



ZD.7011.6.2026.AWo

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. Problematyczne jest również ich usytuowanie w 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 i rowerów na całej 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 dla projektu dodatkowych 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 jest ograniczona. Projektant zwraca uwagę, że obowiązujące przepisy techniczno-budowlane wymagają zachowania ścisłych parametrów 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 zatoki jest problematyczna z uwagi na działalność gospodarczą (sklep z kwiatami i warzywami). Właścicielka nieruchomości wnosi 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 zatoki. Na omawianym odcinku znajduje się pięć zjazdów do

posesji prywatnych, dlatego umożliwienie tam postoju (nawet ograniczonego czasowo) pogorszyłoby widoczność przy włączaniu się do ruchu.

5. Należy przeanalizować projektowaną sieć kanalizacji deszczowej pod kątem możliwości odbioru wód opadowych i roztopowych z terenu osiedla zlokalizowanego pomiędzy ulicą Śremską, Krosińską i torami kolejowymi. Należy przeanalizować zarówno średnice projektowanego kolektora jak i poziom jego ułożenia w kontekście odbioru wód opadowych bez potrzeby późniejszego montażu przepompowni i mechanicznego tłoczenia wód

Odp.5. Głównym celem budowy kolektora deszczowego w ul. Śremskiej jest umożliwienie późniejszego odbioru i odprowadzenia 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 zamontowanie sygnalizacji świetlnej wzbudzonej przekroczeniem prędkości powyżej 50km/h na skrzyżowaniu z ul. Ptasią

Odp.6. Omówiono możliwość zaprojektowania wzbudzonej sygnalizacji świetlnej w celu wymuszenia dostosowania prędkości do przepisów ruchu drogowego (w terenie zabudowanym). Dodatkowo rozważana jest propozycja mieszkańca (wiadomość e-mail z dnia 14 maja 2026 r.) dotycząca utworzenia tzw. bezpiecznego przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Jasną (z sygnalizacją świetlną wzbudzaną przyciskiem).

7. Mieszkańcy ul. Ptasiej proszą o montaż lustra na skrzyżowaniu z ul. Śremską z uwagi na ograniczoną widoczność na skrzyżowaniu

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 od strony wschodniej są parkowane pojazdy.

Odp.8. W obrębie wskazanego odcinka przewidziano przejście dla pieszych oraz przystanek autobusowy z linią P-17 „linia przystankowa”. W związku z tak zaplanowanym zagospodarowaniem drogi niezbędne będzie zastosowanie linii P-4 „linia podwójna ciągła”. Elementy te, wraz z 12-centymetrowym krawężnikiem, stworzą barierę fizyczną oraz prawną, która zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym 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. Klonową. Mieszkańcy zwracają uwagę na różnicę poziomów jezdni w stosunku do poziomu nieruchomości co powoduje napływ wód opadowych na tereny posesji. Mieszkańcy wnoszą o obniżenie poziomu jezdni.

Odp.9. Problem został przeanalizowany na etapie kształtowania geometrii drogi w powiązaniu z jej układem wysokościowym. Różnica poziomów zostanie skorygowana w sposób umożliwiający sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do projektowanych wpustów.

10. Właściciel nieruchomości ewidencyjnej nr 2283 zwraca uwagę, że na działce zlokalizowane są 2 budynki i wnosi o zaprojektowanie zjazdu o szerokości 3m przy granicy z działką 2282/1 (sugestia aby przesunąć platformę przystankową i zlokalizować ją pomiędzy zjazdami)

Odp.10. Mieszkaniec został poinformowany o obowiązku uzyskania decyzji na lokalizację zjazdu. Projekt platformy przystankowej został 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 posesji.

Odp.11. Mieszkaniec został poinformowany o konieczności uzyskania decyzji na lokalizację zjazdu. Informacja o potrzebie zaprojektowania zjazdu 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 dlatego będą potrzebne dodatkowe zjazdy.

Odp.13. Mieszkańcy zostali poinformowani o konieczności uzyskania decyzji na lokalizację zjazdu (informacja o potrzebie zaprojektowania zjazdu, zjazd podwójny w granicy nieruchomości 2134 i 2135).

14. Właściciele nieruchomości zgłaszają prośbę o zmianę dotyczącą zjazdu do drogi wewnętrznej na początku opracowania (nieruchomość 2128/2). Jest prośba o zaprojektowanie dużo szerszego zjazdu w związku z tym, że tereny do których prowadzi droga to tereny inwestycyjne i już 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 publiczną kwalifikuje się jako zjazd, a nie skrzyżowanie.

15. Mieszkańcy wnoszą o zaprojektowanie drogi dla pieszych i rowerów jako wspólną jezdnię w ciągu całego planowanego 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 przejścia dla pieszych na ul. Śremskiej, znajdującego się aktualnie bezpośrednio za wyjazdem z tunelu, za skrzyżowanie z ulicą dojazdową do byłych GS (na wysokość posesji nr 20), pozostawienie na ulicy dojazdowej do byłych GS wyspy rozdzielającej pasy ruchu, dające lepsze pole manewrowe licznym ciężarówkom korzystającym z niej, oraz utworzenia na tej ulicy przejścia dla pieszych, przechodzącego przez ww. wyspę.

Odp.1. W projekcie zagospodarowania terenu uwzględniono wykonanie przejścia dla pieszych we wskazanej we wniosku lokalizacji (ul. Śremska). Rozważana jest również możliwość instalacji aktywnego, wzbudzanego znaku drogowego wraz z doświetleniem tego przejścia. Kwestię zjazdu na drogę wewnętrzną omówiono szczegółowo w punkcie I.14. Wprowadzenie wyspy dzielącej w tym miejscu mogłoby jednak utrudnić manewrowanie, dlatego zamiast niej analizuje się obecnie możliwość maksymalnego poszerzenia zjazdu na drogę wewnętrzną. 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) ogromnych kałuż, 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 /GS (słaba lokalizacja) i Mosina / Śremska / Leśmiana (przystanek Mosina/Sosnowa w bliskim jego sąsiedztwie) a w zamian za nie utworzenie pary 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 mieszkańcy zwrócili uwagę, że część z nich jest niepotrzebna. Zdecydowano o przeprowadzeniu szczegółowej analizy punktów zatrzymania w oparciu o 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 przewidziane 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, których nie można przewidzieć 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 oraz przekraczającym ul. Krosińską pieszym i rowerzystom pierwszeństwo w miejscu, gdzie widoczność jest dosyć mocno ograniczona, dodatkowo spowalniając ruch na samej ul. Śremskiej

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

5. a. Przebudowa skrzyżowania ul. Śremskiej z ul. Jasną przez zainstalowanie na przejściu dla pieszych na wysokości sklepu świateł dotykowych, dających pieszym pewniejsze przejście przez ruchliwą ulicę i tym samym spowolnienie na niej ruchu,
- 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 wychodzić w pas zieleni,
- d. Dodatkowo pomyśleć można o utrzymaniu zabezpieczenia pieszych (barierki) znajdującym się przy przystanku Mosina/Nowe 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 – 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 z platformą przystankową przy krawędzi jezdni.
 - d. Obecnie tworzona dokumentacja przewiduje chodnik o łącznej szerokości 2,30 m, co eliminuje potrzebę stosowania barier ochronnych. Peron autobusowy zaplanowano w pasie ruchu z platformą przy krawędzi jezdni. Jej szerokość wyniesie 2,60 m, a w miejscu przyszłej wiaty przewidziano dodatkowe poszerzenie.
6. Umieszczenie lustra drogowego naprzeciwko wyjazdu z ul. Ptasiej na ul. Śremską tak, aby można było ujrzeć zbliżających się od strony Śremu uczestników ruchu drogowego i polepszyć 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 drogi oraz przejść dla pieszych tuż przy wyjeździe z tunelu. Jest to miejsce o ograniczonej widoczności, gdzie płynne i bezpieczne włączenie się do ruchu 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, wnoszę o zastosowanie nawierzchni o obniżonym poziomie emisji hałasu (tzw. cichej nawierzchni) oraz zaprojektowanie pasów zieleni izolacyjnej.

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

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

Odp.3. Planowana wycinka drzew zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, a nasadzenia kompensacyjne zostaną wykonane zgodnie z decyzją Starosty Poznańskiego. Jednocześnie, z uwagi na gęstą sieć infrastruktury podziemnej, w pasie drogowym nie można wprowadzić zieleni wysokiej (drzew). Rozrastający się system korzeniowy mógłby uszkodzić instalacje podziemne, z kolei w przypadku ewentualnej awarii sieci prace naprawcze doprowadziłyby do zniszczenia samych drzew.

4. Kolizyjność zjazdów i zagrożenie bezpieczeństwa: Projektowane zatoki autobusowe zostały zlokalizowane bezpośrednio na wprost 5 prywatnych posesji. Konstrukcja ta wymusi na mieszkańcach permanentny przejazd przez przystanek na całej jego długości przy każdym wjeździe i wyjeździe. Ruch z posesji będzie odbywał się najpierw bezpośrednio na ciąg pieszo-rowerowy (o szerokości zaledwie 2 m, który oddziela posesje od przystanku), a następnie przez zatokę na ruchliwą drogę powiatową. Generuje to skrajnie 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 całkowicie zabrakło miejsc na bezpieczny postój dla pojazdów kurierskich, dostawców, odbiorców czy służb technicznych i medycznych. Umieszczenie zatoki w 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 autobusowej. W upalne 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. Zasady oraz godziny wystawiania pojemników na czas ich odbioru określa Regulamin utrzymania czystości i porządku na terenie gminy Mosina (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2026 r. poz. 3425). Zgodnie z jego zapisami pojemniki i worki należy wystawić przed posesję najpóźniej do godziny 6:00 w dniu odbioru, a po ich opróżnieniu – niezwłocznie usunąć z pasa drogowego i umieścić na terenie nieruchomości.

7. Niefektywność transportowa (zbyt gęste rozmieszczenie): Obecny projekt zakłada rozmieszczenie zatok co około 250 metrów. Zgodnie z zasadami inżynierii transportu i planowania mobilności, optymalny zasięg dojścia pieszego do przystanku wynosi 400 - 500 metrów. Zbyt gęste usytuowanie przystanków sztucznie wydłuży czas całej podróży, zmuszając autobusy do ciągłego, nieekonomicznego hamowania i 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 obecnie zaproponowanych przez projektanta (zgodnie z lokalizacją w Załączniku nr 1) i zaplanowanie w ich miejsce zatok nr 1 i 2 w nowej 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 pod posesją. Wiele 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 zaprojektowania większej liczby miejsc postojowych. Dodatkowo część miejsc postojowych przedstawionych podczas konsultacji społecznych uległa likwidacji ze względu na napływ do tutejszego 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 zarządcy drogi spoczywa obowiązek zaprojektowania i wybudowania tych zjazdów, niezależnie od tego, czy dany zjazd został wcześniej fizycznie wykonany 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 prywatnych posesji. Jednym z możliwych rozwiązań dla przedsiębiorstw jest zagospodarowanie parkingów bezpośrednio na posesji, gdzie prowadzona jest działalność.

W takim przypadku projekt drogowy zostanie odpowiednio dostosowany (m.in. poprzez wzmocnienie nawierzchni 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 posesji i włączeniem się do ruchu. Powstanie tak szerokiej infrastruktury, przyległej do płotów spowoduje zwiększenie niebezpieczeństwa potrącenia pieszych podczas wjazdu z powodu ograniczonej widoczności.

Odp.3. Zmiana zostanie wprowadzona. Szerokość netto drogi dla pieszych i rowerów – zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi – wyniesie co najmniej 3,0 m. Dokładny przebieg trasy jest uzależniony od lokalizacji infrastruktury podziemnej, 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 hulajnóg elektrycznych, 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 szczególnej ostrożności. W takiej sytuacji poziom bezpieczeństwa podnosi odrębna droga dla rowerów, odsunięta od granic posesji. Takie rozwiązanie było zapewnione w pierwotnej wersji projektu.

Z poważaniem


Zastępca Burmistrza