

załącznik Nr 2 - do formularza zgłoszeniowego projektu do PBO 24

**V. Opis projektu: Wydłużenie przystanku Kórnicka w kierunku ronda Rataje –
wnioskodawca Jan Kwiatkowski**

Projekt wydłużenia tego przystanku był tematem interpelacji Radnego miasta Poznania Pana Michała Grzesia z 22.12.21r., oraz artykułu z 13.1.22r. opublikowanego na stronie www.epoznan.pl, pt. "Węzeł tramwajowy Kórnicka: przystanki na Jana II za krótkie?" – zrzut z ekranu tego art. stanowi zał. Nr 4.

Niestety w odpowiedzi na ww. interpelację, podpisaną przez Zastępcę Prezydenta Miasta Poznania, Pana Jędrzeja Solarskiego, podano – cytat: „ brak jest możliwości wydłużenia tego przystanku, co wynika z konieczności zachowania rezerwy terenowej pod budowę trzeciego pasa ruchu. Maksymalne zbliżenie jezdni do torowiska umożliwi oddalenie jej od istniejącej zabudowy. Wykonawca zadania pn. "korekta funkcjonowania układu komunikacyjnego w rejonie ronda Rataje w Poznaniu", został zobowiązany do zaprojektowania chodnika, drogi rowerowej i infrastruktury podziemnej po zachodniej stronie ul. Jana Pawła II, tak aby była możliwość dobudowania w przyszłości trzeciego pasa jezdni”.

Na podstawie przeprowadzonej przeze mnie szczegółowej wizji lokalnej, wraz wykonaniem niezbędnych pomiarów w obrębie tego przystanku (które uwzględniłem na moich załączonych rysunkach Nr 5 i 6), stwierdzam, co następuje:

- 1) faktycznie, nie tylko został zaprojektowany ale i wykonany, po stronie zachodniej ul. Jana Pawła II (na całym odcinku tj. od ul. Kórnickiej do ul. św. Rocha):
 - chodnik – z myślą o dobudowie trzeciego pasa jezdni
 - droga rowerowa – myślą jw., oraz
 - zarezerwowano teren zielony, (na którym rośnie 6 drzew-do wycinki) przylegający do krawężnika ulicy, pod budowę trzeciego pasa jezdni ul. Jana Pawła II – o szerokości 3,5m,

- 2) maksymalne zbliżenie trzeciego planowanego pasa jezdni do torowiska tramwajowego, a tym samym oddalenie jego od istniejącej zabudowy, jest możliwe niestety tylko dla jednego (i to mniejszego) z dwóch budynków znajdujących się po zachodniej stronie ul. Jana Pawła II, ponieważ teren przylegający do torowiska zwęża się w stronę ronda Rataje, z 5,8 m, w obrębie przejścia dla pieszych/początku przystanku, do 0,9m na wysokości budynku wielorodzinnego (bloku IV kond.).
A zatem, podsumowując: istnieje możliwość oddalenia trzeciego projektowanego pasa jezdni od jednego budynku mieszkalnego, a w przypadku drugiego budynku(bloku) – brak takiej możliwości.

Sądzę, że oddalenie trzeciego planowanego pasa jezdni od zabudowy, (co dotyczy, niestety tylko jednego budynku zlokalizowanego na skrzyżowaniu ulic Kórnickiej i Jana Pawła II), ma za zadanie zmniejszenie uciążliwości generowanej przez transport kołowy i szynowy w tym miejscu.

Jednakże, praktycznie w tym miejscu bardzo dokuczliwym źródłem emisji hałasu, są nie ekologiczne niektóre tramwaje - pod względem generowania hałasu, których podwozia w momencie pokonywania zakrętów –na skrzyżowaniu ulicy Jana Pawła II z ul. Kórnicką i skrętem w kierunku Górnego Tarasu Rataj – emitują bardzo dokuczliwy hałas.

Pragnę dodać, że w podobnej sytuacji uciążliwego oddziaływania hałasu komunikacyjnego, znaleźli się mieszkańcy budynku znajdującego się przy ul. Bolesława Krzywoustego 40, po modernizacji

tego odcinka dojazdowego do ronda Rataje - polegającej na poszerzeniu jego w tym miejscu, tj. zwiększeniu ilości pasów do czterech po stronie północnej i do trzech po przeciwnej stronie. Budynek ten znajduje się w odległości tylko 9,6 m, od krawężnika ul. Bolesława Krzywoustego.

3) sądzę, że projektant, na którego powołuje się Pan Prezydent m.Poznania, w odpowiedzi na interpelację, przewidział również zachowanie w istniejącej lokalizacji dwóch słupów trakcyjno-oświetleniowych – zlokalizowanych po stronie wschodniej omawianego odcinka ul.Jana Pawła II, jeden znajduje się na terenie tego przystanku (w odl.39,5 m od przejścia dla pieszych/początku przystanku, a drugi w odl. 10,5 m od przejścia dla pieszych/początku przystanku , w kierunku ronda Śródka.

Takie rozwiązanie byłoby optymalne, tzn. korzystne dla pasażerów i mieszkańców budynku zlokalizowanego bliżej tego przystanku.

Gdyby przyjąć, że tak zaprojektowano poprowadzenie trzeciego pasa jezdni, to wówczas nawet wskazane byłoby wydłużenie przystanku, aby na nim mogła się pomieścić taka sama ilość pasażerów, przy zwężonej szerokości przystanku.

Na załączonym wielkoformatowym rysunku (zał.Nr 5) wkreśliłem linią przerywaną - koloru czerwonego możliwą granicę (**przy pozostawieniu na swoim miejscu ww. dwóch słupów trakcyjno-oświetleniowych**) podziału terenu przystanku – w celu dobudowania trzeciego pasa jezdni.

Jak wynika z tego załączonego rysunku (wykonanego w skali), najbardziej racjonalnym rozwiązaniem tego problemu komunikacyjnego, byłoby zwężenie przystanku tylko od przejścia dla pieszych/początku przystanku do słupa (znajdującego się na terenie przystanku).

Linią przerywaną zazaczyłem granicę podziału terenu przystanku, gdyby przestawiono te słupy trakcyjno-oświetleniowe bliżej torowiska – oczywiście, kosztem zmniejszenia powierzchni przystanku.

Projekt – wniosek pt. „wydłużenie przystanku Kórnicka w kierunku Ronda Rataje” – jest zgodny z zasadami projektowania uniwersalnego, uwzględnia potrzeby osób z niepełnosprawnościami i będą mogli z niego korzystać wszyscy mieszkańcy w możliwie najszerszym zakresie.

podpis wnioskodawcy:

