

<ul style="list-style-type: none"> • Miasto mówi „trolejbus” • Kolejny komunikat głosi, że tramwaj „niedasie” • Na prezentacji wyliczane są zalety trolejbusu • A następnie urzędnicy mówią, że głosy za tramwajem są przedwczesne, bo o niczym jeszcze nie zdecydowano: „Prezydent nie podjął i w najbliższym czasie nie podejmie takiej decyzji. Wszelkie protesty są więc niepotrzebnym wywoływaniem niepokoju społecznego.” • ..i dlatego te głosy są cenne gdyż jakby zdecydowano to by było za późno ☺ 	
Propozycja miasta	Komentarz
<p>2 warianty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trolejbus/autobus do Małych Garbar (a nawet dalej!) - Tramwaj ale tylko do Wilczaka 	<p>Warianty są NIEporównywalne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dlaczego już w samym założeniu tramwaj podaje się jako opcję krótszą i nie prowadzącą bezpośrednio do centrum? - Dlaczego porównuje się wersję drogową prowadzącą do sedna dzisiejszych Naramowic (oczekiwanie społeczne) z tramwajem na Rubież, od dawna uznawaną przez stronę społeczną jako uzupełniająca, a nie podstawowa dla Naramowic.
Budowa węzła Naramowicka/Lechicka	<p>Dlaczego mnożyć koszty inwestycji przez budowę węzła dla III ramy skoro długie lata nie zostanie ona zrealizowana?</p> <p>Dlaczego nie zbudować wpierw torowiska tramwajowego w poziomie jezdni, z którego korzyści uzyskiwane byłyby do czasu powstania wiaduktu w przyszłości.</p>
<p>Stacje Poznańskiego Roweru Miejskiego</p> <ul style="list-style-type: none"> - opcja T/A – 20 sztuk - Opcja Tramwaj – 10 sztuk 	<p>Jakie znaczenie dla systemu rowerowego ma wybór opcji tramwaj/trolejbus/autobus? SRM powinien być realizowany niezależnie od inwestycji na Naramowice w kontekście całego miasta.</p>
<p>Koszt maksymalny wersji A/T to 261,2 mln zł, podstawowej to 178 mln zł.</p>	<p>Podane kwoty nie uwzględniają w ogóle:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zakupu taboru - Realizacji zajezdni trolejbusowej i obsługi z tym związanej - Kwoty dofinansowanie unijnego
Opcja A/T - Buspasy	<p>Buspasy nie będą istnieć na całym odcinku w obie strony (np. Szelągowska w 1 stronę, Droga Dębińska bez buspasu), przez co mieszkańcy nie unikną utrudnień z jakimi zmagają się obecnie. Opóźnienia w jedną stronę będą także wpływać na punktualność całej linii.</p>
<p>Długość buspasów w wariantcie A/T wg prezentacji: 9,1 – 10km zależnie od wariantu. Oznacza to, że długości buspasów są liczone w obie strony.</p> <p>Długość torowiska tramwajowego na odcinku Rubież – Wilczak wg prezentacji: 4,4km. Oznacza to, że długość torowiska jest liczona w jedną stronę.</p>	<p>Dlaczego nie stosuje się jednakowego podawania wielkości?</p>
<p>Cena wozokilometra: Trolejbus: 8,25zł/km (średnia z 3 polskich miast)</p>	<p>Dlaczego miasto nie podaje kosztów utrzymania dla infrastruktury drogowo-</p>

<p>autobus: 7,52zł/km tramwaj: 16,65zł/km (z uwzględnieniem kosztów utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej)</p>	<p>sieciowej w przypadku realizowania wariantu A/T? Jest liczona amortyzacja torowiska, a nie jest liczona amortyzacja ulic.</p>
<p>Koszt 15,3km trasy trolejbusowej wraz z niezbędną przebudową infrastruktury drogowej na odcinku Naramowice – Dębina to ok. 265 mln zł czyli ok 17,3mln zł/km</p>	<p>Dlaczego porównuje się do średniej ceny dalsze, znacznie tańsze, odcinki skoro jest mowa o połączeniu Naramowic? Dlaczego wcześniej koszt wariantu podstawowego dla A/T podaje się 251,9 mln zł (odcinek Naramowice – K.Jadwigii), koszt opcji dodatkowych to 63,2mln zł, a do średniej liczy się coś innego?</p>
<p>„Przy wyborze wariantu A/T nastąpi także modernizacja sieci drogowej (bez zwiększania przekroju dróg dostępnych dla samochodów) oraz ścieżek rowerowych, natomiast w przypadku wariantu tramwajowego, wybudowany będzie tylko węzeł Naramowicka”</p>	<p>Od kiedy budowa tramwaju uniemożliwia remont drogi rowerowej albo jezdni? Jest to wyraźne stawianie trasy tramwajowej w opozycji do ruchu samochodowego.</p>
<p>Czas dojazdu tramwajem z Naramowic do (wg prezentacji): galerii MM: 27 minut Starego Browaru: 35 minut T/A: galeria MM: 25 minut Stary Browar: 26 minut</p>	<p>Skąd się bierze różnica w dojeździe do Starego Browaru? Tramwaj przecież można także dociągnąć do K. Jadwigii ulicą Garbary. Poza tym, dobór miejsc jest zawsze subiektywny: starczy wybrać np. R. Śródka albo Most Teatralny by dojazd tramwajem był szybszy. W samym centrum Poznania są Stary Rynek i plac Wolności. Dodać należy, że w stronę Naramowic te czasy byłyby inne z powodu braku buspasów w tym kierunku.</p>
<p>„Planowana trasa T/A zapewni dojazd do zabudowanej części os. Naramowice natomiast trasa tramwajowa (wg przebiegu planowanego w studium) na dużym odcinku realizowana byłaby dla obszarów, które dopiero przewidziane są pod zabudowę”</p>	<p>1. Studium nie przewiduje realizacji trasy Trolejbusowej. Dlaczego Prezydent przewiduje możliwość wprowadzenia tej zmiany, a nie uwzględnia możliwości wprowadzenia zmiany trasy tramwajowej? 2. O wprowadzenie zmian w studium, tak by w studium był przewidziany tramwaj do zabudowanej obecnie części Naramowic wnioskowały już nie raz organizacje społeczne. Dlaczego Prezydent nie poparł tego wniosku a teraz zaślania się stanem obecnym?</p>
<p>Rozbudowa trasy trolejbusowej: wg prezentacji możliwa jest rozbudowa tej trasy w kierunku niezabudowanej części Naramowic, Os. Różany Potok czy też Dębiny.</p>	<p>Rozbudowana może zostać także trasa tramwajowa. Natomiast niektóre realizacje można po prostu połączyć liniami autobusowymi.</p>
<p>„Trasa Trolejbusowa w układzie średnicowym będzie umożliwiać przesiadkę na wszystkie 4 trasy tramwajowe przecinające Wartę.”</p>	<p>Trasa tramwajowa również. Natomiast trasa trolejbusowa uniemożliwia wprowadzenie bezpośrednich połączeń np. z Rondem Śródka, 27 Grudnia, Kaponierą itd., a tramwaj stanowiąc element sieci to umożliwia, zwiększając atrakcyjność oferty transportowej. Trolejbus zmusza do przesiadek, podczas gdy linie tramwajowe można poprowadzić bezpośrednio do wielu</p>

	miejsc w Poznaniu na wydzielonych, istniejących, torowiskach.
„Tramwaj jest o 100% głośniejszy niż autobus”	Ale to że Tramino od Ikarusa? Tramino od najgorszego autobusu podmiejskiego? Czy może skrzypiąca Tatra w stosunku do autobusu elektrycznego? Trolejbus (Hess): ok. 72db, Tramino: 74db
	Na jakiej podstawie w prezentacji pada stwierdzenie, że trolejbus jest tańszy? Zgodnie z nowymi wytycznymi dot. pieniędzy z UE: „Tymczasem w projekcie programu Infrastruktura i Środowisko, z którego będzie najwięcej unijnych pieniędzy na komunikację, widnieje zapis, że w miastach posiadających tramwaje „preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego”. Dodając do tego możliwość stworzenia węzła Garbary oraz niechęć UE do finansowania budowy dróg (budowa Nowonaramowickiej to część wariantu A/T) wariant A/T może nie otrzymać dofinansowania z UE (lub otrzymać niewielkie) podczas gdy wariant tramwajowy może otrzymać maksymalne dofinansowanie spełniając wszystkie wymogi. I tramwaj wyjdzie wtedy taniej.

Na szczęście zdaniem urzędników, mimo ich wielkiej chęci przekonania wszystkich do wariantu A/T, taka decyzja ponoć jeszcze nie została podjęta:

- „Prezydent nie podjął i w najbliższym czasie nie podejmie takiej decyzji. Wszelkie protesty są więc niepotrzebnym wywoływaniem niepokoju społecznego.”
- „dyskusja o konkretnych rozwiązaniach w transporcie publicznym na Naramowicach dopiero przed nami. Nie możemy podjąć decyzji już teraz, bo ważnych argumentów dostarczy do niej dopiero gotowy plan transportowy. Nie ma też konkretnych wyliczeń oraz analiz pozwalających na opracowanie ostatecznej koncepcji rozwiązań transportowych dla tego rejonu. ”