

**IX. Uzasadnienie realizacji projektu: Wydłużenie przystanku Kórnicka, zmodernizowanego w 2021r. – ciąg dalszy**

Realizacja tego projektu ma na celu usprawnienie funkcjonowania przystanku Kórnicka, w kierunku ronda Rataje, na tym ważnym węźle przesiadkowym, poprzez:

1. **usprawnienie komunikacji tramwajowej**, na tym przystanku, na którym po realizacji tego projektu będą mogły się jednocześnie zatrzymywać dwa składy tramwajów, co w rezultacie przyspieszy i ułatwi przesiadkowanie,
2. **wyeliminowanie tarasowania przejścia dla pieszych i rowerzystów, przez drugi najjeżdżący tramwaj,**
3. **zmniejszenie (ewent .wyeliminowanie) kolejkowania się tramwajów** dojeżdżających do tego przystanku z trzech kierunków, co wpłynie na skrócenie czasu przejazdu tramwajów.

Projekt wydłużenia przystanku tramwajowego „Kórnicka”, w kierunku ronda Rataje w ramach PBO, jest przeze mnie składany po raz drugi. Pierwszy projekt w ramach PBO 2024, został odrzucony mimo, że odwołałem się pisemnie, od jego negatywnej opinii.

Niestety Komisja Odwoławcza, pod przewodnictwem przedstawiciela ZTM, działająca w trybie on-line (co jest wielkim niedopatrzeniem autora Regulaminu PBO, gdyż skutkuje to brakiem jakiegokolwiek notatki, prot. rozbieżności, z posiedzenia takiej komisji-co jest oczywiście „na rękę takiej komisji”), nadal podtrzymywała swoje nieuzasadnione argumenty odmowy realizacji tego projektu- mianowicie, że brak jest zarezerwowanego terenu pod budowę trzeciego pasa ruchu w ul. Jana Pawła II, co uniemożliwia wydłużenie tego przystanku.

Oczywiście, jest to nieprawdą, bo nie tylko (jak podawało ZTM w swojej korespondencji), zaprojektowano, **ale i wykonano** w ramach zadania inwestycyjnego pn. „korekta funkcjonowania układu komunikacyjnego w rejonie Ronda Rataje”, przebudowę chodnika i ścieżki rowerowej, w układzie uwzględniającym zamiar budowy dodatkowego pasa ruchu, **ale także już wówczas zarezerwowano (co można stwierdzić na miejscu) teren pod dodatkowy pas ruchu wynoszący tyle ile potrzeba, tj. 3,5m szer., który aktualnie stanowi trawnik- pomiędzy krawężnikiem ul. Jana Pawła II, a ścieżką rowerową**, na odcinku, pomiędzy ulicami Kórnicką i św.Rocha.

Aby się o tym przekonać, zaproponowałem przedstawicielowi ZTM (biorącemu udział w tym spotkaniu odwoławczym) wizję lokalną, ale zapewne wiedząc, że jest faktycznie zarezerwowany teren pod budowę dodatkowego pasa ruchu, Ów Przedstawiciel nie zareagował na tą propozycję, jednocześnie twierdząc, że teren przewidziany pod wydłużenie przystanku jest nieodpowiedni, pod względem szerokości, co było dla mnie wielkim zaskoczeniem, bo wcześniej, ani teraz , nikt nie podnosił tej kwestii –jako niemożliwości wydłużenia tego przystanku. Poprosiłem zatem, aby to niewiarygodne stwierdzenie zostało przekazane mi na piśmie – niestety do dzisiaj nie otrzymałem z ZTM żadnego potwierdzenia w tej sprawie, co bardzo źle świadczy o takiej formie odwoławczej do projektów PBO – bo obywatel jest skazany z góry na przegraną, gdyż nikt za nim się nie wstawi w słusznej sprawie. **W Komisji odwoławczej powinien uczestniczyć bezstronny fachowiec, albo winna być sporządzona opinia takiej osoby o danym projekcie** – aktualnie taka komisja, jest instytucją stronną, a zatem nie demokratyczną. W Poznaniu jest wiele przystanków o węższych peronach, np.

peron przystanku tramwajowego „Os. Rzeczypospolitej” w kierunku Ronda Rataje, na całej długości, ma szerokość tylko 1,8 m, a ten zgłoszony do wydłużenia – zwęża się z 3m do 2,2m.

Ponadto, na tym spotkaniu odwoławczym (w trybie on-line) przedstawiciel ZTM stwierdził, że inwestorowi udzielono gwarancji na wykonaną inwestycję (ale nie podano na co konkretnie i na ile lat), pod warunkiem, że nie będą wprowadzane zmiany w trakcie jej użytkowania – co moim zdaniem w przypadku tak niewielkiej zmiany, jakim jest wydłużenie przystanku nie zmieni warunków gwarancji, bo to nie wpłynie na pogorszenie, a wręcz przeciwnie na polepszenie funkcjonalności tego przystanku. Oczywiście zmiany w zakresie torowiska, trakcji tramwajowej, nawierzchni jezdni zmodernizowanych dróg, mogą być przyczyną utraty gwarancji, ale w tym przypadku, gdy mamy do czynienia z „mini” terenem o pow. ok.70m kw., nieeksploatowanym na co dzień, to chyba byłoby przesadą, aby po zmianie nawierzchni tego mini terenu – utracono by gwarancję na cały zakres wykonanej inwestycji. I tutaj jest pole do odpowiedniego działania- uzasadnienia, dla ZTM –aby zrealizować zakres mojego potrzebnego projektu, nie tracąc jednocześnie gwarancji na cały wykonany zakres inwestycji .

Ale tak się nie stanie, bo moim zdaniem ZTM broni się wszelkimi możliwymi sposobami przed wykonaniem wydłużenia tego przystanku, aby nie był posądzony, że to na skutek Ich zaniechania-przeoczenia, nie powstał we właściwym czasie ww .przystanek podwójny „Kórnicka”, na tak ważnym węźle przesiadkowym.

I w ten oto sposób, obywatel zgłaszający usprawnienie komunikacji miejskiej, staje się niejako winny, tego, że ZTM nie wywiązał się z tego obowiązku, we właściwym czasie, a dowodem na to jest, np. uciekanie się do kłamstw (a to przez brak terenu pod budowę trzeciego pasa ruchu-choć on jest zarezerwowany, a to za małą szerokość terenu na wydłużenie przystanku), zamiast wykazać się odrobiną dobrej woli w realizacji tego projektu.

Wydłużenie tego przystanku tramwajowego, było już przedmiotem:

- 1) interpelacji Radnego Pana Michała Grzesia z 22.12.2021 , na moją prośbę
- 2) artykułu zamieszczonego na stronie portalu „epoznan” w dniu 13.01.2022r. pt.” Węzeł tramwajowy Kórnicka: przystanki na Jana Pawła II za krótkie ?”
- 3) projektu w ramach PBO 2024 – nie dopuszczonego do realizacji, na skutek stroniczej odmowy ZTM
- 4) interpelacji Radnego Pana Pawła Sowy z 11.3.2024 , na moją prośbę.

ad.4) W odpowiedzi na interpelację Radnego Pana Pawła Sowy z dnia 26.3.24r. stwierdzono „o dziwo”, że odrzucenie mojego projektu pn.”Wydłużenie przystanku Kórnicka w kierunku Ronda Rataje w ramach PBO 2024, była całkowicie uzasadnione ??., ale dlaczego, no właśnie, nie z powodów o których mowa była na spotkaniu odwoławczym.

To jest przykład, na brak jakiegokolwiek dobrej woli ze strony ZTM w realizacji tego projektu – co prawda **nie powołano się, że powodem odrzucenia projektu** w ramach PBO 24 (bo przynajmniej tak wynikało z rozmowy prowadzonej -w trybie on-line- między mną a przedstawicielem ZTM w dniu 13.9.23r. w ramach komisji odwoławczej, **była zbyt mała szerokość terenu przeznaczona na wydłużenie przystanku – jak wówczas twierdził przedstawiciel ZTM – bo na tym temacie skończyła się nasza rozmowa.**

**A zatem z ww. odpowiedzi wynika, że powodem odrzucenia realizacji projektu nie była przyczyna merytoryczna, tylko formalna. A zatem wg mnie projekt mógł być przyjęty do realizacji –gdyby**

poproszono mnie, o dopisanie kwoty przeznaczonej na wykonanie kompleksowej analizy realizacji tego projektu, oraz na wykonanie projektu technicznego (albo ZTM mógł sam dopisać te kwoty- bo ma prawo tak uczynić), tym bardziej, że nie każdy składający projekt zna wymagania jakie stawia inwestor – w tym przypadku ZTM, dla danej inwestycji, oraz orientuje się, ile co kosztuje. Gdyby ZTM zależało na szybkiej realizacji tego projektu – który dostosowuje zmodernizowany przystanek do standardów europejskich, to sam by uzupełnił projekt o te brakujące pozycje i kwoty, aby nie przeciągać w nieskończoność, to co powinno być już, w odpowiednim czasie, wykonane.

Ponadto, przed spotkaniem (i nawet do pewnego momentu w trakcie spotkania) odwoławczym ZTM twierdził, że projekt nie może być zrealizowany, bo głównym powodem jest to, że nie zarezerwowano odpowiedniego terenu na dobudowę dodatkowego pasa ruchu – co uniemożliwiało wydłużenie tego przystanku. „O dziwo” wreszcie po prawie trzech latach od rozpoczęcia moich starań o wydłużenie tego przystanku – nie podnoszono w omawianej odpowiedzi, sprawy braku zarezerwowanego terenu pod dobudowę trzeciego pasa ruchu w ul. Jana Pawła II – a zatem jak się mawia, lepiej później, niż wcale.

Dalej można w tej odpowiedzi z 26.3.24r. przeczytać pokrętne wytłumaczenie, pokrętne bo już w trakcie realizacji ww. zadania inwestycyjnego zarezerwowano teren o szer. 3,5 m – stanowiący trawnik, między krawężnikiem ul. Jana Pawła II a ścieżką rowerową – a zatem odwoływanie się do byłych i obecnie obowiązujących przepisów w tym zakresie, jest dość niefortunne – delikatnie mówiąc.

Na zakończenie tej odpowiedzi na tą interpelację, mamy do czynienia z wielkim utyskiwaniem – jakie to wielkie problemy stworzyło sobie ZTM nie dopilnowując aby w odpowiednim czasie wykonano wydłużenie przystanku Kórnicka, które ma zniechęcić autora projektu do proponowania zmiany czegoś, co chyba wg ZTM jest prawidłowe, a mianowicie, że należy sporządzić koncepcję, która wymaga WIELU DZIAŁAŃ PRZYGOTOWAWCZYCH – jestem ciekaw jakich, skoro chyba musiała być opracowana jakaś koncepcja w ramach ww. zadania inwestycyjnego, na podstawie której zarezerwowano teren pod dobudowę trzeciego pasa ruchu, lokalizując odpowiednio- w odpowiednich odległościach - (docelowo) ścieżkę rowerową, chodnik oraz infrastrukturę (dwa słupy trakcyjne – jeden na powierzchni peronu przystankowego, a drugi (następny w kier. północnym) między torowiskiem a krawężnikiem ul. Jana Pawła II.

Niestety, wobec utraty zaufania do ZTM – możliwość realizacji mojego projektu powinna być przeanalizowana przez niezależnego specjalistę (a wynik tej wstępnej analizy powinien być na piśmie – zamiast słownej opinii Komisji odwoławczej, w trybie on-line – która jak się teraz okazało, jest nie wiarygodna, bo była podszyta nieprawdami.

Uprzejmie proszę UM, po otrzymaniu mojego projektu w ramach PBO 2025 o zlecenie (w miarę możliwości finansowych) niezależnemu specjalście wykonania pisemnej wstępnej analizy możliwości realizacji wydłużenia przystanku tramwajowego Kórnicka w kierunku Ronda Rataje, gdyż ta mini inwestycja powinna być zrealizowana z Budżetu Miasta (w ramach budżetu Miasta lub budżetu obywatelskiego).

Po wspólnej wstępnej analizie tego zagadnienia z Radnym Panem Pawłem Sową stwierdziliśmy, że istnieje możliwość realizacji wydłużenia tego przystanku, oraz wykonania dobudowy trzeciego pasa ruchu w ul. Jana Pawła II - bez konieczności zmniejszania powierzchni części wydłużonego przystanku.

Ewentualnie może ulec zmniejszeniu powierzchnia istniejącego przystanku, gdyby nadal aktualne było odsunięcie dodatkowej jezdni od budynku jednopiętrowego biurowo-mieszkalnego, zlokalizowanego przy skrzyżowaniu ul. Jana Pawła II z ul. Kórnicką, co nie jest jedynym panaceum

na zmniejszenie w tym miejscu nadmiernej emisji hałasu (bo w tym miejscu skręcające tramwaje wywołują bardzo dokuczliwą emisję hałasu). Ponadto należy dodać ,że odsunięcie dodatkowego pasa ruchu (kosztem umniejszenia pow. istniejącego przystanku) w celu wyeliminowania hałasu, dotyczy tylko tego wyw.budynku , bo w miejscu gdzie znajduje się blok IV kondygnacyjny, nie ma możliwości odsunięcia dodatkowego pasa ruchu od tego bloku, gdyż w tym miejscu (przy torowisku brak takiej możliwości terenowej). Uważam, że należy przeanalizować celowość odsunięcia dodatkowego pasa ruchu w miejscu, gdzie znajduje się jednopiętrowy budynek biurowo-mieszkalny (bo nie wiem, ile tam mieszka osób) – kosztem zmniejszenia szerokości istniejącego przystanku. Ponadto, co jest chyba ważne okna tego budynku są zlokalizowane od strony ul. Kórnickiej i od ogródka.

podpis zgłaszającego projekt:

