



Jakub Nowotarski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia
jakub.nowotarski@rada.wroc.pl

Sz. P. Jacek Sutryk
Prezydent Wrocławia

Szanowny Panie Prezydencie,

Na podstawie art. 24 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 609) zwracam się do Pana z interpelacją dotyczącą działań na rzecz przyspieszenia tramwajów.

Raport dziennikarzy Pulsu Gdańska z 2023 r. przedstawia zestawienie średnich prędkości tramwajów. Obok Wrocławia porównywano: Warszawę, Poznań, Łódź, Grudziądz, Elbląg, Toruń, Gorzów Wielkopolski, Częstochowę, Olsztyn, Gdańsk, Szczecin, Kraków, Bydgoszcz i Górnośląski Okręg Przemysłowy. Porównanie bazowało na danych urzędów miejskich lub spółek realizujących przewozy. Podstawowym kryterium oceny była prędkość komunikacyjna, czyli stosunek pokonanej odległości do czasu jazdy danej linii od pętli do pętli. Została ona wyznaczona w oparciu o dane zawarte w rozkładach jazdy, z podziałem na prędkość szczytową (kursy w dni robocze po godzinie 15) i prędkość pozaszczytową (kursy w dni robocze po godzinie 21) a średnia tych prędkości wyznaczała prędkość ogólną.

Wg raportu Pulsu Gdańska, średnia prędkość wrocławskich tramwajów to 16,9 km/h, co daje 3 od końca miejsce w Polsce. Jeszcze gorzej jest w godzinach szczytu - 16,2 km/h i najgorszy wynik w kraju.

Dodajmy, że to właśnie średnia prędkość tramwajów w szczycie jest kluczowa. Transport zbiorowy powinien być wtedy bezkonkurencyjny względem samochodu. W ściśle zabudowanym mieście jest po prostu bardziej efektywny, bo nie ma szans, żeby przez zakorkowane centrum przewieźć samochodami porównywalną liczbę osób co tramwajami. Nie podlega dyskusji, że problem korków jest we Wrocławiu ogromny. Częściowo wynika to też ze słabości alternatywy względem samochodu. Mieszkańcy nie przesiadają się na transport zbiorowy, gdy ten jeździ wolno. Potwierdzają to wyniki Wrocławskiej Diagnozy Społecznej z 2017 roku – 41% kierowców stwierdziło, że skrócenie czasu przejazdu zachęci do skorzystania z komunikacji miejskiej.

Po drugie, diagnoza, że wrocławskie tramwaje jeżdżą zbyt wolno, jest spójna z samym podejściem Urzędu Miejskiego Wrocławia. Jednym ze wskaźników realizacji Wrocławskiej Polityce Mobilności oraz Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest średnia prędkość tramwajów. Cel to 20 km/h. Niestety, nawet się do niego nie zbliżamy. W ostatnich latach średnia prędkość wynosiła 17-18 km/h.

Przyczyny takiego stanu rzeczy są różne i złożone, wśród wielu warto z pewnością wymienić: stan techniczny, torowisk, zaniedbanie infrastruktury, krzyżowanie się wielu linii w centrum miasta, sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniach w centrum miasta dopasowana

pod ruch samochodowy, brak wydzielenia torowisk (punktowo), układ wrocławskiego systemu linii tramwajowego.

Wspólnym mianownikiem dla tych wszystkich kwestii jest jednak brak spójnych działań ze strony miasta mających na celu przyspieszenie tramwajów.

Przykład Gdańska pokazał, że nie jest to nic niemożliwego. Latem 2021 r. powołano tam zespół ekspercki, który miał opracować metody pozwalające na skrócenie czasów przejazdów. Pierwsze podjęte działania to podniesienie ograniczeń prędkości dla tramwajów na wybranych odcinkach i priorytet dla tramwajów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Efektem było skrócenie czasu przejazdu na jednej z linii o 2 minuty. Gdański program nadal jest w trakcie realizacji więc z czasem efekty będą coraz lepsze prowadząc do funkcjonowania sprawnej komunikacji miejskiej. Władze Gdańska przyznają, że sensem takim działań jest zwiększenie atrakcyjności tramwaju jako dobrej alternatywy dla samochodu.

Sukcesy w podnoszeniu śr. prędkości tramwajów odnosi też regularnie Warszawa. Poza skróceniem czasu podróży spółka Tramwaje Warszawskie chwali się również niższym zużyciem energii elektrycznej, mniejszym zapotrzebowaniem na tabor oraz motorniczych, co wynika właśnie z prac nad przyspieszaniem tramwajów. Spółka ma też osobny zespół ds. inżynierii ruchu, który prowadzi symulacje ruchu na skrzyżowaniach i przygotowuje projekty sygnalizacji, które przekazuje potem organowi zarządzającemu ruchem.

W grudniu 2022 Wojciech Bartelski, prezes Tramwajów Warszawskich mówił: "Tę samą liczbę kursów możemy wykonać mniejszą liczbą wagonów. Od początku zmian udało się w ten sposób «odzyskać» nie tylko aż 36 tramwajów, ale również 108 etatów do ich obsługi. To są rzeczywiste oszczędności dla Tramwajów Warszawskich, ale co ważniejsze – dla pasażerów i budżetu miasta."

Mając powyższe na uwadze, proszę o odpowiedź na następujące pytania:

1. Czy powstanie kompleksowy program lub plan działań na rzecz przyspieszenia tramwajów we Wrocławiu?
2. Czy powstanie osobny zespół na rzecz przyspieszenia tramwajów we Wrocławiu?
3. Jakie analizy nt. prędkości tramwajów zostały przeprowadzone w ostatnich 5 latach przez Urząd Miejski Wrocławia i podległe mu jednostki?
4. Czy w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym powstanie osobny zespół ds. inżynierii ruchu na wzór tego w Tramwajach Warszawskich?

Z wyrazami szacunku
Jakub Nowotarski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia