woj. Wielkopolskiego z 2026 r. poz. 3425). Zgodnie z jego zapisami pojemniki i worki należy wystawić przed

godziny 6:00 w dniu odbioru, a po ich opróżnieniu – niezwłocznie usunąć z pasa drogowego i umieścić na ter

7. Nieefektywność transportowa (zbyt gęste rozmieszczenie): Obecny projekt zakłada rozmieszczenie zatok co
- Zgodnie z zasadami inżynierii transportu
- i planowania mobilności, optymalny zasięg dojścia pieszego do przystanku wynosi 400 - 500 metrów. Zbyt g
- przystanków sztucznie wydłuży czas całej podróży, zmuszając autobusy do ciągłego, nieekonomicznego ham
- przyspieszania, co drastycznie obniża średnią prędkość komunikacyjną.

Odp.7. Zagadnienie omówione w punkcie II.3

8. Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszę o zlikwidowanie zatok komunikacyjnych nr 1, 2, 3 i 4 w miejscach zaproponowanych przez projektanta (zgodnie z lokalizacją w Załączniku nr 1) i zaplanowanie w ich miejsce z innych lokalizacji, wskazanej schematycznie w Załączniku nr 2 do niniejszego pisma.

Odp.8. Zagadnienie omówione w punkcie II.3

IV. Wniosek ogólny z 25 maja 2026 r.

1. Odstąpienie od planów budowy oddzielnych ciągów dla pieszych i rowerzystów, co automatycznie powoduje zlikwidowanie możliwości parkowania pojazdów mieszkańców oraz osób przybyłych z rodzin nie ma możliwości zaparkowania kilku aut na swoim terenie.

Odp.1. Zmiana została wprowadzona. Z uwagi na duże zagęszczenie zjazdów do posesji prywatnych nie ma możliwości zwiększenia liczby miejsc postojowych. Dodatkowo część miejsc postojowych przedstawionych podczas konsultacji została zlikwidowana ze względu na napływ do tegoż Urzędu wniosków o lokalizację nowych zjazdów. W takim przypadku, zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w ramach realizacji inwestycji drogowej na terenie nieruchomości spoczywa obowiązek zaprojektowania i wybudowania tych zjazdów, niezależnie od tego, czy dany zjazd został wybudowany przez właściciela posesji, czy nie.

2. Na naszej ulicy istnieją też firmy, których klienci nie będą mieli możliwości postoju

Odp.2. Możliwość zaprojektowania miejsc postojowych uwarunkowana jest m.in. zagęszczeniem zjazdów do nieruchomości prywatnych. Jednym z możliwych rozwiązań dla przedsiębiorstw jest zagospodarowanie parkingów bezpośrednio na posesji, gdzie prowadzi działalność. W takim przypadku projekt drogowy zostanie odpowiednio dostosowany (m.in. poprzez wzmocnienie i obniżenie krawężników) w celu umożliwienia wjazdu na parking.

3. Przy obecnym natężeniu ruchu na naszej ulicy, już w tej chwili mieszkańcy mają ogromny problem z wyjazdem z ulicy i włączeniem się do ruchu. Powstanie tak szerokiej infrastruktury, przyległej do płotów spowoduje zwiększenie zagrożenia potknięcia pieszych podczas wyjazdu z powodu ograniczonej widoczności.

Odp.3. Zmiana zostanie wprowadzona. Szerokość netto drogi dla pieszych i rowerów – zgodnie z obowiązującymi przepisami – wyniesie co najmniej 3,0 m. Dokładny przebieg trasy jest uzależniony od lokalizacji infrastruktury, jednak założono odsunięcie krawędzi ciągu od ogrodzeń o około 0,5 do 1,0 m.

4. Wspólna dobrze oznakowana przestrzeń naturalnie wymusi na rowerzystach oraz osobach korzystających z niej wolniejszą i ostrożniejszą jazdę, co jest kolejnym argumentem, który podnosi bezpieczeństwo.

Odp.4. W przypadku ulicy Śremskiej doskonała widoczność może eliminować u rowerzystów naturalną potrzebę zachowania ostrożności. W takiej sytuacji poziom bezpieczeństwa podnosi odrębna droga dla rowerów, odsunięta od granicy drogi. Rozwiązanie było zapewnione w pierwotnej wersji projektu.