

Dwa tygodnie temu zespół trzech stowarzyszeń zaproponował przebieg trasy tramwajowej na Naramowice jako optymalne rozwiązanie dla problemów komunikacyjnych tej dynamicznie rozwijającej się dzielnicy (<http://idp.org.pl/?p=650>)

Propozycję trasy, wraz ze wszystkimi jej atutami, przedstawiliśmy opinii publicznej zapraszając do udziału w konsultacjach społecznych. Chcieliśmy tym samym rozpocząć otwartą dyskusję na temat najlepszego rozwiązania dla Naramowic wybranego przez mieszkańców. W ten sposób niestety po raz kolejny przejmujemy rolę miasta, które z taką inicjatywą powinno wyjść już znacznie wcześniej. Urzędnicy uspokajają twierdząc, że żadne decyzje nie zapadły i konsultacje odbędą się pod koniec br.

Niestety w tym samym czasie pewne dość konkretne decyzje oraz ustalenia już zapadają.

Po pierwsze, w Wieloletniej Prognozie Finansowej na lata 2014-2022 pojawiły się dwa warianty: autobus - trolejbus i tramwaj. Materiał porównawczy w sposób tendencyjny i nieprawdziwy wskazywał zalety trolejbusu nad tramwajem, a wartość merytoryczna porównania stała na bardzo niskim poziomie, co też wykazaliśmy przeprowadzając jego wnikliwą analizę.

Kolejny dokument, Plan Transportowy Aglomeracji Poznańskiej, którego konsultacje zakończą się już 4 lutego br. w znacznym stopniu uściśla plany miasta dotyczące Naramowic.

Najpierw, na stronie 58, pojawia się krótka wzmianka o tramwaju:

„Zwiększenie dostępności tramwaju to przede wszystkim tramwaj na Naramowice, do Os. Kopernika czy na Wolne Tory.”

Niestety kolejne fragmenty strategicznego planu budzą już znaczne wątpliwości.

Na stronie 67 pojawiają się wyraźne zalecenie co do organizacji transportu publicznego w Poznaniu, w tym Naramowic:

„Sieć publicznego transportu zbiorowego, na której planowane są przewozy użyteczności publicznej kształtowana będzie według następujących zasad:

[...]

3. Dopuszcza się wprowadzenie odcinków nowego systemu publicznego transportu zbiorowego – BRT. Są to odcinki (w nawiasach podano zalecane lata realizacji):

a. Planowana ulica Nowa Naramowicka od skrzyżowania z ulicą Rubież –Jasna Rola do połączenia z ulicą Naramowicką. (2014-2025)

b. Ulica Naramowicka od planowanej ulicy Nowej Naramowickiej do ulicy Szelągowskiej. (2014-2025)

c. Ulica Szelągowska od ulicy Naramowickiej do ulicy Garbary. (2014-2025)

d. Ulica Garbary od ulicy Szelągowskiej do skrzyżowania z ulicą Małe Garbary. (2014-2025)

e. Ulica Garbary od skrzyżowania z ulicą Małe Garbary do skrzyżowania z ulicą Wielką. Dwa jednokierunkowe odcinki: w kierunku południowym ulicą Garbary od skrzyżowania z ul. Wielką do skrzyżowania z ul. Strzelecką, w kierunku północnym ulicą Kazimierza Wielkiego, ulicą Mostową aż do ul. Wielkiej. Odcinki te mogą ulec zmianie po wybudowaniu ulicy Ewangelickiej. (2014-2025)

f. Ulica Strzelecka od skrzyżowania z ulicą Garbary do skrzyżowania z ulicą Królowej Jadwigi. (2014-2025)”

W kolejnym fragmencie pojawia się zapis o dopuszczeniu tramwaju na Naramowice, jednak w zupełnie innym miejscu:

„7. Dopuszcza się wprowadzenie nowych odcinków sieci tramwajowej uzależnionych pozytywnym wynikiem analiz techniczno-ekonomicznych (w nawiasach podano zalecane lata realizacji):

e. Połączenie tramwajowe na Naramowice od Ronda Solidarności przez ulicę Murawa do ulicy Rubież i pętli tramwajowej na Naramowicach.”

Następny akapit wyraźnie określa priorytety dla poszczególnych inwestycji. W pierwszej kolejności miałby powstać system BRT. Dopiero po jego uruchomieniu rozważa się tramwaj przez ulicę Murawa, a na samym końcu jako **alternatywa** pozostaje tramwaj od Pętli Wilczak do Naramowic:

„Połączenie to powinno być wybudowane dopiero po uruchomieniu na Naramowicach systemu BRT i analizie techniczno-ekonomicznej, która może wykazać konieczność rezygnacji z tego odcinka. Alternatywnie połączenie od Pętli Wilczak wzdłuż ulicy Naramowickiej i Nowej Naramowickiej do pętli tramwajowej na Naramowicach. (2014-2025)”

Całość dopełnia tabelka przedstawiająca planowany harmonogram prac, w którym już teraz system BRT bez wykonania żadnych analiz uznaje się za **zalecany**:

14. PROPONOWANY HARMONOGRAM WDRAŻANIA INWESTYCJI ROZWOJOWYCH ZWIĄZANYCH Z PLANEM TRANSPORTOWYM

<i>Lata 2014-2020 Inwestycje rozwoju sieci wymagane Planem transportowym objęte propozycją wnioskowania o środki unijne z rozdziału 2014-2020</i>	<i>Lata 2021-2025 Inwestycje rozwoju sieci wymagane Planem transportowym</i>	<i>po 2025 r. Inwestycje kierunkowe rozwoju sieci nieobjęte zakresem inwestycji rozwojowych Planu transportowego</i>
<i>Budowa systemu BRT od Naramowic do ul. Królowej Jadwigi. Inwestycja wymaga pozytywnej oceny analizy techniczno-ekonomicznej.</i>	<i>Budowa systemu BRT od Naramowic do ul. Królowej Jadwigi. Inwestycja wymaga pozytywnej oceny analizy techniczno-ekonomicznej.</i>	<i>Budowa połączenia tramwajowego od ul. Królowej Jadwigi do Pętli Wilczak w przypadku rezygnacji z <u>zalecanego</u> systemu BRT.</i>
<i>Opcjonalnie budowa połączenia tramwajowego od Pętli Wilczak wzdłuż ulicy Naramowickiej i Nowej Naramowickiej do pętli tramwajowej na Naramowicach.</i>	<i>Opcjonalnie budowa połączenia tramwajowego od Pętli Wilczak wzdłuż ulicy Naramowickiej i Nowej Naramowickiej do pętli tramwajowej na Naramowicach.</i>	
<i>Alternatywnie budowa połączenia tramwajowego od ul. Królowej Jadwigi do Pętli Wilczak w przypadku rezygnacji z <u>zalecanego</u> systemu BRT.</i>	<i>Alternatywnie budowa połączenia tramwajowego od ul. Królowej Jadwigi do Pętli Wilczak w przypadku rezygnacji z <u>zalecanego</u> systemu BRT.</i>	

Zastanawiamy się jak zapisy tego dokumentu mają się do słów Z-CY Dyrektora Biura Koordynacji Projektów UM Grzegorza Kamińskiego wypowiedzianych dla telewizji WTK 20 stycznia br. :

„Dzisiaj nie definiujemy jeszcze, jakie to mają być konkretnie rozwiązania. Wskazujemy pewne kierunki w jakich chcielibyśmy w przyszłości rozwiązać problemy komunikacyjne na Naramowicach.

[...]

Zakładam, że rozwiązanie powinno być do końca roku znane.”

A także do słów Prezydenta Grobelnego cytowanych na stronie pozn.pl/mim/rzecznik:

„(...) 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. „

Czyżby tymi argumentami miały być zapisy mówiące o tym, że system BRT jest „zalecanym” rozwiązaniem?

Wygląda na to, że projektowanie rozwiązania komunikacyjnego dla Naramowic wpisuje się w szereg innych inwestycji przeprowadzonych w ostatnich latach w Poznaniu, których wspólnym mianownikiem jest fasadowość konsultacji społecznych vide układ komunikacyjny przy skrzyżowaniu Matyi/Towarowa lub przebudowy ulic takich jak Bukowska i Grunwaldzka.

W tym miejscu po raz kolejny apelujemy do Prezydenta Miasta Poznania aby przeprowadzić szerokie, otwarte konsultacje społeczne w sprawie rozwiązań komunikacyjnych dla Naramowic. Niezbędne jest natychmiastowe wykonanie analiz techniczno-ekonomicznych, do których wgląd będą mieli mieszkańcy oraz przygotowanie się do realizacji postulatu, który z tych konsultacji – głosu mieszkańców – wyniknie.

Apelujemy do mieszkańców, szczególnie Naramowic, aby wzięli udział w kończących się już konsultacjach społecznych nad projektem Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej i wyrazili swoją opinię na temat pożądanых rozwiązań komunikacyjnych dla Naramowic.