

Wrocławskie osiedla potrzebują tras tramwajowych. To kluczowe inwestycje dla przyszłości miasta

Debatę o przyszłości tras tramwajowych zorganizowała Akcja Miasto 24 kwietnia w klubie Proza.

- Decydują się losy wrocławskich tramwajów na dziesięć lat. Z projektu strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dowiedzieliśmy się, że plan tramwajowy się zmienił i obecnie obejmuje tylko dwie trasy tramwajowe: na Swojczyce i do szpitala na Borowskiej - rozpoczął prowadzący Mateusz Kokoszkiewicz.

Tramwaj to najlepsza inwestycja

Dlaczego mieszkańcy, aktywiści i eksperci we Wrocławiu tyle mówią o tramwajach? Uczestnicy podawali szereg argumentów za rozbudową sieci tras.

Piotr Palacz: ekspert transportowy Platformy Obywatelskiej: - Tramwaje są najbardziej efektywnym środkiem transportu. Koszty są spore na starcie, ale potem eksploatacja jest tańsza. Jeszcze 40 lat temu sieci tramwajowe były w 250 miastach na świecie, obecnie to ok. 400 ośrodków. Wszędzie włodarze wiedzą, że trzeba stawiać na rozwój transportu zbiorowego z uwagi na korki. Powrót tramwajów udał się np. w Olsztynie, gdzie wcześniej w latach 60. je usunięto.

Dr Jakub Nowotarski, prezes Akcji Miasto, zwracał uwagę na to, że politycy wiele razy zapowiadali budowę nowych tras tramwajowych.

- Tramwaje były wielokrotnie obiecywane przez polityków w kampaniach wyborczych. Czy programy Jacka Sutryka czy programy Rafała Dutkiewicza nie biorą się znikąd. Politycy mają swoje sondaże i skoro obiecują w kampaniach to oznacza, że dla mieszkańców jest to ważny temat. Także eksperci są zgodni co do tego, że w mieście takim jak Wrocław najlepiej działać będzie rozbudowana sieć tramwajowa - mówił Nowotarski.

Za tramwajem przemawiają też argumenty przestrzenne. - Tramwaj to najlepszy urbanista. Niemcy najpierw budują linie tramwajową, potem szkoły, a potem mieszkania, a nie na odwrót. We Wrocławiu też widzimy, jak wzdłuż trasy na Nowy Dwór zaczęły powstawać nowe inwestycje - powiedział Piotr Palacz.

Panel jednoznacznie za tramwajem

Uczestnicy debaty powoływali się również na wyniki panelu obywatelskiego z 2020 r., w którym mieszkańcy jasno opowiedzieli się za rozbudową sieci tras tramwajowych.

- Tramwaje są szybsze, wygodniejsze, bardziej ekologiczne - przekonywała Monika Glińska ze stowarzyszenia Zmieniaj Zakrzów, radna osiedla Psie Pole-Zawidawie. - Mieszkańcy w 2020 r. podczas panelu obywatelskiego rozmawiali o autobusach, ale przychylność dla autobusów była znacznie mniejsza. To tramwaje dowożą duże potoki ludzi do centrum miasta, a autobusy lepiej sprawdzają się, gdy penetrują osiedle, wjeżdżają w głąb albo przewożą pasażerów z jednego osiedla na drugie.

- W panelu obywatelskim brali udział tzw. zwykli mieszkańcy, także ci, którzy na codzień przemieszczają się samochodami, lecz tutaj posłuchali głosu ekspertów. Postawiono pytanie: tramwaj czy autobus na Ołtaszyn, Jagodno, Muchobór Wielki, Maślice i Psie Pole. Paneliści zagłosowali i tramwaj miał miażdżące poparcie, nawet 99 proc. - dodawał Jakub Nowotarski.

Eksperti zwracali uwagę na to, że transport szynowy ma również preferencje, gdy chodzi o fundusze europejskie.

- Urzędnicy kolanem wpychają część drogową tramwaju na Swojczyce czyli most Chrobrego do finansowania z UE. A komunikat z Brukseli jest prosty: nie finansujemy budowy dróg, bo to generuje tylko większy ruch samochodów, co jest sprzeczne z celami polityki klimatycznej. Urzędnicy z Wrocławia jeszcze tego nie zrozumieli. To samo dotyczy węzła ulic Drobnera i Dubois, gdzie magistrat chce sfinansować z UE remont dwóch jezdni z dwoma pasami. Te pieniądze powinny iść na budowę nowych linii tramwajowych. Tymczasem z planów wypadł tramwaj na Klecinę, a także tramwaj na Maślice - wskazywał prezes Nowotarski.

Jaki plan tramwajowy dla Wrocławia?

Podczas debaty była też mowa o priorytetowych kierunkach rozwoju sieci tramwajowej.

- Trzeba szukać tych tras tramwajowych, które wygenerują najwięcej przesiadek z samochodu do tramwaju. Urzędnicy chyba jeszcze takiej analizy nie zrobili. Można jednak spekulować, które osiedla byłyby na tej liście, i będą to osiedla, na których jest sporo niekontrolowanej zabudowy. Takimi miejscami są właśnie Jagodno, Maślice i Ołtaszyn, gdzie można pociągnąć linię zresztą za granicę Wrocławia, do Wysokiej - mówił Jakub Nowotarski.

Monika Glińska przekonywała do uwzględnienia w planach trasy na Psie Pole.

- Jesteśmy piątym największym osiedlem we Wrocławiu. Jako rada osiedla podjęliśmy uchwałę, by tramwaj na Psie Pole jednak znalazł się na liście podstawowej, choć ciągle jest przesuwany. Jest to inwestycja kosztowna i skomplikowana, kluczowe jest to, by jednak zbudować drugą przeprawę na Widawę. Kluczowy jest wybór trasy i dziwi mnie to, że nadal mamy w dyskusji dziewięć wariantów i dwa dodatkowe na Zakrzów. Cieszymy, że coś się w temacie dzieje, jeśli będziemy w stanie zrobić to dobrze, ale nie cieszymy się z odsuwania w czasie - mówiła radna osiedlowa.

Jakub Nowotarski: - Gdyby zdecydować się na korytarz od Stadionu Olimpijskiego na Psie Pole, to czasowo tramwaj byłby bezkonkurencyjny. Mógłby przemknąć jako szybki tramwaj w Poznaniu, bez zatrzymywania się aż do mostu Szczytnickiego. Czas podróży byłby szybszy niż autobusem i samochodem, a mieszkańcy mając taką ofertę, sami zdecydowaliby o podróży transportem publicznym.

- Psie Pole to spory generator ruchu i można zastąpić sporą liczbę autobusów tramwajami. Autobus jest mniej pojemny, potrzeba zatrudnić dwóch kierowców, a trudno jest dziś znaleźć pracowników - przekonywał Palacz.

Tramwaj na Psie Pole mógłby do tego przekonać mieszkańców obrzeży miasta do przesiadki na transport publiczny. - Jeżeli pojawiłaby się alternatywa dobrego transportu na obrzeżach, a mieszkańcy przedmieść mogliby przesiąść się na tramwaj, to częściowo rozwiązałoby problem korków - dodała Glińska.

Specjaliści rozmawiali również o linii na Jagodno.

- Trzeba zastanowić się, czy linii od ul. Kajdasza nie przedłużyć bardziej na południe, do wschodniej obwodnicy Wrocławia i stworzyć tam duży parking przesiadkowym - powiedział Palacz.

- Ul. Kajdasza jest przed osiedlem Archicomu, przed ul. Vivaldiego więc pytanie, czy buspas będzie obsługiwać mieszkańców tego sporego osiedla - dodał Mateusz Kokoszkiewicz.

Nie ma priorytetu dla tramwajów

Uczestnicy debaty podkreślali, że brakuje obecnie we Wrocławiu inwestycyjnego klimatu dla nowych tras tramwajowych.

- Pytanie jakie są inwestycyjne priorytety władz Wrocławia i nie jest to transport zbiorowy. Jest kończenie inwestycji, które rozpoczął Rafał Dutkiewicz. Jeśli zobaczymy na plany z 2016 r. to widzimy, że nie ma kontynuacji. Miasto ma pieniądze na inwestycje transportowe, ale ich nie realizuje - mówił Nowotarski. - Urzędnicy stworzyli Wrocławską Politykę Mobilności i Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, były konsultacje społeczne, a potem przyjęto je uchwał. Do 2028 r. powinno być o jedną czwartą podróży autem. Jeśli cel jest taki, to w oczywisty sposób priorytetem inwestycyjnym powinny być właśnie trasy tramwajowe.

Projekt "Tramwaje i kolej dla klimatu" finansowany jest przez Islandię, Liechtenstein i Norwegię z Funduszy EOG i Funduszy Norweskich w ramach Programu Aktywni Obywatele – Fundusz Regionalny. Wysokość przyznanego grantu to 102 356,90 €