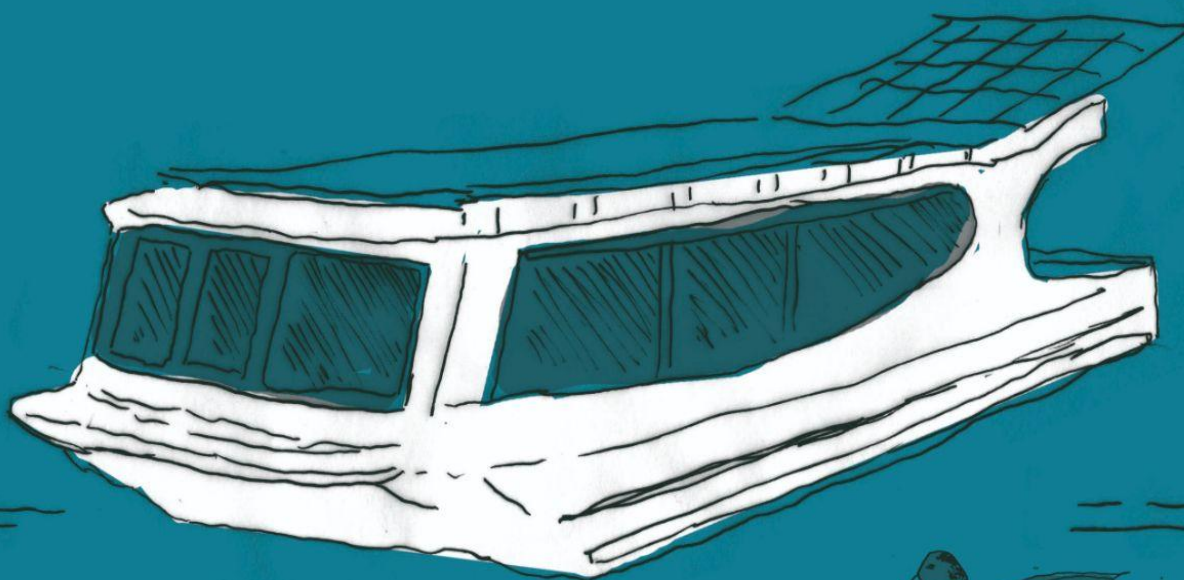


KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



JAKIE TRASY
TRAMWAJU
WODNEGO?

RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
Jaki był kontekst konsultacji?	3
Co było przedmiotem konsultacji?	3
PRZEBIEG KONSULTACJI	5
Promocja konsultacji	5
Podsumowanie e-spotkań	5
Podsumowanie e-formularza	22
Opinie zebrane w e-formularzu opinii	23
PODSUMOWANIE	42
Konkluzje	42
Partnerzy lokalni	43
INFORMACJA O REALIZATORACH	44



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Wrocław ma największy w Polsce i jeden z największych w Europie system dróg wodnych, które były wykorzystywane do celów komunikacyjnych (w tym do komunikacji pasażerskiej) już na przełomie XIX i XX w. System rzeczny Wrocławskiego Węzła Wodnego, obejmujący dolinę rzeki Odry z jej licznymi dopływami oraz rozgałęzieniami, tworzy układ korytarzy wodnych oraz kilkunastu wysp. Są one zlokalizowane zarówno w samym centrum miasta, wzdłuż historycznego Ostrowa Tumskiego i Starego Miasta, jak również w innych rejonach Wrocławia. Pozwala to myśleć o stworzeniu powiązań komunikacyjnych na rzece.

Tramwaj wodny, jako transport zeroemisyjny i zbiorowy, wpisuje się w przyjętą przez Miasto politykę zrównoważonej mobilności.

Inicjatorem konsultacji było Biuro Rozwoju Wrocławia, które 3 stycznia 2022 r. zostało przekształcone w Wydział Planowania Przestrzennego Urzędu Miejskiego Wrocławia.

Co było przedmiotem konsultacji?

Aby włączyć mieszkańców i mieszkanki we współdecydowanie o rozwoju transportu rzeczno-ziemnego jako elementu komunikacji zbiorowej w mieście, konsultacjom poddano plan funkcjonowania tramwaju wodnego na Wrocławskim Węźle Wodnym, w szczególności takie kwestie jak:

- trasy i lokalizację przystanków tramwaju wodnego we Wrocławiu,
- częstotliwość kursów,
- taryfę biletową,
- zagospodarowanie przystanków.



Wstępnie opracowano koncepcję kilku możliwych tras (wraz z wizualizacjami), po których mógłby poruszać się tramwaj wodny. Trasy te oznaczono według kolorów: czerwona, żółta, niebieska, zielona i pomarańczowa. O szczegółach tras można przeczytać tutaj:

<https://www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-jakie-trasy-tramwaju-wodnego-e-formularz>.

Koncepcje te, w których ujęto m.in. lokalizacje przystanków, także stanowiły przedmiot konsultacji. Można było wypowiedzieć się na ich temat, wypełniając formularz opinii lub zgłaszając postulaty w innej formie.



PRZEBIEG KONSULTACJI

Promocja konsultacji

Informacja o konsultacjach została umieszczona na stronie głównej portalu internetowego Miasta (wroclaw.pl). Rozwieszono zostały plakaty informujące o konsultacjach (ok. 50 szt.) w różnych miejscach, głównie w centrum miasta i nad Odrą. O procesie konsultacyjnym można było także przeczytać w biuletynie miejskim "wroclaw.pl" (nr 43/2021), informowano o nich też na Facebooku, Twitterze i Instagramie Wrocław Rozmawia. Na FB utworzono wydarzenie, promowane przez stronę Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich (FEPS). Informowano o nich na grupach (forach) osiedlowych i dla armatorów i w grupie WRO-NGO. Informacja została przekazana do samorządów osiedlowych, SCAL Wrocław oraz do organizacji pozarządowych (Sektor 3, Tratwa). Wysłane zostały także maile do interesariuszy i interesariuszek.

Podsumowanie e-spotkań

Przeprowadzono dwa e-spotkania konsultacyjne i jedną naradę konsultacyjną.

Pierwsze z e-spotkań było skierowane do wszystkich mieszkańców i mieszkanek Wrocławia. Odbędzie się 30 listopada 2021 r. (wtorek), w godzinach 17.30–19.30. Omówiono na nim (na podstawie prezentacji) założenia konsultacji. Następnie był czas na pytania uczestników i uczestniczek. Spotkanie prowadzone było przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich i obecny był przedstawiciel Urzędu Miasta – koordynator ds. polityki rzecznej. [Nagranie ze spotkania dostępne jest pod linkiem.](#)

Drugie ze spotkań on-line miało miejsce 2 grudnia 2021 r. (czwartek) w godzinach 17.30–19.00. Przeznaczone było dla armatorów i armatek białej floty Wrocławskiego Węzła Wodnego. W spotkaniu wzięli udział



przedstawiciele i przedstawicielki tej grupy oraz pracownicy i pracownice Biura Rozwoju Wrocławia, Wydziału Partycypacji Społecznej oraz Uniwersytetu Ekonomicznego. Moderowane było przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich.

Obawy i zastrzeżenia dotyczące Tramwaju Wodnego

W tekście raportu stosowany jest skrót TW – tramwaj wodny.

I.p.	Pytania i opinie	Odpowiedzi i komentarze UM
1.	Będzie to wprowadzenie kolejnego armatora, który ma łatwiej z powodu dotacji, będzie bardzo konkurencyjny wobec naszej działalności.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz. Założeniem planowanego przedsięwzięcia nie jest realizowanie rejsów turystycznych, lecz uzupełnienie/ wsparcie kołowej komunikacji publicznej.
2.	Zakazy nawigacyjne (związane z poziomem wody itd.) spowodują, że tramwaj wodny będzie nieregularnie funkcjonował.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.
3.	W centrum miasta przechodzenie przez mosty (np. Uniwersytecki) jest znacznie szybsze niż czas przepłynięcia wraz z wsiadaniem i wysiadaniem do tramwaju wodnego. We wskazanych miejscach nie ma węzłów przesiadkowych. A do tych wskazane punkty są zbyt odległe.	Przystanki zostały wyznaczone tak, by łączyć różne brzegi.



4.	Trasa w centrum "zarżnie" ruch turystyczny.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz. Założeniem planowanego przedsięwzięcia nie jest realizowanie rejsów turystycznych, lecz uzupełnienie/ wsparcie kołowej komunikacji publicznej.
5.	Założenia TW (komunikacja) są zupełnie niezgodne z planem (trasa turystyczna). Należy więc zrobić korektę założeń. Narracja prowadzona w mediach wskazuje, że funkcja TW jest typowo turystyczna.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz. Założeniem planowanego przedsięwzięcia nie jest realizowanie rejsów turystycznych, lecz uzupełnienie/ wsparcie kołowej komunikacji publicznej.
6.	Gdyby TW był atrakcyjny ekonomicznie (i była taka potrzeba) dla nas armatorów, to już dawno byśmy to zrobili.	Nie ma ostatecznych decyzji w tej kwestii. Zawsze jest możliwa korekta założeń, nawet po uruchomieniu tramwaju wodnego. Na kolejnych etapach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będą państwo zaangażowani w proces opiniowania tras tramwaju wodnego.
7.	Jest jeszcze statek w Poznaniu: dotowany przez miasto, ale bilet, tak czy siak, jest drogi. Bez dotacji w ogóle nie byłoby tam ruchu.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.



8.	<p>To, że to potrwa wiele lat, to nie jest optymistyczna wiadomość. To jest zapowiedź naszej śmierci.</p> <p>Wśród nas w ogóle nie ma zgody na konstruowanie tej trasy (żółtej, obejmującej ściśle centrum). Nie ma zgody na korektę tejże trasy, ten projekt został całkowicie odrzucony. Możemy rozmawiać o rekomendacjach dotyczących innych tras.</p>	<p>Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.</p> <p>Założeniem planowanego przedsięwzięcia nie jest realizowanie rejsów turystycznych lecz uzupełnienie/ wsparcie kołowej komunikacji publicznej.</p>
9.	<p>Prośba o przesłanie prezentacji.</p>	<p>Prezentacja będzie udostępniona na stronie internetowej.</p>
10.	<p>Prośba o pokazanie karty przystani na ul. Grodzkiej.</p>	<p>Materiały te będą udostępniona na stronie internetowej.</p>
11.	<p>Proszę o przesłanie kart przystani przy ul. Grodzkiej i ul. Zienkiewicza z kosztorysem na adres e-mail.</p>	<p>Materiały te będą udostępniona na stronie internetowej.</p>
12.	<p>Prosimy wziąć pod uwagę to, co pokazuje historia, czyli nasze wieloletnie doświadczenia. Np. trasa z centrum do zoo to nie transport, ale atrakcja.</p>	<p>Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.</p>
13.	<p>Przewożenie z brzegu na brzeg ma charakter promu, a nie tramwaju wodnego.</p>	<p>Tramwaj będzie kursował "zygzakiem", naprzemiennie docierając na przystanie z jednej i drugiej strony Odry. Nie</p>



		planowaliśmy, aby ograniczył się jedynie do łączenia dwóch przystani po przeciwnych stronach Odry.
14.	Z naszej strony nie ma zgody na żółtą trasę: na tym odcinku tramwaj nie osiągnie odpowiedniej prędkości, jest tam zbyt duża gęstość, zbyt wiele statków.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.
15.	Centrum miasta to nie miejsce do szybkiego przemieszczania się, ale miejsce spacerów i podziwiania starego miasta. Ścisłe centrum powinno pozostać jako miejsce na atrakcje. Idea tramwaju wodnego ma sens jedynie w połączeniu odległych osiedli np. Kozanów. Dobrym rozwiązaniem jest kursowanie na zasadach takich jak prom.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.
16.	Prośba o dodatkowe spotkanie zespołu pracującego nad koncepcją z armatorami.	Dziękujemy za opinię. Planowane jest dodatkowe spotkanie z armatorami.
17.	Dla nas nie ma znaczenia, czy to będzie armator czy miejska spółka – efekt będzie taki sam.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.
18.	Popyt na TW będzie zależny od	Zagadnienie to będzie



	<p>ceny. Bilet musi mieć atrakcyjną cenę, co oznacza, że pomoc publiczna jest niezbędna.</p>	<p>przedmiotem dalszych analiz.</p>
19.	<p>Jaki zespół pracuje nad tym projektem (trasy, analizy)?</p>	<p>To jest 20 osób z zespołu "Niebieski Stół", powołanego rozporządzeniem Prezydenta Miasta Wrocławia, specjaliści z Wód Polskich oraz z Urzędu Żeglugi.</p>
20.	<p>Czy w analizie TW zostały uwzględnione prace tzw. "Niebieskiego Stołu", który działał w latach 2017–2019 (prowadził je dyr. Fokczyński) – tam były rekomendacje dotyczące tras.</p>	<p>Zgłaszane problemy zostały uwzględnione, ale konkretne rozwiązania nie były brane pod uwagę.</p>
21.	<p>Dlaczego nie wzięto pod uwagę armatorów przy projektowaniu tras?</p>	<p>Właśnie teraz trwają konsultacje – to spotkanie jest po to, by wysłuchać opinii armatorów. Aby rozmowa przyniosła oczekiwane owoce, musieliśmy wyjść z jakąś propozycją.</p>
22.	<p>Jaka jest zasadność wprowadzenia TW do centrum miasta? Uważamy, że to nie będzie środek komunikacji, ale atrakcja turystyczna.</p>	<p>Ma to być uzupełnienie komunikacji autobusowej i tramwajowej, zwłaszcza przy przekraczaniu rzeki. Będziemy prowadzić jeszcze analizę kosztów i korzyści (koncepcja inwestycyjna), która rozstrzygnie</p>



		te wątpliwości.
23.	Jaką przewiduje się popularność TW?	To będziemy wiedzieć po wynikach konsultacji i dalszych analizach. Na razie opinie są pozytywne.
24.	Jaką mamy gwarancję, że nie stanie się tak, jak w Bydgoszczy, że będzie to tylko atrakcja turystyczna?	Uwarunkowania obu miast są inne. W Bydgoszczy była prosta trasa, wiodąca z punktu A do punktu B. We Wrocławiu jest więcej rozgałęzień i możliwości stworzenia innych tras. Nie da się tego porównać w stosunku 1:1.
25.	Jak mamy rozumieć, że TW znajduje się na przystaniach użytkowanych obecnie przez armatorów (ul. Grodzka, ul. św. Józefa, ul. Uniwersytecka, Ostrów Tumski, Bulwar Dunikowskiego, a także inne)?	Nie mamy dostępu do danych o wszystkich dzierżawach, więc proszę zgłaszać takie konflikty. Mieliśmy nadzieję, że w tych miejscach nowe statki jeszcze się zmieszczą. Nie mamy na celu doprowadzić do wypowiedzania tych umów.
26.	W jaki sposób koncepcja tramwaju wodnego była prezentowana na Kolegium Prezydenta i jaki był tego efekt?	Koncepcję tramwaju wodnego prezentowano jako wstępny szkic, wskazano też trasę pilotażową. Zaproponowano wstępne rozwiązanie do dalszych analiz.
27.	Czy komórka przyznająca dotacje na TW ma świadomość, że projekt	Nie ma takiej dotacji, na razie pozyskaliśmy środki na koncepcję



	ogranicza konkurencję (co jest niezgodne z prawem), co spowoduje, że dotacja na transport zostanie zakwestionowana?	inwestycyjną. Jeżeli przyjdzie moment na decyzje ostateczne, będziemy szukać funduszy u różnych źródeł, również wśród środków unijnych.
28.	Czy zostało już określone, że TW będzie elementem komunikacji miejskiej, czy też może to być zupełnie prywatna inicjatywa?	Nie ma ostatecznych rozstrzygnięć, będą różne warianty. Myśleliśmy o wyłonieniu w drodze przetargu armatora, który zapewni swoją flotę. Miasto nie planuje zakupu jednostek, jedynie udostępnia infrastrukturę.
29.	Odpowiedź na pytania o frekwencję będzie na podstawie analiz inwestycyjnych, czy to prawda?	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz. Urząd posiada już wiele danych, ale trzeba jeszcze je sprawdzić.

Kolejne e-spotkanie odbyło się we wtorek, 7 grudnia 2021 r., w godzinach 17.30–19.00. Miało formułę narady konsultacyjnej dla mieszkańców i mieszkank Wrocławia. W spotkaniu, moderowanym przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich i Fundację Partycypacji Biorę udział, wzięli udział m.in. przedstawiciele Biura Rozwoju Wrocławia, Wydziału Partycypacji Społecznej UM oraz badaczki z Uniwersytetu Ekonomicznego.

Uczestniczki oraz uczestnicy konsultacji przede wszystkim zaproponowali lokalizację nowych przystanków. Wskazano, że dobrą praktyką będą przystanki zlokalizowane po przeciwległych stronach Odry (aby tramwaj kursował "zygzakiem"). Pojawiła się również propozycja, by nowe przystanki zlokalizować



blisko *beach barów*, aby w wygodny sposób można było dostać się do punktów gastronomicznych nad Odrą.

Poniższa mapa wskazuje nowe przystanki oraz propozycje zmian już wcześniej zaproponowanych przystanków.



Rys. 1 Propozycje zmian przystanków. Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników konsultacji

Port Miejski – usunięcie przystanku ze względu na słaby dostęp z lądu – teren portu miejskiego jest zupełnie nieużywany w codziennych podróżach, ewentualne włączenie w trasy czerwoną i niebieską po ożywieniu przestrzeni Portu Miejskiego.

Las Rędziński – trasa czerwona, nowy przystanek (obsługiwany przed Maściami Małymi i za nimi). Funkcja łącząca brzegi i zapewniająca bliższy dostęp dla mieszkańców drugiej strony Odry.

Kozanów – trasa czerwona, przeniesienie przystanku na "cypel" = krótsza droga dla tramwaju.



Osobowice I – trasa czerwona, przeniesienie przystanku bliżej osiedla Osobowice, zaoszczędzenie czasu na wpływ kieszeniowy.

Pola Osobowickie/ Cmentarz Osobowicki (propozycja zmiany nazwy) – trasy: czerwona, niebieska, pomarańczowa (kraniec), przeniesienie przystanku Osobowicka bliżej mostu kolejowego i włączenie go do trasy czerwonej.

Most Osobowicki (propozycja zmiany nazwy) – trasa niebieska, przesunięcie przystanku na stronę miasta.

Różanka – trasa pomarańczowa, przesunięcie przystanku bliżej osiedla Różanka, a tym samym bliżej śluzy.

Park Kasprowicza – trasa pomarańczowa, nowy przystanek.

Urząd Wojewódzki (propozycja zmiany nazwy) – trasy: czerwona i niebieska, przesunięcie przystanku bliżej mostu Pokoju na drugą stronę pufy.

Most Grunwaldzki (nowy przystanek) – trasy: czerwona i niebieska.

Bulwar Kulczyńskiego (PWr) – trasy: czerwona i niebieska, przesunięcie i połączenie przystanków Polinka – Na Grobli i PWr – Wyb. Wyspiańskiego.

Dąbie – nowy przystanek, trasa czerwona.

Biskupin – nowy przystanek, trasa czerwona.

Nowy Dom – nowy przystanek, trasa czerwona.

Śluza Opatowice – nowy przystanek (kraniec, ew. dalej aglomeracyjnie).

Most Jagielloński (propozycja zmiany nazwy) – trasa pomarańczowa, przeniesienie przystanku Stocznia Zacisze – Stocznia jest wyłączona z życia społecznego.

Hotel Plaza – trasa niebieska – linia okólna, nowy przystanek (początek i kraniec - miejsce postoju).

Spśród pozostałych lokalizacji do dalszej analizy osoby biorące udział w konsultacjach wskazały rejony: mostów Jagiellońskich, ul. Na Grobli i Mariny Viator, Wyspy Słodowej i Wyspy Tamka, nabrzeże w pobliżu ul. Gnieźnieńskiej (powstaje tam obecnie kompleks zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej),



groblę Pilczycko–Pracką w sąsiedztwie Wzgórza Maślickiego oraz rejon Janówka.



Część 1: Plusy i minusy dotyczące Tramwaju Wodnego

Plusy	Minusy
Atrakcja medialna	Prędkość jednostki – tramwaj wodny musi respektować przepisy i ograniczenie prędkości na WWW (Wrocławskim Węźle Wodnym), jest to maksymalnie 10km/h.
Krótsza trasa do centrum	Transport a atrakcja turystyczna – tramwaj wodny w żadnym wypadku nie będzie w centrum Wrocławia (na odcinku od mostu Uniwersyteckiego do Wyspy Opatowickiej) spełniał funkcji transportowej. Będą to kolejne jednostki turystyczne. Przykładem może być Bydgoszcz, gdzie w planie był transport, a obecnie tramwaje wodne są atrakcją turystyczną. Takie atrakcje już funkcjonują od lat.
Transport wodny jest niezależny od sytuacji na drogach – pozwala na ignorowanie korków.	Ma sens połączenie z miastami i gminami spoza Wrocławia.
Funkcja integrująca aglomerację – integracja miejscowości aglomeracji wrocławskiej leżących	Tramwaj jest uzależniony od poziomu wody w rzece. W tym sensie jest zależny od warunków naturalnych.



nad Odrą z Wrocławiem i innymi miejscowościami.	
Walor turystyczny	Za duży koszt inwestycji
Tramwaj może być skutecznym środkiem łączącym osiedla peryferyjne lub te, na drogach do których wiecznie stoi się w korkach (Rędzin, Maślice, Kozanów, Swojczyce, Przedmieście Oławskie).	Wysoki koszt infrastruktury niezbędnej do obsługi tramwaju wodnego
Może być skutecznym łącznikiem (z perspektywy mieszkańca) atrakcyjnych rejonów (<i>beach barów</i> , terenów zielonych itd.)	Wysoki koszt utrzymania
Funkcjonowanie tramwaju wodnego może dyscyplinować instytucje odpowiedzialne za stan infrastruktury wodnej.	Czas żeglugi z okolic Uniwersytetu Wrocławskiego do ZOO wraz ze wszystkimi przystankami zajmie godzinę, to o wiele dłużej niż klasyczną komunikacją.
Rozszerzenie oferty przepływu Odry (nawet turystycznego) poza centrum miasta	W zimie przy przerwach nawigacyjnych będzie stał, a pieniądze zostaną wydane.
Połączenie brzegów tam, gdzie nie ma mostów. Trzeba natomiast takie połączenie utworzyć, budując przystanki po dwóch stronach rzeki.	Czas przejazdu nie jest konkurencyjny w stosunku do tradycyjnej komunikacji.



<p>Zwrócenie uwagi na rzekę: tramwaj wodny może w większym stopniu zwrócić mieszkańców i mieszkanki ku rzece. Obecne flota jest głównie turystyczna (i domyślam się, że głównie korzystają z niej osoby spoza Wrocławia) i nie przyczynia się specjalnie do budowy relacji mieszkańiec Wrocławia–Odra.</p>	<p>Słaby dostęp do węzłów komunikacyjnych</p>
	<p>Sezonowość – tramwaj pływa tylko okresowo, w zależności od pogody i otwarcia szlaku.</p>
	<p>Konieczność pokonywania śluz, co wpływa na wydłużenie czasu podróży.</p>
	<p>Duża odległość do przystanków z domów.</p>
	<p>Proponowana mała liczba kursów – według zapowiedzi mają być 4 kursy dziennie, co jest zdecydowanie zbyt małą częstotliwością.</p>
	<p>Utrudnienia w postaci stopni wodnych.</p>
	<p>Słaby dostęp do przystanków, szczególnie w miejscach, gdzie nie ma mostów.</p>



	<p>Tramwaj wodny we Wrocławiu nie będzie transportem, a atrakcją turystyczną, która jest od lat, mamy kilkanaście statków turystycznych we Wrocławiu.</p>
	<p>Doprowadzi do bankructwa ludzi, którzy przez lata rozwijali i tworzyli żeglugę pasażerską na Odrze.</p>
	<p>Uzależniony od firmy zewnętrznej, która jest odpowiedzialna za utrzymywanie szlaków żeglugowych, np. obecnie nie w pełni funkcjonalny jest kanał miejski.</p>
	<p>Śródmiejski Węzeł Wodny jest często zamykany (zwiększone przepływy przejścia fali wezbraniowych itd.).</p>
	<p>Zmiany klimatyczne mogą doprowadzić do niższego stanu wody w Odrze i tym samym spowodować częstsze zamykanie szlaku.</p>
	<p>Na najbardziej atrakcyjnym odcinku jest już w tej chwili bardzo duży ruch. Dodatkowe pływające</p>



	jednostki stworzą większe zagrożenie.
	Bydgoszcz: 4 km zajmują godzinę. U nas będzie podobnie, nawet pieszo jest szybciej.
	Jeżeli miasto ma w planie wyłonienie prywatnego armatora do obsługi tras tramwaju wodnego, który będzie stanowił atrakcję turystyczną, a nie środek transportu, będzie to faworyzowanie i finansowanie jednego armatora w stosunku do pozostałych, którzy już zapewniają rejsy turystyczne od lat i są jedynymi osobami i podmiotami, które rozwinęły żeglugę we Wrocławiu.

Notatki z e-spotkań stanowią **Załączniki nr 1 i nr 2** do niniejszego raportu.

Komentarz Wydziału Planowania Przestrzennego UM

Rozwiązania związane z tramwajem wodnym, dotyczące m.in. ograniczeń czasowych, finansowania czy harmonogramu, będą analizowane na dalszym etapie projektu. W związku z licznymi wątpliwościami odnośnie programu finansowania istotne jest wypracowanie optymalnego rozwiązania.

W dyskusji podkreślona została funkcja turystyczna i środowiskowa tramwaju wodnego oraz potrzeba funkcji komunikacyjnej (tramwaj przede wszystkim dla



mieszkańców i mieszkanki Wrocławia). Podkreślano także, że tramwaj nie ma być konkurencją turystyczną dla istniejących już przewoźników, a uzupełnieniem publicznej sieci komunikacji, co wydaje się bardzo przydatne na kolejnych etapach analizy projektu. Istnieje potrzeba, by skoordynować ruch wszystkich jednostek pływających na rzece. **Czas dojazdu do poszczególnych osiedli będzie analizowany, jednak wydaje się, że będzie on korzystniejszy niż tradycyjna komunikacja, szczególnie w odniesieniu do osiedli peryferyjnych.**

E-spotkania zorganizowane zostały na platformie do webinarów Clickmeeting, zapewniającej jednoczesną transmisję wizji i dźwięku. We wszystkich spotkaniach uczestniczyły **42 osoby**.

Opinie wyrażone podczas spotkań dotyczyły między innymi: funkcjonalności tramwaju wodnego jako środka komunikacji zbiorowej, jego walorów turystycznych, czasu przejazdu i prędkości planowanego tramwaju oraz kosztów utrzymania inwestycji. Poruszono kwestię istniejących połączeń turystycznych na Odrze oraz obsługujących ich armatorów prywatnych, dla których kursujący regularnie tramwaj wodny mógłby stanowić konkurencję. Zauważono, że tramwaj może pełnić także funkcję integrującą aglomerację (w odniesieniu do miejscowości leżących nad Odrą) oraz połączyć osiedla peryferyjne (Rędzin, Maślice, Kozanów, Swojczyce, Przedmieście Oławskie) z centrum miasta. Dyskutowano o cenach biletów, trasach i lokalizacjach przystanków. Wskazano, że dobrą praktyką będą przystanki zlokalizowane po przeciwległych stronach Odry (by tramwaj kursował "zygzakiem"). Padła również propozycja, aby nowe przystanki były zlokalizowane blisko plaż miejskich, co pozwoliłoby mieszkańcom i mieszkankom w wygodny sposób dostawać się do tych punktów gastronomicznych.

Wskazywano na konieczność dalszej dyskusji i dalszych konsultacji.



Podsumowanie e-formularza

Przez cały czas trwania konsultacji można było wypełnić e-formularz z mapą. Miał on na celu zebranie opinii na temat planu funkcjonowania tramwaju wodnego na Wrocławskim Węźle Wodnym. Dostępny był on na stronie konsultacji. Zawarto w nim następujące pytania otwarte i zamknięte.

1. Czy korzystałbyś/ korzystałałabyś z tramwaju wodnego? (Możliwe odpowiedzi: Nie; Tak: Nie mam zdania.)
2. Czy w tramwaju wodnym powinna być możliwość rezerwacji miejsca? (Możliwe odpowiedzi: Nie; Dla części miejsc; Tak: Nie mam zdania.)
3. Jeśli widzisz jakieś atuty tramwaju wodnego, zaznacz je. (Możliwe odpowiedzi: To, że jest ekologiczny; Wsparcie systemu komunikacji miejskiej; Możliwość zwiedzania miasta z poziomu rzeki; Wzmocnienie pozytywnego wizerunku Wrocławia; Inne – jakie?)
4. Jeśli masz obawy odnośnie tramwaju wodnego, zaznacz je. (Możliwe odpowiedzi: Nie mam obaw; Będzie bardzo wolny; Będzie niepewnym środkiem transportu, zależnym od pogody, Będzie kursował tylko wiosną i latem; Będzie niebezpieczny; Będzie generował zbyt duże koszty; Inne [jakie?])
5. Jeśli brakuje Ci przystanku w poniższej propozycji, zaznacz jego lokalizację i skomentuj. (Załączona mapa trasy pilotażowej.)
6. Czy Twoim zdaniem tramwaj wodny wpłynie na wizerunek Wrocławia? (Możliwe odpowiedzi: Nie wpłynie w ogóle; Wpłynie, ale negatywnie; Wpłynie, ale pozytywnie; Nie mam zdania.)
7. Jeżeli chcesz coś jeszcze przekazać odnośnie projektu wdrożenia tramwaju wodnego we Wrocławiu, wpisz poniżej.
8. Jeśli masz doświadczenie z tramwajem wodnym w innym mieście, w Polsce lub za granicą, opisz je. [Pytanie stanowiło część metryczki.]

Wypełniono **796** formularzy.

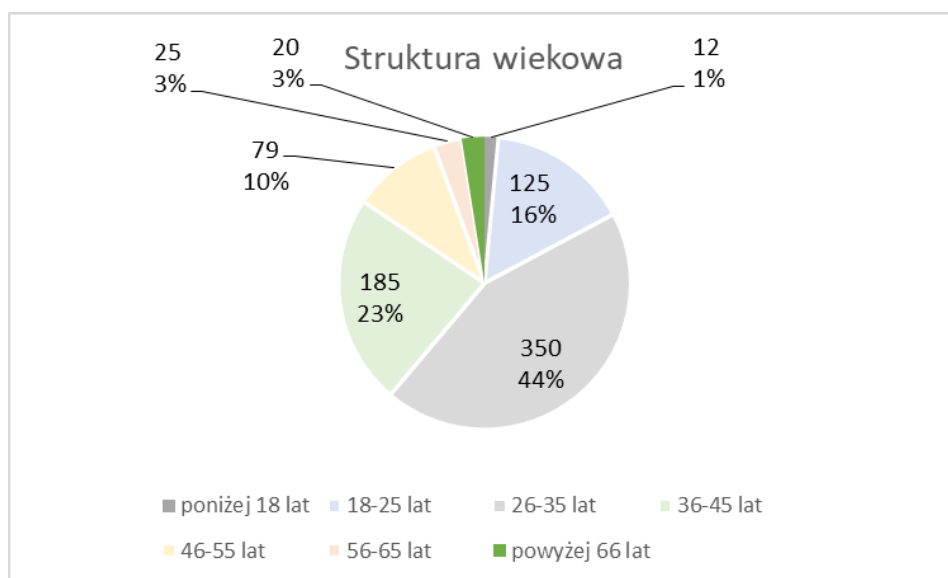


Formularz powstawał we współpracy z badaczkami z Uniwersytetu Ekonomicznego, poniżej znajdują się opracowane przez nie odpowiedzi mieszkańców i mieszkanki wraz z komentarzem Urzędu Miejskiego Wrocławia. Część dotycząca lokalizacji przystanków tramwaju wodnego została poddana analizie i opracowana przez Biuro Rozwoju Wrocławia.

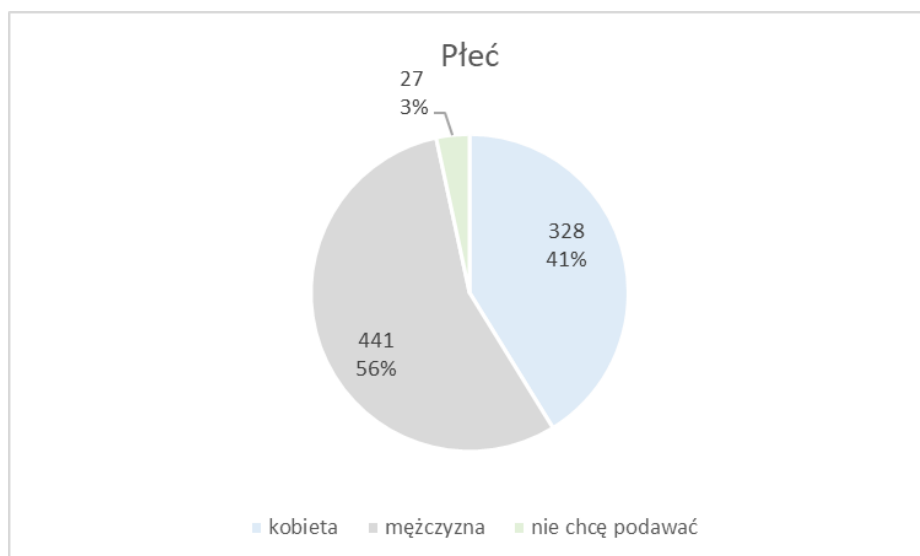
Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!

Opinie zebrane w e-formularzu opinii

Na wykresach nr 1 i 2 przedstawiono odpowiednio strukturę wiekową i płeć uczestników konsultacji, a w tabeli 1 – ich miejsce zamieszkania. Z wykresu pierwszego wynika, że 44% osób udzielających odpowiedzi w e-formularzu to osoby w wieku między 26. a 35. r. ż., 23% osób – między 36. a 45. r. ż. 16% – między 18. a 25. r. ż. 10% biorących udział w badaniu miało między 46 a 55 lat. Po 3% badanych to osoby między 56. a 65. r. ż. oraz powyżej 66 lat, 1% miało poniżej 18 lat.



Wykres 1. Struktura wiekowa uczestników i uczestniczek konsultacji (oprac. H. Adamiczka, J. Macalik)



Wykres 2. Podział uczestników i uczestniczek konsultacji pod względem płci (oprac. H. Adamiczka, J. Macalik)

Z wykresu drugiego wynika, że 56% osób badanych to mężczyźni, 41% to kobiety, 3% osób zdecydowało się nie podać informacji o płci.

Formularz wypełnili mieszkańcy i mieszkanki różnych osiedli miasta. Poniżej zostały podane osiedla wraz z informacją o liczbie osób uczestniczących w konsultacjach.

Miejsce zamieszkania – liczba odpowiedzi

Karłowice – Różanka – 97

Nadodrze – 90

Biskupin – Sępolno – Dąbie – Bartoszowice – 56

Strachocin – Swojczyce – Wojnów – 54

Stare Miasto – 44

Ołbin – 38

Szczepin – 38

poza Wrocławiem, ale korzystam z miasta – 35

Maślice – 33

Pilczyce – Kozanów – Popowice Płn. – 25



Kleczków – 22
Kowale – 22
Osobowice – Rędzin – 19
Przedmieście Oławskie – 17
Plac Grunwaldzki – 16
Gaj – 15
Grabiszyn – Grabiszynek – 14
Tarnogaj – 14
Krzyki – Partynice – 13
Gajowice – 11
we Wrocławiu, ale nie wiem, na jakim osiedlu – 10
Klecina – 8
Leśnica – 8
Lipa Piotrowska – 7
Psie Pole – Zawidawie – 7
Huby – 6
Księżę – 6
Kuźniki – 6
Muchobór Wielki – 6
Zacisze – Zalesie – Szczytniki – 6
Borek – 5
Gądów – Popowice Płd. – 5
Jagodno – 5
Powstańców Śląskich – 5
Przedmieście Świdnickie – 5
Muchobór Mały – 5
Nowy Dwór – 4
Ołtaszyn – 4
Brochów – 3
Pracze Odrzańskie – 3



Oporów – 2

Polanowice – Poświętne – Ligota – 2

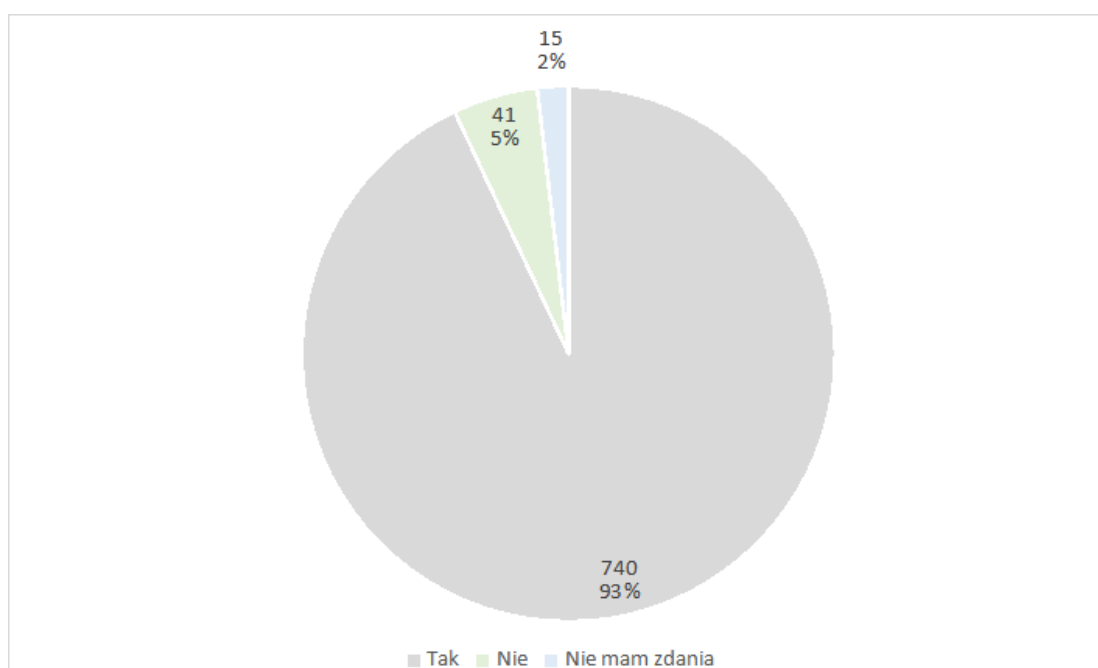
Widawa – 2

Jerzmanowo – Jarnołów – Strachowice – Osiniec – 1

Pawłowice – 1

Wojszyce – 1

1. Czy korzystałbyś/-ałabyś z tramwaju wodnego? (Możliwe odpowiedzi: Nie; Tak; Nie mam zdania.)

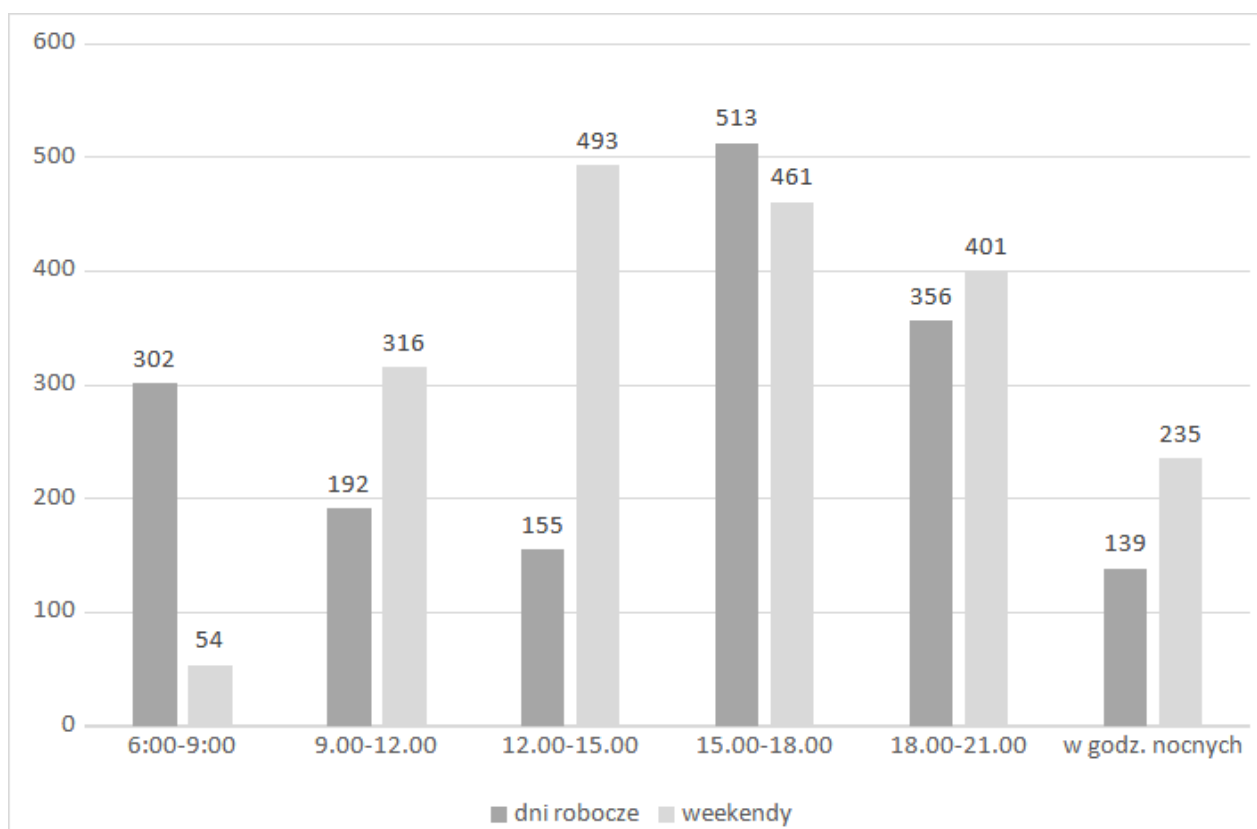


Wykres 3. Odpowiedź na pytanie: Czy korzystałbyś z tramwaju wodnego? (oprac. H. Adamiczka, J. Macalik)

Z wykresu 3 można wyczytać, że większość osób (93%, 740 osób) wyraziła chęć korzystania z tramwaju wodnego; 5% (41 osób) nie korzystałaby z tego środka transportu, natomiast 2% (15 osób) nie ma zdania na ten temat. 311 osób korzystałoby z tramwaju wodnego często lub bardzo często, 245 – raz na jakiś czas (raz na tydzień – dwa), 157 sporadycznie (raz na miesiąc – dwa), a 26 osób okazjnie.



Z wykresu nr 4 wynika, że w dni robocze zdecydowanie najchętniej wybieraną porą podróży byłyby godziny między 15.00 a 18.00 (taką porę wskazało 513 osób), następnie między 6.00 a 9.00 (302 osoby) oraz między 18.00 a 21.00 (356 osób). Za podróżami między 9.00 a 12.00 w tygodniu opowiedziały się 192 osoby, a między 12.00 a 15.00 – 155. O podróżach w godzinach nocnych wspomniało 139 osób. W weekendy zróżnicowanie godzinowe byłoby mniejsze, większość zaznaczyła pory między: 12.00 a 15.00 (493 osoby), 15.00 a 18.00 (461 osób) i 18.00 a 21.00 (401 osób). O korzystaniu rano (6.00–9.00) wspomnieli 54 osoby, przed południem – 316 osób, a w godzinach nocnych – 235 osób.



Wykres 4. Preferowane godziny korzystania z tramwaju wodnego (oprac. H. Adamiczka, J. Macalik)

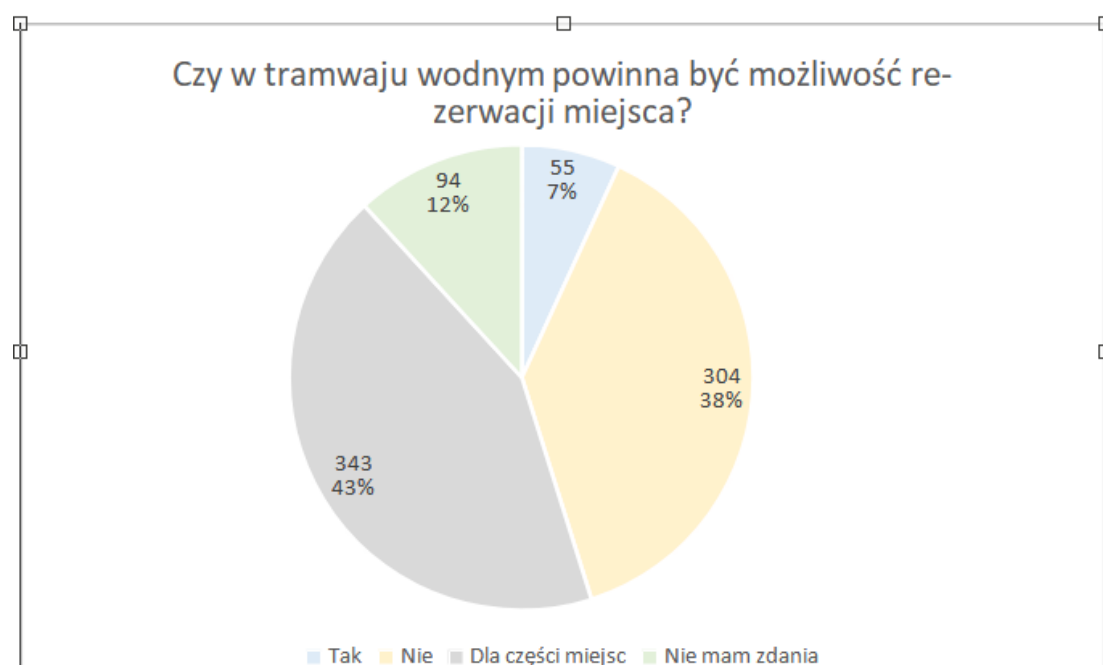
Komentarz Wydziału Planowania Przestrzennego UM



Uczestnicy i uczestniczki konsultacji niemalże jednoznacznie (aż 93%) wyrazili chęć korzystania z tramwaju wodnego we Wrocławiu, co jest pozytywną kwestią w aspekcie przyszłych analiz projektu.

Odpowiedzi dotyczące preferowanych godzin korzystania z pojazdu wskazują na chęć podróżowania omawianym środkiem transportu w godzinach dojazdu do i z pracy, co podkreśla jego przyszłą rolę jako uzupełnienie istniejących środków transportu.

2. Czy w tramwaju wodnym powinna być możliwość rezerwacji miejsca? (Możliwe odpowiedzi: Nie; Dla części miejsc; Tak; Nie mam zdania.)



Wykres 5. Opinie na temat możliwości rezerwacji miejsc w tramwaju wodnym (oprac. H. Adamiczka, J. Macalik)

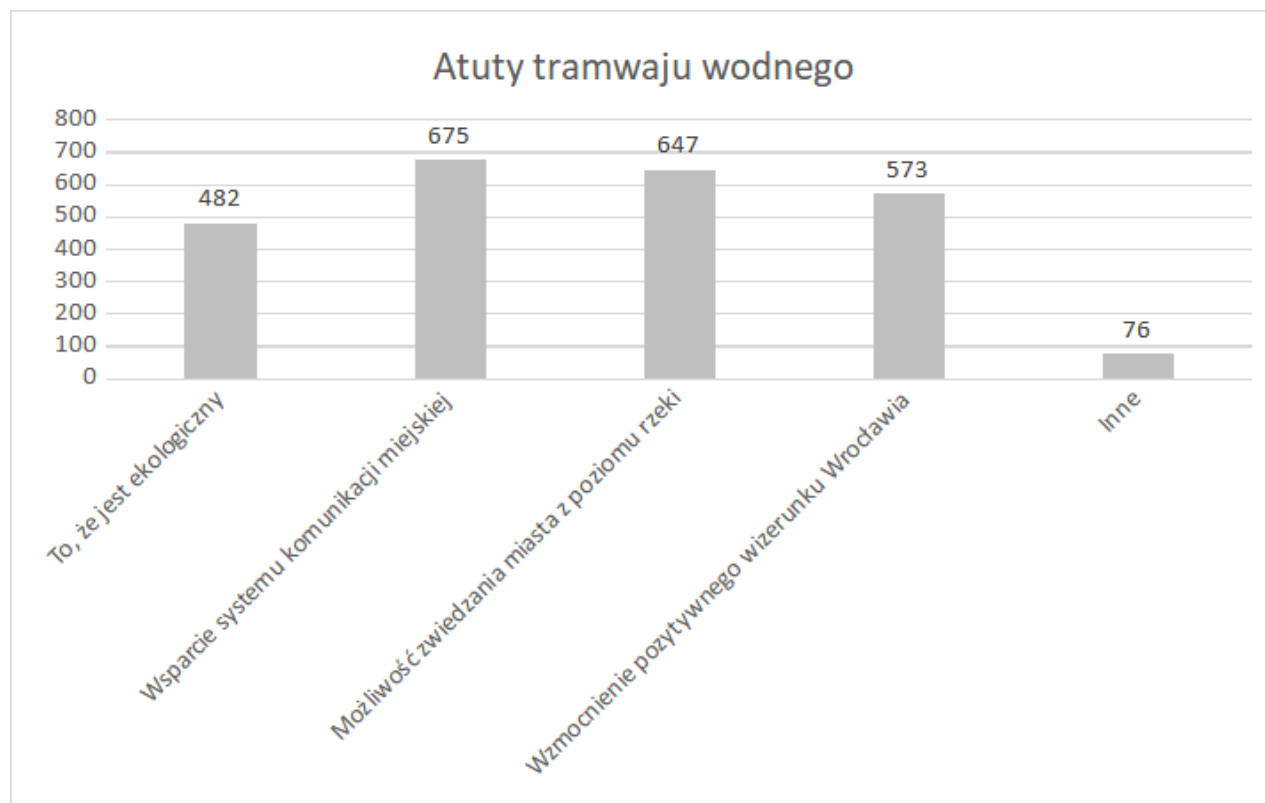
Z wykresu piątego wynika, że 43% uważa, że powinna być możliwa rezerwacja części miejsc w tramwaju wodnym; 38% – że nie ma potrzeby wprowadzać rezerwacji. 12% nie ma zdania na ten temat, a 7% osób – że rezerwacja miejsc powinna być możliwa.

Komentarz Wydziału Planowania Przestrzennego UM



Wyniki będą rozpatrywane na dalszym etapie projektowania, ze względu na złożoność omawianego zagadnienia.

3. Jeśli widzisz jakieś atuty tramwaju wodnego, zaznacz je. (Możliwe odpowiedzi: To, że jest ekologiczny; Wsparcie systemu komunikacji miejskiej; Możliwość zwiedzania miasta z poziomu rzeki; Wzmocnienie pozytywnego wizerunku Wrocławia; Inne – jakie?)



Wykres 6. Atuty tramwaju wodnego w opinii uczestników i uczestniczek konsultacji (oprac. H. Adamiczka, J. Macalik)

Z wykresu nr 6 wynika, że jako atuty tramwaju wodnego 675 osób wskazało wsparcie systemu komunikacji miejskiej. 647 osób uznało, że taki tramwaj umożliwi zwiedzanie miasta z poziomu rzeki, 573 osoby uważają, że atutem tramwaju wodnego będzie wzmocnienie pozytywnego wizerunku Wrocławia, a 482 osoby podkreśliły jego ekologiczny aspekt. 76 osób (niemal 10 procent opinii w formularzu) wybrało odpowiedź Inne, uznając. Wymieniono:

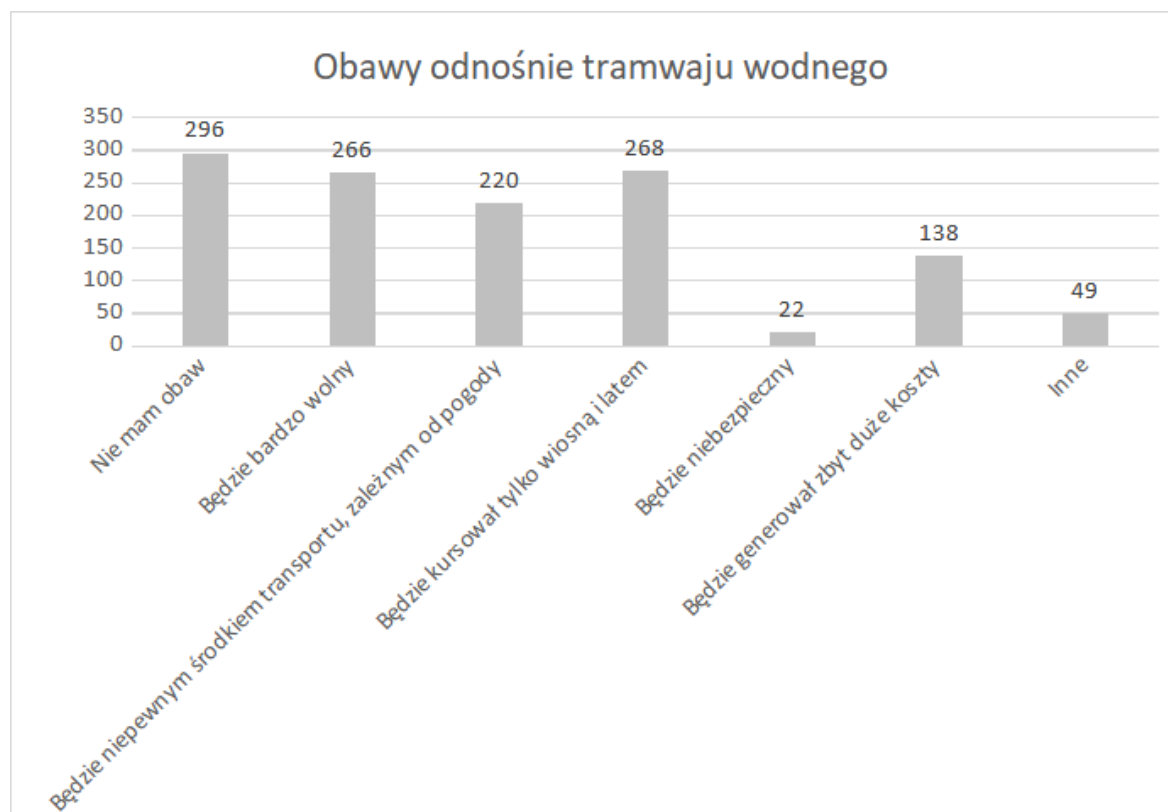


- możliwość uniknięcia korków, w szczególności w przypadku konieczności dotarcia na drugi brzeg rzeki;
- odciążenie ruchu ulicznego;
- unikalne trasy podróży;
- możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury rzecznej i potencjału rzeki;
- rozwój “kultury rzecznej”, rzeczywiste otwarcie w stronę rzeki, wzmocnienie roli rzeki w mieście;
- to, że tramwaj wodny może być nową atrakcją turystyczną miasta;
- powrót do historycznych rozwiązań, do tradycji wrocławskich.

Komentarz Wydziału Planowania Przestrzennego UM

Uczestnicy i uczestniczki konsultacji zwrócili uwagę przede wszystkim uwagę na to, że tramwaj wodny będzie stanowił wsparcie systemu kołowej komunikacji publicznej. W związku z powyższym zauważono potrzebę doposażenia istniejącej sieci transportu publicznego. Uwagę zwraca również fakt, że funkcja turystyczna ma znaczenie drugorzędne. Przytoczono wiele dodatkowych atutów tramwaju wodnego (np. bezpieczeństwo, ograniczenie emisji, niski poziom hałasu), co wskazuje na potencjalne liczne korzyści płynące z tego typu rozwiązania w naszym mieście. Wymienione atuty będą szczegółowo analizowane na dalszych etapach realizowania przedmiotowego przedsięwzięcia.

4. Jeśli masz obawy odnośnie tramwaju wodnego, zaznacz je. (Możliwe odpowiedzi: Nie mam obaw; Będzie bardzo wolny; Będzie niepewnym środkiem transportu, zależnym od pogody; Będzie kursował tylko wiosną i latem; Będzie niebezpieczny; Będzie generował zbyt duże koszty; Inne [jakie?])



Wykres 7. Obawy dotyczące tramwaju wodnego (opracowanie oprac. H. Adamiczka, J. Macalik)

Z wykresu nr 7 wynika, że 296 osób nie ma obaw odnośnie tramwaju wodnego, 266 osób uważa, że ten rodzaj transportu będzie wolny, a 220 – niepewny. 268 osób zauważa, że istnieje możliwość, że będzie kursował tylko latem. 22 osoby uznały, że tramwaj wodny może być niebezpieczny, a 138 osób – że będzie generował zbyt duże koszty. Z wyboru opcji Inne skorzystało 49 uczestników i uczestniczek konsultacji. Wymieniono następujące kwestie:

- Tramwaj wodny będzie stanowił wyłącznie atrakcję turystyczną i będzie miał znikomą wartość komunikacyjną.
- Nie będzie to realna alternatywa dla istniejącej sieci komunikacji miejskiej.
- Tramwaj wodny będzie miał zbyt małą częstotliwość kursów oraz będzie pływał za wolno.
- Obawa o infrastrukturę przystanków – zniszczy to wygląd nabrzeża.



- System tramwaju wodnego nie będzie zintegrowany z systemem Urbancard, wyszukiwarką jakdojade.pl itp.
- Konieczność śluzowania będzie znacznie wydłużać czas podróży.
- Obawa o cenę biletów.
- Obawa o zniszczenie żeglugi pasażerskiej i firm prywatnych.
- Obawa o sceptycyzm mieszkańców i mieszkanki wobec korzystania z tego środka transportu, co sprawi, że zostanie zawieszony.
- Czy tramwaj wodny w ogóle powstanie?

Komentarz Wydziału Planowania Przestrzennego UM

Największa liczba uczestników i uczestniczek konsultacji nie wskazała żadnych obaw odnośnie tramwaju wodnego, co wskazuje na pozytywny odbiór tego typu rozwiązania. Ideą projektu jest założenie, że tramwaj wodny ma być przede wszystkim uzupełnieniem istniejącej komunikacji miejskiej, natomiast aspekty turystyczne to jego dodatkowy walor. Najczęściej wskazywane obawy, dotyczące m.in. czasowych ograniczeń, będą analizowane na dalszym etapie projektowania.

5. Jeśli brakuje Ci przystanku w poniższej propozycji, zaznacz jego lokalizację i skomentuj. (Załączona mapa trasy pilotażowej)

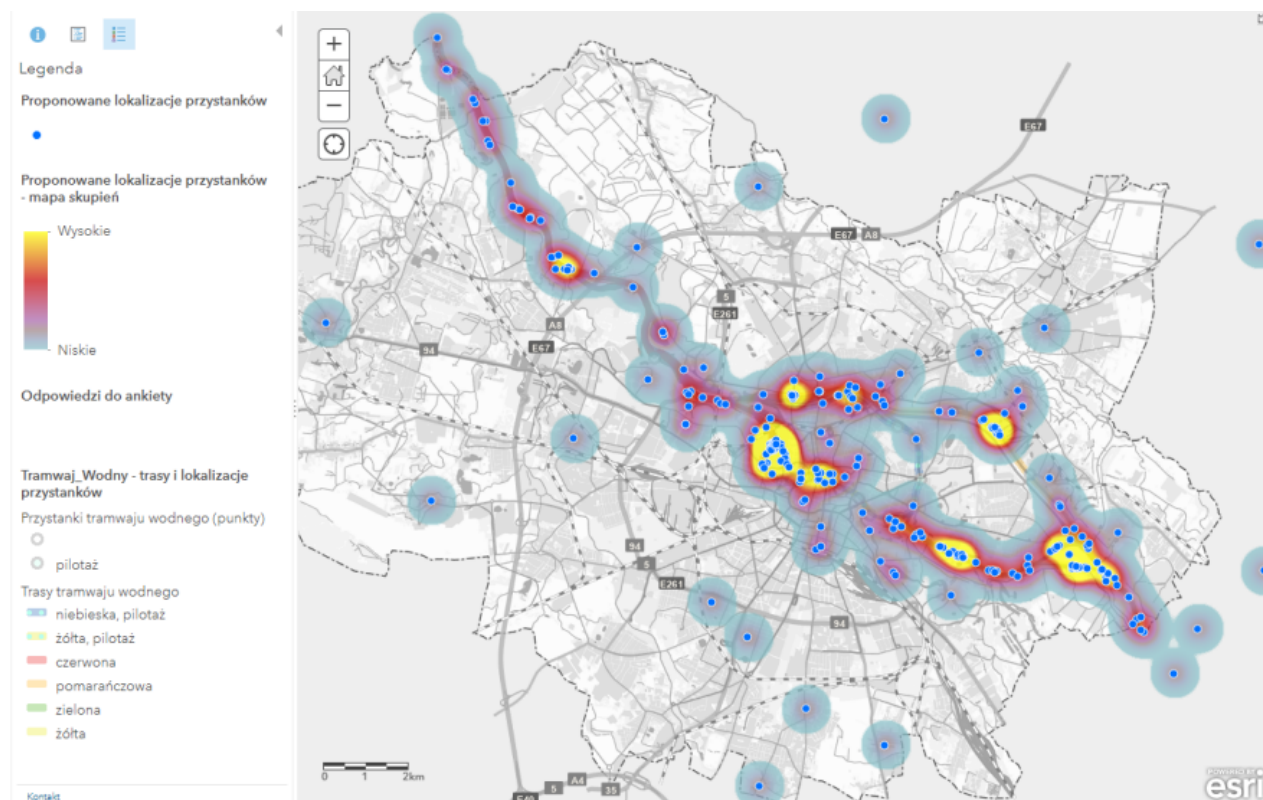
Na mapach dostępnych w e-formularzu zaprezentowano planowane trasy (wraz z trasą pilotażową) oraz proponowane lokalizacje przystanków. Uczestnicy konsultacji mogli wypowiedzieć się na temat tych propozycji i zasugerować inne, ich zdaniem odpowiednie, lokalizacje przystanków.

Zarejestrowano 796 rekordów, ale do dalszej analizy przyjęto 356 z nich, ponieważ pozostałe były nieprawidłowe (tylko wejścia na stronę, gdzie była mapa, bez komentarza słownego lub graficznego, który był wymagany).

Otrzymane propozycje lokalizacji nowych przystanków zostały przyporządkowane do jednej z poniższych kategorii:



1. lokalizacja poza korytem rzeki Odry – 7 pkt;
2. lokalizacja poza drogami wodnymi – 42 pkt;
3. lokalizacja poza granicami Wrocławia – 17 pkt;
4. do dalszej analizy – 75 pkt;
5. brak możliwości przepływu ze względu na urządzenia wodne – 24 pkt;
6. lokalizacja wykluczona ze względów technicznych – 1 pkt;
7. brak odpowiedniego dojazdu do proponowanej lokalizacji – 25 pkt;
8. lokalizacja w dużej odległości od terenów zabudowanych i miejsc zamieszkania czy pracy – 34 pkt;
9. przystanek tramwaju wodnego wskazany w sąsiedztwie proponowanej lokalizacji – 57 pkt;
10. przystanki wyznaczone w przypadku braku konieczności śluzowania – do dalszych analiz – 11 pkt;
11. brak możliwości przesunięcia przystanku ze względów technicznych – 2 pkt;
12. punkty poza obszarem miasta, sugerujące aglomeracyjny charakter – 6 pkt;
13. komentarz bez zaznaczenia na mapie – 55 pkt.



Rys. 2 Mapa skupień punktów lokalizacji nowych przystanków tramwaju wodnego na rzece Odrze we Wrocławiu

Pozyskane informacje zostały zobrazowane na powyższej mapie skupień: niebieskie punkty oraz ich koncentracje. Zostały one wykorzystane do obliczenia i wyświetlenia względnej gęstości punktów (płynne przejścia kolorów od chłodnych, oznaczających niską gęstość punktów, do ciepłych, oznaczających wiele punktów). Legenda zamieszczona jest z lewej strony mapy.

Można wyróżnić **6 obszarów**, na których występuje najliczniejsze skupienie zaproponowanych lokalizacji. Pierwszy z nich (od góry rzeki) znajduje się w rejonie Wyspy Opatowickiej – najwięcej punktów po jej południowej stronie, w okolicach Śluzy Opatowickiej, oraz po jej północnej stronie, poniżej Jazu Opatowickiego, w rejonie osiedla Bartoszowice. Kolejny znajduje się w okolicach istniejącej zatoki, gdzie jest przystań żeglarska (rejon ul. Biegasa).



Trzeci obszar jest przy Kanale Żeglugowym (Nawigacyjnym) w okolicach ul. Monopolowej. Czwarty zlokalizowany jest przy Kanale Różanka w rejonie Mostów Osobowickich (skrzyżowanie ul. Bałtyckiej i ul. Na Polance). Piąte, najliczniejsze i najgęstsze skupisko punktów lokalizacji przystanków, dotyczy Kępy Mieszcząńskiej, a w szczególności jej północnego cypla oraz okolic mostu Dmowskiego. Mniej liczne skupiska w tym obszarze znajdują się w rejonie wrocławskich wysp (Wyspa Słodowa, Wyspa Piasek) oraz ul. Grodzkiej. Ostatni z wyróżnionych obszarów skupisk znajduje się na Maślicach; lokalizacje zaproponowane zostały po obu stronach koryta rzeki Odry w rejonie ul. Żużłowców oraz po drugiej stronie ujścia rzeki Ślęzy.

Znaczna część przystanków została wyznaczona poza drogami wodnymi (część – poza korytem rzeki) oraz poza granicami miasta, a ponieważ konsultacje dotyczyły wyłącznie obszaru Wrocławia, nie zostaną one uwzględnione w dalszych analizach. Bierze się jednak pod uwagę, że w przyszłości nastąpi powiązanie wrocławskiego tramwaju z gminami Aglomeracji Wrocławskiej położonymi nad Odrą. Obecnie ruch żeglugowy we Wrocławiu odbywa się wyłącznie po Odrze, na której zostały wyznaczone drogi wodne, wobec tego nie ma możliwości wyznaczenia przystanków na innych rzekach, m.in. ze względu na ich parametry.

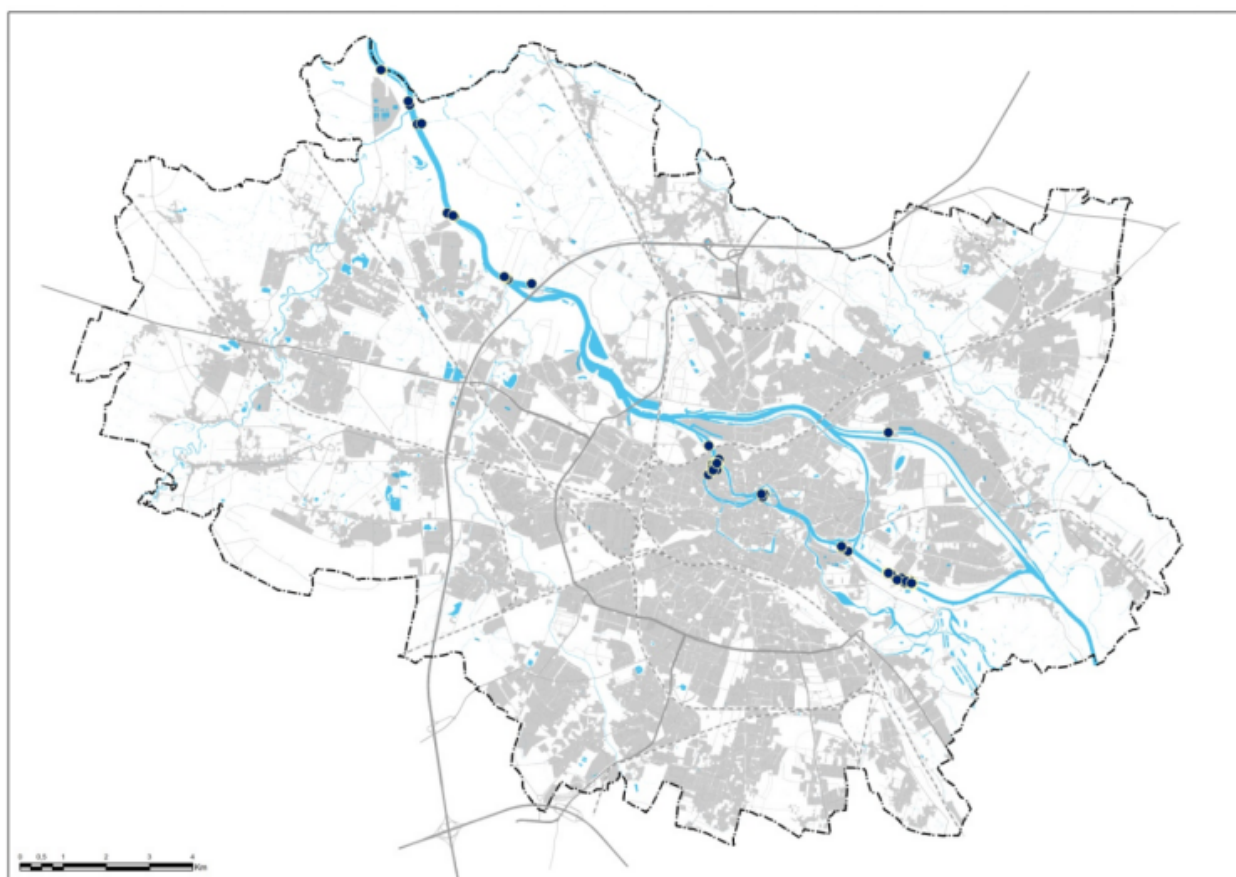
Niektóre z propozycji lokalizacji przystanków zostały odrzucone ze względów technicznych, wynikających m.in. z braku możliwości przepływu, ze względu na urządzenia hydrotechniczne, brak odpowiedniego dojazdu związanego z ukształtowaniem terenu, uwarunkowania własnościowe, a także ze względu na sposób zagospodarowania nabrzeża.

Kolejną kategorię tworzą propozycje przystanków wyznaczone w znacznym oddaleniu od terenów zabudowanych. Głównym założeniem koncepcji jest stworzenie sieci tras tramwaju wodnego w oparciu o możliwość przemieszczania się pomiędzy miejscami zamieszkania i miejscami pracy. W



założeniu mają to być najważniejsze kierunki, które wraz ze wzrostem zapotrzebowania mogą być w przyszłości uzupełniane o nowe przystanki.

W związku z powyższym na tym etapie odrzucono proponowane lokalizacje znajdujące się w dużej odległości od terenów zabudowanych (miejsc zamieszkania i pracy). Część nowych propozycji pokrywa się z zaprezentowanymi w ramach konsultacji lokalizacjami, natomiast część nie ma reprezentacji graficznej (wyłącznie komentarz).



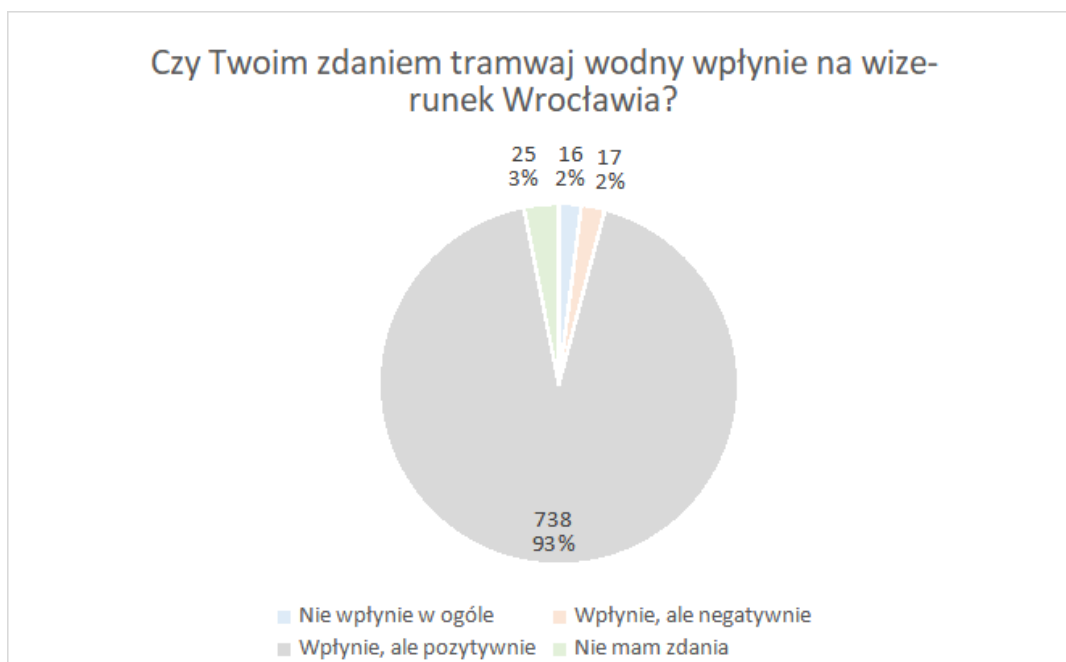
Rys. 3. Mapa punktów lokalizacji nowych przystanków tramwaju wodnego na rzece Odrze we Wrocławiu do dalszej analizy

Spośród wszystkich wskazanych lokalizacji najliczniejszą grupę, aż 75 punktów, stanowią propozycje do dalszej analizy. Zostały one zaprezentowane na powyższej mapie w postaci punktów koloru czarnego na szarym tle (obszar zabudowy, najważniejsze drogi, linii kolejowe oraz rzeki i zbiorniki wodne).



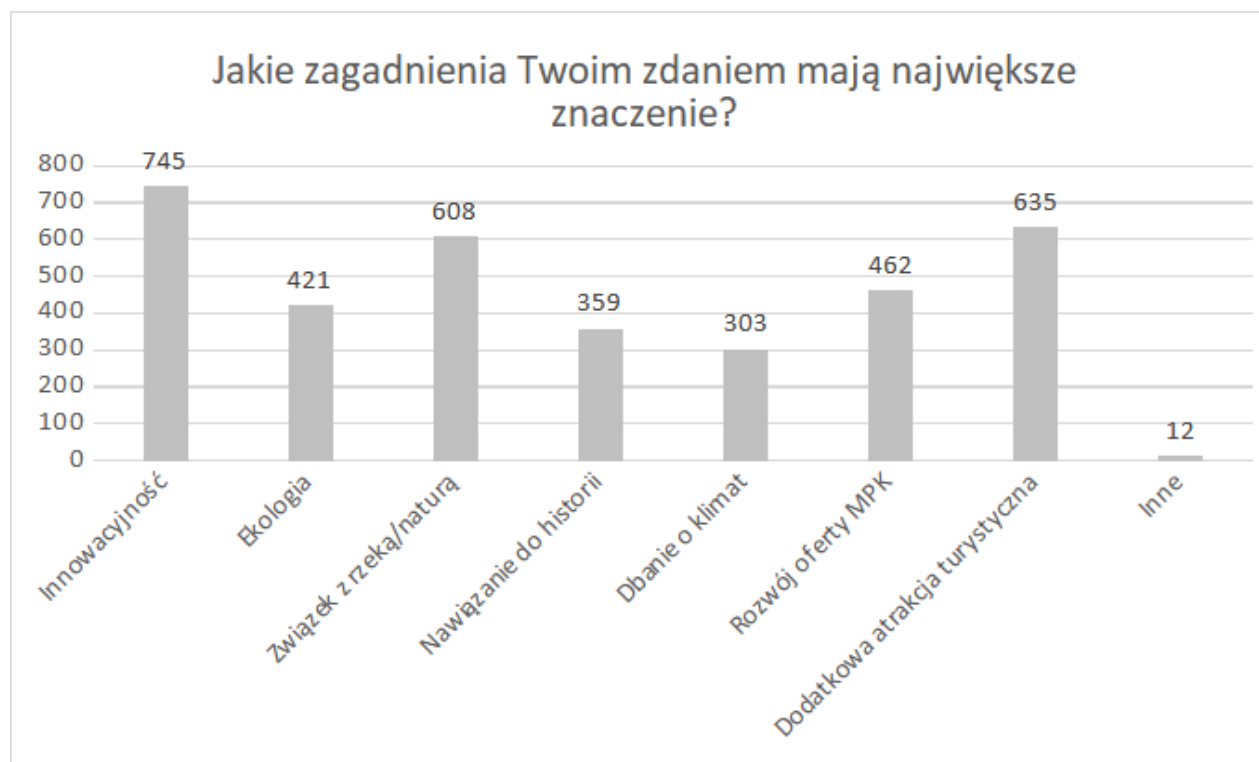
Te propozycje lokalizacji przystanków nie budzą zastrzeżeń, bo są odpowiednio usytuowane i są blisko miejsc zamieszkania i pracy. Ich wykorzystanie jednak wymaga pogłębionych analiz (w zakresie dojścia, możliwości cumowania, czasu podróży związanego z koniecznością korzystania ze śluz, a także w odniesieniu do działania całego systemu, m.in. w powiązaniu z komunikacją zbiorową). Propozycje te częściowo pokrywają się z mapą skupień, zwłaszcza w okolicach istniejącej zatoki na Biskupinie (przystań żeglarska w rejonie ul. Biegasa), w rejonie Kępy Mieszczkańskiej (w szczególności jej północnego cypla), okolic mostu Dmowskiego oraz na Maślicach w pobliżu ujścia rzeki Ślęzy, co dodatkowo wskazuje na duże zapotrzebowanie przystanków w tym miejscu. Obecnie trwa etap wyłaniania wykonawcy po ogłoszonym przetargu na opracowanie dokumentu pn. *Koncepcja inwestycyjna wraz z elementami analizy kosztów i korzyści wprowadzenia systemu tramwaju wodnego na obszarze Aglomeracji Wrocławskiej*. Wszystkie zgłoszone propozycje lokalizacji nowych przystanków, w ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych, zostały dokładnie przestudiowane; część z nich zostanie poddana dalszym analizom. Ostateczne lokalizacje przystanków zostaną uwzględnione w w/w opracowaniu.

**6. Czy Twoim zdaniem tramwaj wodny wpłynie na wizerunek Wrocławia?
(Możliwe odpowiedzi: Nie wpłynie w ogóle; Wpłynie, ale negatywnie;
Wpłynie, ale pozytywnie; Nie mam zdania.)**



Wykres 8. Obawy odnośnie tramwaju wodnego (opracowanie własne)

Z wykresu nr 8 wynika, że najwięcej osób, aż 93%, uważa, że tramwaj wodny wpłynie pozytywnie, najmniej (2%) – że będzie on miał wpływ negatywny. Reszta sądzi, że nie wpłynie w ogóle na wizerunek miasta (2%), lub nie ma zdania na ten temat (także 2%).



Wykres 9. Zagadnienia dotyczące wpływu na wizerunek Wrocławia w opinii uczestników konsultacji (opracowanie oprac. H. Adamiczka, J. Macalik)

Z odpowiedzi zawartych w wykresie nr 9 wynika, że największe znaczenie dla uczestników i uczestniczek konsultacji mają: innowacyjność (745 odpowiedzi) oraz fakt, że tramwaj będzie dodatkową atrakcją turystyczną (635 odpowiedzi). Uznano za ważny związek z rzeką i naturą (608 osób). Mniej mówiono natomiast o takich zagadnieniach jak ekologia (421 osób) oraz rozwój oferty MPK (462 osoby). Niewiele ponad 300 osób zauważyło, że tramwaj wodny będzie miał wpływ na klimat, niecałe 360 osób uważa, że będzie stanowił nawiązanie do historii. 12 opinii dotyczyło innych zagadnień.

Komentarz Wydziału Planowania Przestrzennego UM

Większość osób wskazała pozytywny wpływ tego typu środka komunikacji na wizerunek miasta, wykazując przy tym, że największym atutem jest innowacyjność oraz bliski kontakt z wodą oraz naturalnym krajobrazem.



7. Dodatkowe opinie odnośnie projektu tramwaju wodnego (pyt. Jeżeli chcesz coś jeszcze przekazać odnośnie projektu wdrożenia tramwaju wodnego we Wrocławiu, wpisz poniżej.)

Uczestnicy i uczestniczki konsultacji mieli również możliwość przekazania innych opinii na temat projektu tramwaju wodnego. Wskazano przede wszystkim następujące kwestie:

- Tramwaj wodny już dawno powinien funkcjonować we Wrocławiu, wzorem innych europejskich miast położonych nad rzekami.
- Aby tramwaj wodny był realnym uzupełnieniem komunikacji miejskiej, powinien kursować szybko, regularnie i często; powinny być też możliwe przesiadki na tramwaje, autobusy i pociągi.
- Konieczne jest umożliwienie podróżowania tramwajem wodnym z rowerami, dostosowania go do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, matek z dziećmi i innych grup o szczególnych potrzebach.
- Konieczna jest integracja przystanków z trasami pieszo-rowerowymi.

Wśród pomysłów pojawiły się:

- możliwość wzorowania się na weneckim systemie ACTV (wspólny bilet na komunikację wodną i lądową, integracja taryfowa), hamburskim i amsterdamskim;
- uzupełnienie sieci transportowej o wodne taksówki kursujące po rzece;
- organizacja weekendowych kursów tramwaju na tereny podmiejskie i lokalne (np. Uraz, Brzeg Dolny, Lubiąż);
- linia ekspresowa z punktu A do B, bez przystanków pośrednich;
- trasy lub chociaż przystanki z pominięciem śluz lub "od śluzy do śluzy";
- rozdzielenie kursów na trasy turystyczne i dla mieszkańców (wolniejsze – szybsze);
- linia okólna wokół Wielkiej Wyspy.

Komentarz Wydziału Planowania Przestrzennego UM



Poruszane kwestie będą szczegółowo analizowane i rozpatrywane na dalszych etapach projektu.

8. W ostatnim pytaniu uczestnicy konsultacji zostali poproszeni o wskazanie miast, w których korzystali z tramwaju wodnego, i o krótkie opisanie doświadczeń w tym zakresie. Wymieniono następujące najczęściej powtarzające się miasta (ośrodki):

- w Polsce: Bydgoszcz, Gdańsk, trasa Hel – Sopot, Poznań, Warszawa;
- w Europie: Amsterdam, Berlin, Budapeszt, Genewa, Glasgow, Hanower, Kopenhaga, Londyn, Malta, Oslo, Paryż, Petersburg, Porto, Praga, Rotterdam, Strasburg, Sztokholm, Triest, Wenecja, Zurych;
- na świecie: Bangkok, Brisbane, Melbourne, Nowy Jork, Stambuł, Sydney.

Przeważająca grupa osób powołała się na transport rzeczny w powyższych miastach na bazie swoich doświadczeń turystycznych. Znikoma część miała doświadczenia z tramwajem wodnym jako codziennym środkiem transportu.

Komentarz Wydziału Planowania Przestrzennego UM

Wyżej przytoczone przykłady zostaną przeanalizowane pod kątem możliwości zaadaptowania we Wrocławiu dobrze funkcjonujących rozwiązań.



PODSUMOWANIE

Konkluzje

Konsultacje miały na celu zebranie opinii mieszkańców i mieszkanek na temat planu funkcjonowania tramwaju wodnego na Wrocławskim Węźle Wodnym. Opinie można było wyrazić podczas spotkań konsultacyjnych, narady konsultacyjnej oraz za pomocą e-formularza opinii z interaktywną mapą.

Osoby, które wypowiedziały się za pomocą e-formularza, w zdecydowanej większości chciałyby korzystać w przyszłości z tramwaju wodnego, jeśliby powstał we Wrocławiu. Za pomocą interaktywnej mapy wskazano lokalizacje przystanków tramwaju wodnego – wybrano z nich 75, które zostaną poddane dalszej analizie (mogą być wzięte pod rozważenie, ponieważ ich umiejscowienie oraz dostęp do nich z miejsc zamieszkania lub pracy są adekwatne). Na tym etapie odrzucono proponowane lokalizacje znajdujące się w dużej odległości od terenów zabudowanych oraz takie, które wyznaczono poza drogami wodnymi i poza granicami miasta.

W trakcie konsultacji podnoszono kwestie bezpieczeństwa tramwaju wodnego, jego konkurencyjności i kompatybilności z innymi środkami komunikacji zbiorowej Wrocławia oraz konieczności integracji tras tramwaju z istniejącymi już ciągami pieszo–rowerowymi. Wyrażano obawy o wpływ tramwaju na istniejącą żeglugę rzeczną (statki wycieczkowe i pasażerskie) i na wygląd nabrzeża po zbudowaniu przystanków. Jednocześnie podkreślano pozytywne aspekty tego rozwiązania: ekologię, nawiązanie do historii miasta, „otwarcie się” na rzekę, rozładowanie korków w mieście.

Wszystkie opinie zostały poddane analizie i obecnie trwa etap wyłaniania wykonawcy po ogłoszonym przetargu na opracowanie dokumentu pn. *Koncepcja inwestycyjna wraz z elementami analizy kosztów i korzyści*



wprowadzenia systemu tramwaju wodnego na obszarze Aglomeracji Wrocławskiej.

Partnerzy lokalni

Partnerami lokalnymi konsultacji była Fundacja Partycypacji Biorę udział, współodpowiedzialna za przygotowanie i przeprowadzenie spotkań konsultacyjnych, w czasie których jej przedstawicielki udzielały odpowiedzi na pytania mieszkańców i mieszkanki oraz merytorycznie wspierały realizatorów konsultacji.



INFORMACJA O REALIZATORACH

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie w realizacji: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Inicjator konsultacji: Wydział Planowania Przestrzennego Urzędu Miejskiego Wrocławia (dawniej Biuro Rozwoju Wrocławia)

Wsparcie merytoryczne: Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

Realizatorzy/ki: Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich); Karolina Wrembel (Fundacja Partycypacji Biorę udział)

Opracowanie raportu: Iwona Nowak, Maria Rudnicka-Myślicka (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich), Hanna Adamiczka, Joanna Macalik (Uniwersytet Ekonomiczny), Mateusz Majka (Biuro Rozwoju Wrocławia)

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie Procesów Konsultacji Społecznych na terenie Gminy Wrocław w latach 2020–2022” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich, współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Wrocław miasto spotkań





Wrocław | listopad 2022