



Jakie trasy tramwaju wodnego?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

ZAŁĄCZNIK 1 – Notatka ze spotkań konsultacyjnych

Zorganizowano dwa e-spotkania.

Pierwsze z nich, przeznaczone dla wszystkich mieszkańców i mieszkanek Wrocławia, odbyło się 30 listopada 2021 r. (wtorek), w godzinach 17.30–19.30. Na spotkaniu przedstawiono założenia konsultacji, pokazano prezentację. Następnie był czas na pytania i odpowiedzi uczestników. Spotkanie prowadzone było przez Karolinę Wrembel z Fundacji Partycypacji Biorę udział, Urząd Miejski Wrocławia reprezentowany był przez Mateusza Majkę, koordynatora ds. polityki rzecznej Miasta.

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

- Hanna Adamiczka – Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
- Leszek Heimann – Wydział Partycypacji Społecznej, Urząd Miejski
- Joanna Macalik – Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
- Mateusz Majka – Biuro Rozwoju Wrocławia, Urząd Miejski (prezenter)
- Tadeusz Mincer – Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich (sekretarz)
- Karolina Wrembel – Fundacja Partycypacji Biorę udział (moderatorka)
- przedstawiciele armatorów

W spotkaniu wzięło udział 13 osób.



Obawy i zastrzeżenia dotyczące Tramwaju Wodnego

Pytania i opinie uczestników	Odpowiedzi i komentarze BRW
Będzie to wprowadzenie kolejnego armatora, który ma łatwiej z powodu dotacji, będzie bardzo konkurencyjny wobec naszej działalności.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.
Zakazy nawigacyjne (związane z poziomem wody itd.) spowodują, że tramwaj wodny będzie nieregularnie funkcjonował.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.
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 niczym "halsowanie", zygzakiem – tak, by łączyć różne brzegi.
Trasa w centrum "zarżnie" ruch turystyczny.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.
Założenia TW (komunikacja) są zupełnie niezgodne z planem (trasa turystyczna). Należy więc zrobić korektę założeń. Narracja prowadzona w mediach wskazuje,	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.



że funkcja TW jest typowo turystyczna.	
Gdyby TW był atrakcyjny ekonomicznie (i była taka potrzeba) dla nas armatorów, to już dawno byśmy to zrobili.	Nie ma ostatecznych decyzji. Zawsze jest możliwa korekta, nawet po uruchomieniu tramwaju wodnego. W kolejnych etapach będą Państwo zaangażowani.
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.
To, że to potrwa wiele lat, to nie jest optymistyczna wiadomość. To jest zapowiedź naszej śmierci. Wśród nas armatorów 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.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.
Prośba o przesłanie prezentacji.	Prezentacja będzie udostępniona na stronie www.
Prośba o pokazanie karty przystani na ul. Grodzkiej	Będą one udostępnione na stronie internetowej.
Panie Mateuszu, proszę o	Materiały te będą udostępniona na



<p>przesłanie kart przystani przy ul. Grodzkiej i ul. Zienkiewicza z kosztorysem na adres e-mail.</p>	<p>stronie internetowej.</p>
<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>
<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 planowaliśmy, aby ograniczał się jedynie do łączenia dwóch przystani po przeciwnych stronach Odry.</p>
<p>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.</p>	<p>Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.</p>
<p>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</p>	<p>Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.</p>



odległych osiedli np. Kozanów. Dobrym rozwiązaniem jest kursowanie na zasadach takich, jak prom.	
Prośba o dodatkowe spotkanie zespołu pracującego nad koncepcją z armatorami.	[Tu była propozycja zorganizowania spotkania przy okazji publikacji raportu z konsultacji]
Dla nas, armatorów, nie ma znaczenia, czy to będzie armator czy miejska spółka – efekt będzie taki sam.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.
Popyt na TW będzie zależny od ceny. Bilet musi mieć atrakcyjną cenę, co oznacza, że pomoc publiczna jest niezbędna.	Zagadnienie to będzie przedmiotem dalszych analiz.
Jaki zespół pracuje nad tym projektem (trasy, analizy)?	To jest 20 osób z zespołu “Niebieski Stół”, powołanego rozporządzeniem Prezydenta Miasta Wrocławia, specjaliści z Wód Polskich oraz z Urzędu Żeglugi.
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.	Zgłaszane problemy zostały uwzględnione, ale konkretne rozwiązania nie były brane pod uwagę.
Dlaczego nie wzięto pod uwagę	Te konsultacje właśnie teraz



armatorów przy projektowaniu tras?	przebiegają, to spotkanie jest po to, by wysłuchać Państwa opinii; aby rozmowa przyniosła oczekiwane owoce, musieliśmy z czymś przyjść, (z jakąś propozycją).
Jaka jest zasadność wprowadzenia TW do centrum miasta? My, armatorzy, uważamy, że to nie będzie środek komunikacji, ale atrakcja turystyczna.	Ma to być uzupełnienie komunikacji autobusowej i tramwajowej, zwłaszcza przy przekraczaniu rzeki. Będziemy prowadzić jeszcze analizę kosztów i korzyści (koncepcja inwestycyjna), która rozstrzygnie te wątpliwości.
Jaką Państwo przewidują popularność TW?	To będziemy wiedzieć po wynikach konsultacji i dalszych analizach. Na razie opinie są pozytywne.
Jaką mamy gwarancję, że nie stanie się tak, jak w Bydgoszczy, że będzie to tylko atrakcja turystyczna?	Uwarunkowania obu miast są inne, jest więcej rozgałęzień i możliwości stworzenia innych tras. Nie da się tego porównać w stosunku 1:1. W Bydgoszczy była prosta trasa, wiodąca z punktu A do punktu B.
Jak mamy rozumieć, że na pięciu 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 wypowiedania



	tych umów.
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.
Czy komórka przyznająca dotacje na TW ma świadomość, że projekt ogranicza konkurencję (co jest niezgodne z prawem), co spowoduje, że dotacja na transport zostanie zakwestionowana?	Nie ma takiej dotacji, na razie pozyskaliśmy środki na koncepcję inwestycyjną. Jeżeli przyjdzie moment na decyzje ostateczne, będziemy szukać funduszy u różnych źródeł, również wśród środków unijnych.
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 udostępni infrastrukturę.
Odpowiedź na pytania o frekwencję będzie na podstawie analiz inwestycyjnych, czy to prawda?	Taka analiza zostanie wykonana. Urząd posiada już wiele danych, ale to trzeba jeszcze sprawdzić.

Mateusz Majka zapytał, czy powstanie przystanku przy pl. Społecznym jest w ogóle, z perspektywy armatorów, możliwe. Uczestnicy zgodzili się, że tam faktycznie mogłaby powstać pętla tramwaju wodnego.



ZAŁĄCZNIK 2 – Notatka z narady konsultacyjnej dla mieszkank i mieszkańców Wrocławia

We wtorek, 7 grudnia 2021 r., w godzinach 17.30–19.00 odbyło się spotkanie on-line, które miało charakter narady konsultacyjnej. Wzięli w nim udział mieszkańcy i mieszkanki Wrocławia oraz organizatorzy:

- Hanna Adamiczka – Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
- Leszek Heimann – Wydział Partycypacji Społecznej, Urząd Miejski
- Joanna Macalik – Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
- Mateusz Majka – Biuro Rozwoju Wrocławia, Urząd Miejski (prezenter)
- Tadeusz Mincer – Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich (sekretarz spotkania)
- Karolina Wrembel – Fundacja Partycypacji Biorę Udział (moderatorka)

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.



<p>Krótsza trasa do centrum</p>	<p>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.</p>
<p>Transport wodny jest niezależny od sytuacji na drogach – pozwala na ignorowanie korków.</p>	<p>Ma sens połączenie z miastami i gminami spoza Wrocławia.</p>
<p>Funkcja integrująca aglomerację – integracja miejscowości aglomeracji wrocławskiej leżących nad Odrą z Wrocławiem i innymi miejscowościami.</p>	<p>Tramwaj jest uzależniony od poziomu wody w rzece. W tym sensie jest zależy od warunków naturalnych.</p>
<p>Walor turystyczny</p>	<p>Za duży koszt inwestycji</p>
<p>Tramwaj może być skutecznym środkiem łączącym osiedla peryferyjne lub te, na drogach do których wiesznie stoi się w korkach (Rędzin, Maślice, Kozanów, Swojczyce, Przedmieście Oławskie).</p>	<p>Wysoki koszt infrastruktury niezbędnej do obsługi tramwaju wodnego</p>



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.
Zwrócenie uwagi mieszkańców na rzekę: tramwaj wodny może w większym stopniu zwrócić mieszkańców 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.	Słaby dostęp do węzłów komunikacyjnych



	<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 jednostki stworzą większe zagrożenie.</p>
	<p>Bydgoszcz: 4 km zajmują godzinę. U nas będzie podobnie, nawet pieszo jest szybciej.</p>



	<p>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.</p>
--	--

Materiały dodatkowe:

Wnioski z Brisbane:

<https://www.brisbane.qld.gov.au/traffic-and-transport/public-transport/citycat-and-ferry-services/a-better-ferry-network-for-brisbane>

Rozkład jazdy:

<https://translink.com.au/sites/default/files/acquiadam-assets/timetables/210517-citycat-v2.pdf>

Problemy z utrzymaniem tramwaju wodnego, przykład Bydgoszczy:

<https://bydgoszcz.naszemiasto.pl/przystanek-tramwaju-wodnego-jak-slums-szpetna-wizytowka/ar/c4-5033253>

Część 2: Lokalizacja przystanków i propozycje tras

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 mieszkańcy w wygodny sposób mogli 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 Maślicami 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 śluży.

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. Wypiańskiego.

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).

Część 3: Pozostałe kwestie związane z tramwajem wodnym we Wrocławiu

Płatności i taryfy:

- Działające na zasadzie biletów miejskich, niekoniecznie podobna cena, ale ten sam system płatności.
- Inna cena niż porównywalna do cen MPK, nie będzie atrakcyjna dla potencjalnych pasażerów.
- Bilet czasowy (np. całodniowy) w wysokości np. 50 zł, który daje turystom możliwość całodziennego powolnego (etapowego) przemieszczania się (np. turysta zwiedza Rynek, potem pod pływa do Katedry, mostu Grunwaldzkiego, ZOO i na końcu znów do Uniwersytetu Wrocławskiego). Bilet taki byłby uzupełnieniem luki w ofercie turystycznej – żaden armator czegoś takiego nie oferuje. A może to jest pomysł dla armatorów? Niech się dogadają i na tym zarabiają.
- Bilet czasowy? To, co jest powyżej, wskazuje na TURYSTYKĘ, a nie transport.
- Bilety jednorazowe: generalnie wysoka cena (np. 30 zł za trasę), ale duża ulga na kartę Nasz Wrocław/Urban Card itp. (5 zł).

Rodzaje statków:

- Niewielkie, ale kursujące często. Nie muszą być “wspaniałe”, byle było ich więcej, by zapewnić większą częstotliwość i regularność.
- Należy rozważyć unifikację jednostek, opracowania metody szybszego pokonywania śluz lub stopni wodnych (np. pochylnie).



- Tramwaje bez okien: to byłoby rozwiązanie, by tramwaj nie był atrakcją – wtedy nie byłby wykorzystywane do oglądania atrakcji.
- Może flota turystyczna spróbuje przejąć także transport mieszkańców? Na przykład poprzez kursy w tygodniu, jesienią i zimą w godzinach od 6.30 do 11.00, w miejscach i cenach korzystnych dla mieszkańców?

Jakie powinny być przystanki?

- Jeśli kursy tramwaju będą rozciągnięte czasowo na zimę (byłoby to sensowne), to przystanki należy skonstruować tak, by była możliwość zabudowania ich na czas zimy – tak, aby nie oczekiwać pod gołym niebem.
- Przystanek Las Rędziński: Jeśli tramwaj miałby poszerzać możliwości rekreacji mieszkańców, to bardzo przydatny dla zachodniego Wrocławia, a zwłaszcza Maślic i Pracz Odrzańskich, byłby przystanek Maślice Małe i Las Rędziński. Aktualnie, żeby się przeprawić na drugą stronę Odry z Grobli Pilczycko-Prackiej, trzeba się kierować aż na most Milenijny, czyli nadrobić ok. 20 km. Jeśli nie funkcjonowałoby to jako tramwaj wodny, to choćby jako sezonowy prom łączący dwa brzegi Odry. Na jeden sezon letni mógłby działać pilotażowo. Mieszkańcy mieliby nie tylko szybszy dostęp do Lasu Rędzińskiego, ale też Kąpieliska Kopalnia czy tras rowerowych wzdłuż Widawy.