



ANEKS DO AKTUALIZACJI STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO DZIELNICY POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU W ZAKRESIE TRASY GDAŃSK POŁUDNIE- WRZESZCZ



| | | |
|-----|--|----|
| 1. | WSTĘP | 3 |
| 2. | CEL I ZAKRES OPRACOWANIA ANEKSU | 3 |
| 3. | ZAŁOŻENIA DO ANALIZY STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO | 5 |
| 3.1 | Przyjęta metodologia | 5 |
| 3.2 | Uwarunkowania systemu transportowego | 6 |
| 3.3 | Wariantowane elementy systemu | 7 |
| 3.4 | Kryteria wyboru | 9 |
| 4. | ANALIZA WARIANTÓW TRASY GPW | 11 |
| 5. | ANALIZA KOLEJNOŚCI REALIZACJI STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO W KONTEKŚCIE WYBORU WARIANTU TRASY GPW | 12 |
| 6. | CYKL SPOTKAŃ INFORMACYJNYCH I DYSKUSJI NA TEMAT PRZEBIEGU TRASY GDAŃSK POŁUDNIE-WRZESZCZ | 16 |
| 7. | PODSUMOWANIE | 17 |

1. WSTĘP

Ciągły proces w zakresie działań, które prowadzi miasto Gdańsk w zakresie planowanych inwestycji, spowodował konieczność uszczegółowienia aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dla dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. W tym przypadku dotyczy to korytarza tzw. Nowej Politechnicznej, który w ramach aktualizacji SPT został wytypowany jako jeden z 5 najistotniejszych elementów układu transportowego dla Gdańska Południe.

Prowadzone prace projektowe w ramach zadania pn: „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla budowy ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku” uszczegóławiają zakres inwestycji i możliwe warianty prowadzenia trasy tramwajowej w ramach korytarza tzw. Nowej Politechnicznej. Analiza wielokryterialna wykonana w ramach ww opracowania wskazała 4 najkorzystniejsze warianty prowadzenia trasy tramwajowej. W rezultacie przeprowadzonych spotkań informacyjnych wytypowano dwa dodatkowe warianty przebiegu trasy GPW, dla których złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn „Budowa ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku”. W ramach prac koncepcyjnych, które uszczegółowiły przebieg i funkcjonalność planowanej trasy, nastąpiła zmiana nazwy działania inwestycyjnego na trasa Gdańsk Południe-Wrzeszcz (GPW).

W związku z zaistniałą sytuacją powstała konieczność ponownego przeanalizowania korytarza transportowego tzw. Nowej Politechnicznej (jako elementu aktualizacji SPT) w zakresie proponowanych wariantów przebiegu trasy tramwajowej GPW.

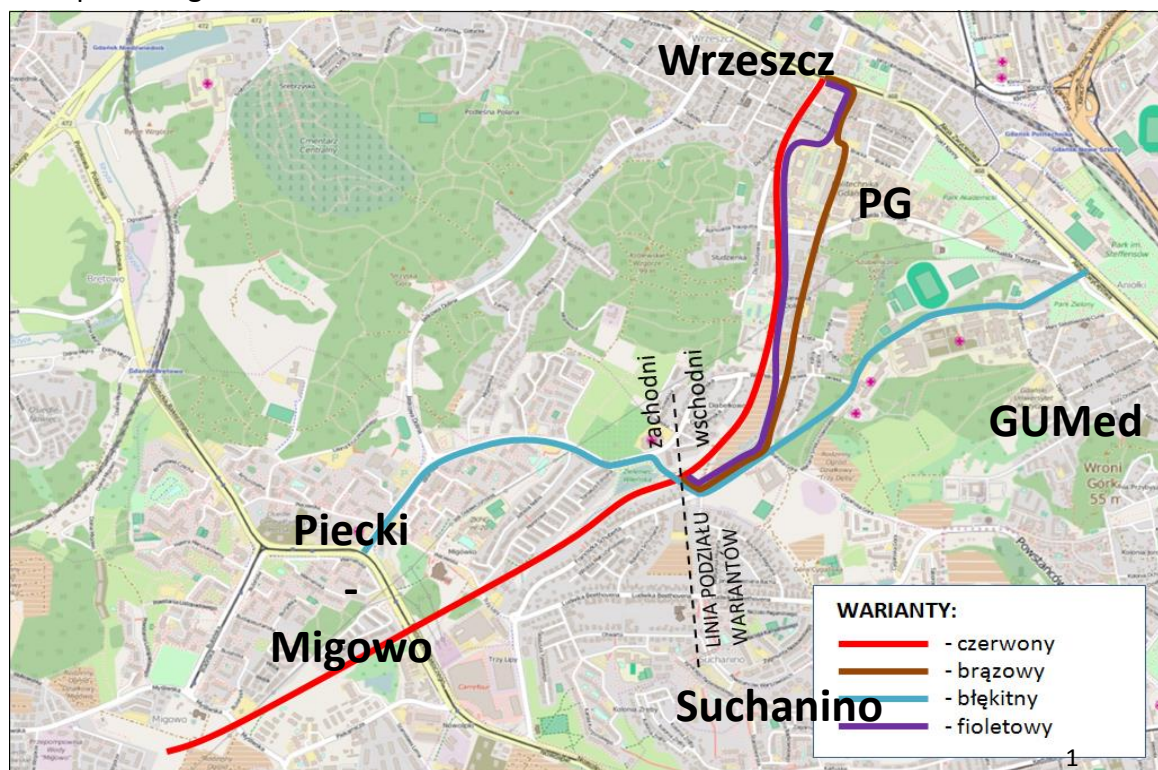
2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA ANEKSU

Celem aneksu jest określenie wpływu planowanych wariantów trasy GPW na funkcjonowanie systemu transportowego dzielnicy Południe oraz na poprawę jakości życia jej mieszkańców.

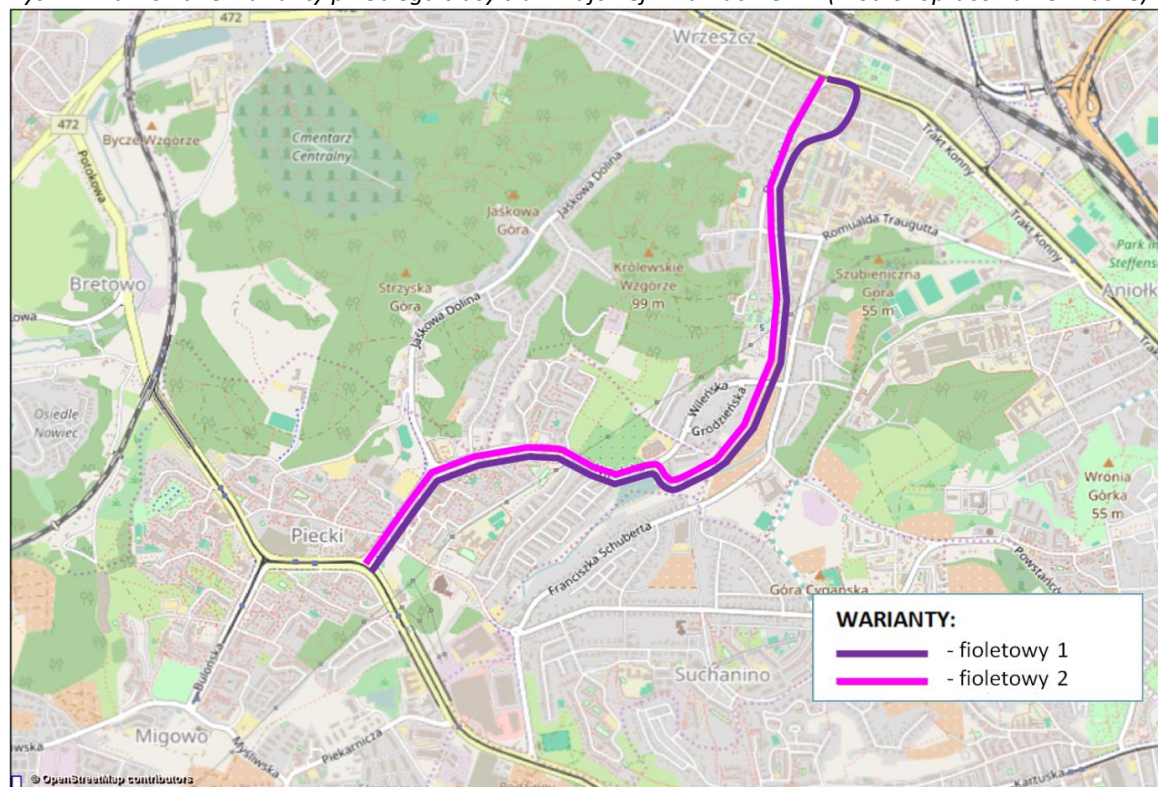
Zakres aneksu obejmuje analizę 4 wariantów trasy tramwajowej GPW wskazanych jako najkorzystniejsze w ramach analizy wielokryterialnej wykonywanej przez firmę Mosty Katowice Sp. z o.o. w ramach zadania pn: „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla budowy ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku” oraz dwóch dodatkowych wariantów (będących wynikiem przeprowadzonych spotkań informacyjnych) dla których złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- **czerwony zachodni / czerwony wschodni** (rysunek 1)
- **błękitny zachodni / brązowy 1 wschodni** (rysunek 1)
- **błękitny zachodni / błękitny wschodni** (rysunek 1)
- **błękitny zachodni / fioletowy 1 wschodni** (rysunek 1)
- **fioletowy 1** (rysunek 2)
- **fioletowy 2** (rysunek 2)

W ramach każdego z ww wariantów uwzględniono również rozbudowę układu uliczno-drogowego w ciągu tzw Nowej Politechnicznej Z2x2. Działanie to ma na celu umożliwienie porównywalności analizowanych elementów w ramach aktualizacji strategicznego programu transportowego.



Rys. 1 Analizowane warianty przebiegu trasy tramwajowej w ramach GPW (Źródło: opracowanie własne)



Rys. 2 Analizowane warianty przebiegu trasy tramwajowej w ramach GPW- warianty dla których złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (Źródło: opracowanie własne)

3. ZAŁOŻENIA DO ANALIZY STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO

3.1 Przyjęta metodologia

Badania na temat wyboru poszczególnych elementów systemu transportowego można rozpatrywać pod wieloma względami, w zależności od celów jakie są do osiągnięcia. W niniejszej analizie przy wyborze metody badawczej kierowano się przede wszystkim możliwością spojrzenia na problem priorytetów rozbudowy układu transportowego w zakresie uwzględniającym szereg czynników: ekonomicznych, społecznych, technicznych. Do niniejszego projektu wybrano wielokryterialną metodę rankingową AHP (ang. Analytic Hierarchy Process).

Wielokryterialna metoda hierarchicznej analizy problemu decyzyjnego AHP została zaproponowana przez T. Saaty'ego w 1980 roku w celu ułatwienia optymalnych wyborów, wówczas gdy decydent ma do dyspozycji większą liczbę kryteriów oceny różnych wariantów decyzyjnych. Opiera się ona na trzech zasadniczych regułach:

- struktura problemu decyzyjnego przedstawiona jest w postaci hierarchii celów, kryteriów, podkryteriów oraz wariantów,
- modelowanie preferencji odbywa się przez porównanie parami elementów na każdym poziomie hierarchii,
- uszeregowanie wariantów (analizowanych elementów systemu transportowego) następuje dzięki syntezie ocen preferencji ze wszystkich poziomów hierarchii.

Metodę AHP realizuje się w czterech następujących etapach:

- a) Budowa modelu hierarchicznego.

Podstawą metody AHP jest strukturyzacja problemu i przedstawienie go w postaci struktury hierarchicznej. Wychodząc od ogólnego przedstawienia problemu (cel główny) poprzez stopniowe jego uszczegółowienie (cele pomocnicze, charakterystyki) dokonujemy jego oceny.

- b) Ocena przez porównanie parami.

Etap ten polega na przypisaniu wag charakterystykom określonym w poprzednim etapie oraz na dokonaniu oceny obiektów. Wagi charakterystyk wskazują na wpływ poszczególnych charakterystyk na realizację głównego celu. Określenie ważności kryteriów odbywa się poprzez porównanie ich parami. Ocena jest atrybutem ważności danej charakterystyki X w realizacji celu bezpośrednio nadrzędnego w porównaniu z charakterystyką Y. Ocenę tę formułuje się zgodnie z dziewięciostopniową skalą wprowadzoną przez Saaty'ego.

- c) Wyznaczenie preferencji globalnych i lokalnych.

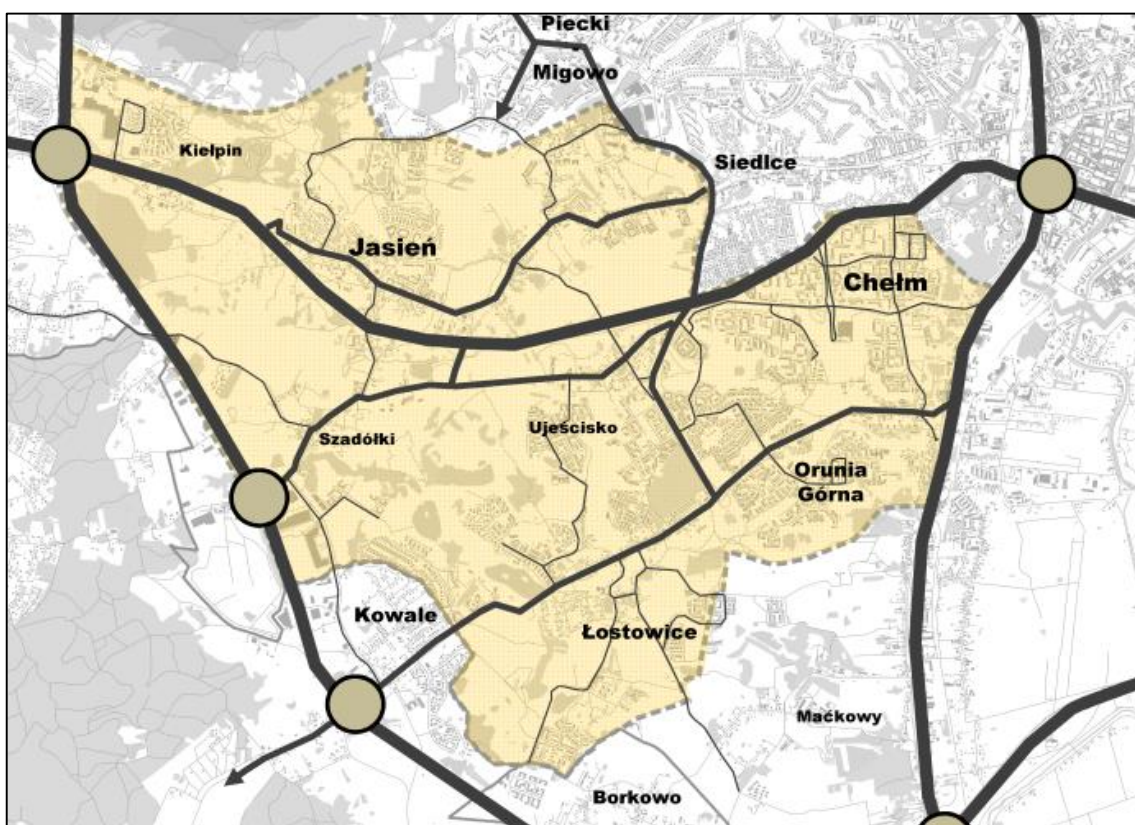
Etap ten dotyczy globalnej spójności macierzy na każdym poziomie hierarchii, czyli sprawdzenia, jak dalece spójna jest informacja preferencyjna w etapie „b” w odniesieniu do kryteriów, podkryteriów i wariantów.

d) Klasyfikacja wariantów decyzyjnych.

Na tym etapie dokonuje się uszeregowania końcowego wariantów (analizowanych elementów systemu transportowego) od najlepszego do najgorszego, na podstawie ich użyteczności. Wartością agregującą funkcję użyteczności jest suma iloczynów bezwzględnych wag wariantów na drodze od wariantu poprzez kryteria do celu. Bezwzględne wagi każdej macierzy oblicza się poprzez wyznaczenie jej wektora własnego.

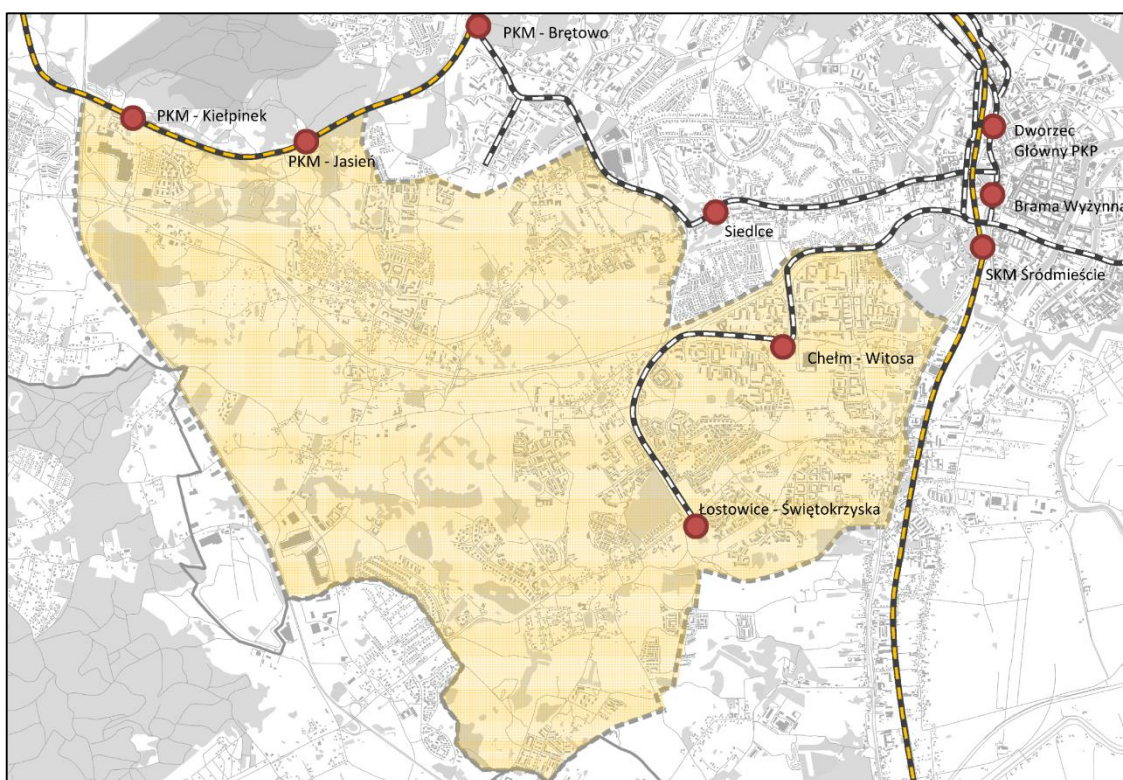
3.2 Uwarunkowania systemu transportowego

Na potrzeby analizy określono tzw. Wariant 0 – wariant bezinwestycyjny, stanowiący punkt odniesienia dla analizowanych elementów układu transportowego. Reprezentuje on stan istniejący oraz zakłada dokończenie rozpoczętych inwestycji w układzie transportu indywidualnego oraz zbiorowego. Układ uliczno-drogowy analizowanego obszaru przyjmuje się jak w stanie istniejącym, ponieważ obecnie nie są realizowane jego nowe elementy. Przyjętą do analizy w Wariantcie 0 sieć drogową przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3 Wariant bezinwestycyjny - układ drogowy przyjęty do analiz (Źródło: Opracowanie własne)

Sieć transportu zbiorowego uwzględnia w wariancie bezinwestycyjnym funkcjonowanie zrealizowanych w ostatnim okresie elementów: Pomorskiej Kolei Metropolitalnej oraz nowego odcinka linii SKM i węzła integracyjnego Śródmieście, jako istotnych elementów w układzie ogólnomiejskim. Natomiast w układzie dzielnicy Południe stan istniejący został wzbogacony o nową linię tramwajową z pętli Siedlce na Piecki-Migowo oraz do przystanku PKM Brętowo. Przyjętą do analizy w Wariancie 0 sieć tramwajową przedstawiono na rysunku 4.



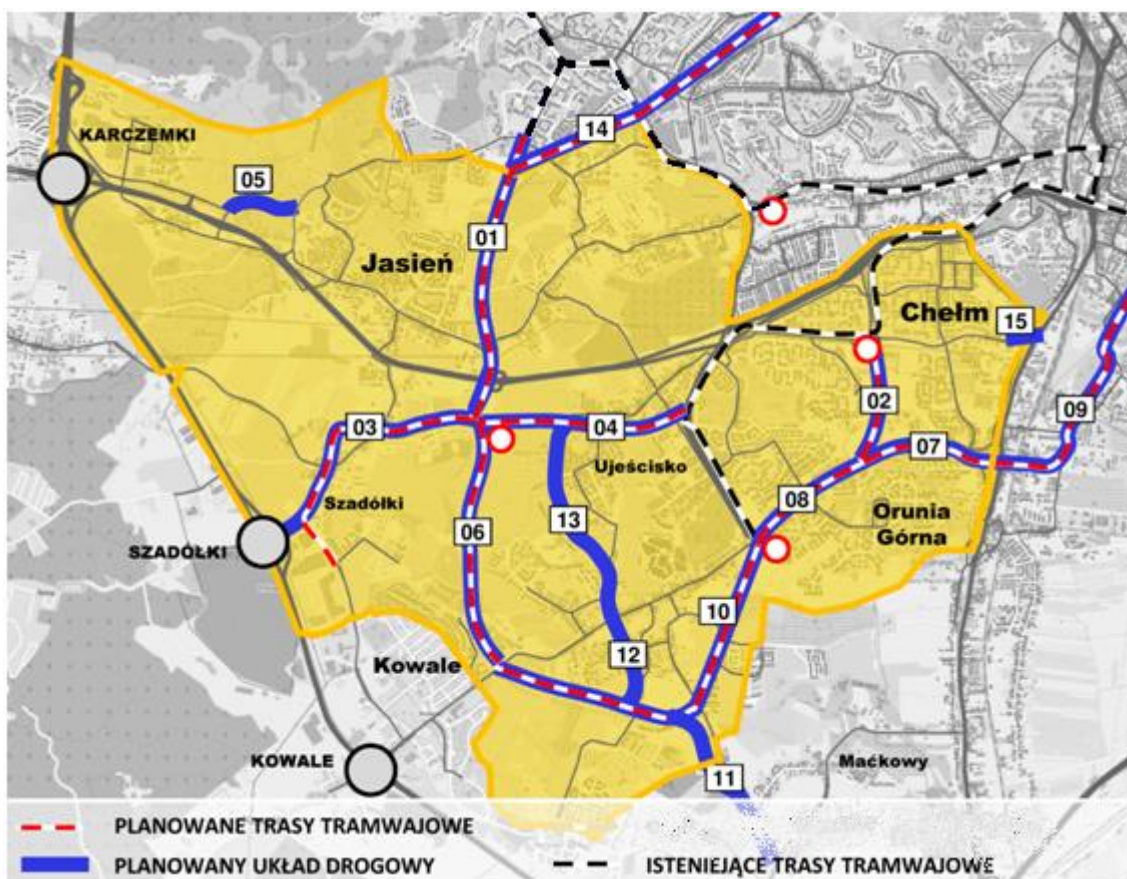
Rys. 4 Wariant bezinwestycyjny - układ szynowy przyjęty do analiz (Źródło: Opracowanie własne)

3.3 Wariantowane elementy systemu

Wariantowanymi elementami układu transportowego Gdańska Południe jest podstawowy układ transportowy (ulice o klasie technicznej G i Z, wraz z liniami tramwajowymi) zapisany w SUIKZP miasta Gdańska. Wyjątek stanowią ul. Myśliwska i ul. Nowa Cienista, które także zostały poddane analizie. Przyjęcie ul. Myśliwskiej wynika z faktu, iż w poprzednim Programie Startegicznym ulica ta stanowiła osobny obszar problemowy poddany analizie. Natomiast ul. Nowa Cienista została uwzględniona w wyniku uwagi złożonej do poprzedniej wersji Programu Startegicznego przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku, wnoszący o przeanalizowanie ulicy ze względu na jej rolę w układzie transportowym.

W programie analizowane są następujące ciągi transportowe:

- ciąg Nowej Bulońskiej Płn. [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (1),
- ciąg Trasy PP [Z 2x2] (2),
- ciąg Nowej Jabłoniowej [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (3),
- ciąg Nowej Warszawskiej [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (4),
- ul. Myśliwska [L 1x2] (5),
- ciąg Nowej Bulońskiej Południowej [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (6),
- ciąg Nowej Podmiejskiej [G 2x2] (7), Nowej Malomiejskiej [G 2x2] (8), Nowej Chmielnej [L 1x2] (9) wraz z trasą tramwajową,
- ciąg Nowej Podmiejskiej [G 2x2] (7), Nowej Malomiejskiej [G 2x2] (8),
- ciąg Nowej Małomiejskiej [G 2x2] (8) i trasy PP [Z 2x2] (2) wraz z trasą tramwajową,
- ciąg Nowej Świętokrzyskiej [G 2x2] (10) wraz z trasą tramwajową,
- ciąg Nowej Niepołomiczkiej [G 2x2] (11) i wschodniej części nowej Świętokrzyskiej [G 2x2] (10),
- ul. Nowa Zakonczyńska [L 1x2] (12),
- ul. Nowa Unruga [Z 2x2] (13),
- ciąg Nowej Politechnicznej [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (14),
- ul. Nowa Cienista [Z 1x2] (15).



Rys. 5 Elementy rozbudowy układu transportowego (Źródło: Opracowanie własne)

3.4 Kryteria wyboru

Przyjęto siedem kryteriów oceny wpływu realizacji danej inwestycji na ogólnomiejski układ transportowy. Kryteria 1-3 odnoszą się do transportu zbiorowego, kryterium czwarte posiada charakter ekonomiczny i odnosi się do transportu zbiorowego jak i transportu indywidualnego, zaś kryteria 5-7 odwołują się do charakterystyk transportu indywidualnego.

Kryterium 1 - Stopień wykorzystania taboru (K1) - kryterium o charakterze techniczno-ekonomicznym oceniające efektywność wykorzystania środków transportu zbiorowego w poszczególnych etapach rozbudowy układu transportowego. Wyrażono je jako stosunek liczby pasażero-kilometrów do liczby wozo-kilometrów analizowanego odcinka. Kryterium to jest maksymalizowane.

Kryterium 2 - Średni czas podróży transportem zbiorowym (K2) - kryterium oceniające wpływ nowego odcinka układu transportowego na standard podróży w poszczególnych wariantach. Kryterium to zostało zdefiniowane jako różnica średniego czasu podróży wszystkich pasażerów transportu zbiorowego w mieście w wariantcie bezinwestycyjnym i średniego czasu podróży transportem zbiorowym w mieście po zrealizowaniu inwestycji. Wyrażono je w godzinach i jest maksymalizowane.

Kryterium 3 - Liczba osób wsiadających i wysiadających (K3) - kryterium oceniające zasadność linii transportu zbiorowego. Im więcej mieszkańców w zasięgu oddziaływania linii tym więcej pasażerów korzysta z transportu zbiorowego. Kryterium to jest wyrażone w liczbie osób wsiadających i wysiadających na przystankach tramwajowych danej linii. Wartość kryterium jest maksymalizowana.

Kryterium 4 - Szacunkowy koszt inwestycji (K4) – kryterium o charakterze ekonomicznym oceniające wielkość nakładów finansowych poniesionych na realizację inwestycji. Koszt ten jest wskaźnikowy i zależy od programu oraz przekroju. Kryterium wyrażono w milionach złotych i jest ono minimalizowane.

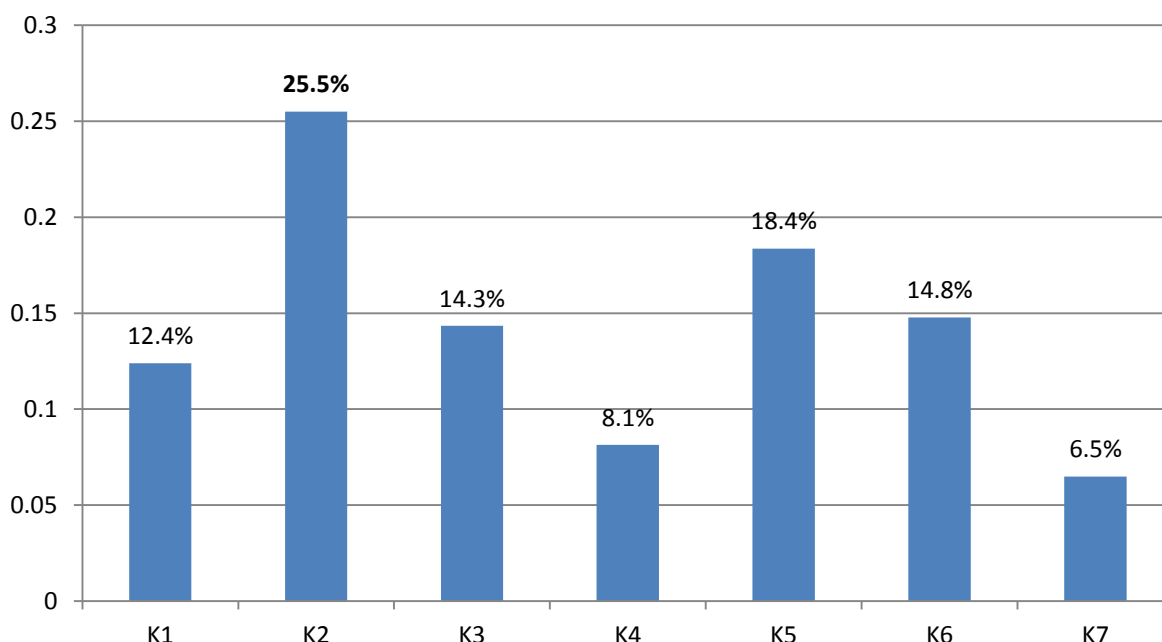
Kryterium 5 - Średni czas podróży transportem indywidualnym (K5) – kryterium oceniające wpływ nowego odcinka układu uliczno-drogowego na standard podróży w poszczególnych wariantach. Kryterium to zostało zdefiniowane jako różnica średniego czasu podróży transportem indywidualnym w mieście w wariantcie bezinwestycyjnym i czasu podróży transportem indywidualnym w mieście po zrealizowaniu inwestycji. Kryterium wyrażono w godzinach i jest maksymalizowane.

Kryterium 6 - Stopień wykorzystania drogi (K6) – kryterium o charakterze techniczno-ekonomicznym oceniające efektywność wykorzystania odcinka drogowego (zachowanie przepustowości drogi, poziom swobody ruchu). Kryterium wyrażone jest jako średnia ważona przepustowości analizowanego odcinka.

Kryterium 7 - Koszt eksploatacji pojazdów i użytkowników infrastruktury drogowej (K7) –

Kryterium o charakterze ekonomicznym wyrażającym poniesione koszty eksploatacji pojazdów poruszających się po drogach oraz poniesione koszty użytkowników infrastruktury drogowej związane ze stratami czasu. Kryterium wyrażone jest w milionach zł na rok. Kryterium to wyrażone jest jako różnica kosztu eksploatacji pojazdów i użytkowników infrastruktury drogowej w wariantcie inwestycyjnym w stosunku do wariantu zerowego. Kryterium jest maksymalizowane.

Ustaleniem wag dla poszczególnych kryteriów zajęła się grupa ekspertów, która porównywała parami istotność poszczególnych kryteriów względem siebie. Następnie, z poszczególnych macierzy istotności, które powstały na skutek ocen eksperckich, uzyskano syntetyczny wskaźnik istotności kryteriów, który reprezentuje wagi poszczególnych kryteriów widoczne na rysunku 6.



Rys. 6 Wartości istotności kryteriów (Źródło: Opracowanie własne)

4. ANALIZA WARIANTÓW TRASY GPW

Dla poszczególnych wariantów zostały przeprowadzone obliczenia określające wartości wg przyjętych siedmiu kryteriów. Uzyskane wyniki przedstawiono w tablicy 1.

W ramach poszczególnych wariantów, ze względu na różnice w trasowaniu linii tramwajowej, występują zróżnicowane wartości dla kryteriów związanych z transportem zbiorowym. Najgorzej pod względem stopnia wykorzystania taboru (K1) wypada wariant tzw „błękitny zachodni/błękitny wschodni”, natomiast pod względem średniego czasu podróży (K2) wariant tzw „błękitny zachodni/ fioletowy wschodni”. Największa liczba osób wsiadających i wysiadających na przystankach (K3) występuje w wariantcie tzw „czerwony zachodni/ czerwony wschodni”, a najmniejsza w „błękitny zachodni/ błękitny wschodni”. Istotne różnice występują też w kosztach realizacji poszczególnych wariantów, gdzie najdroższy jest wariant tzw „błękitny zachodni/błękitny wschodni”.

Wartości dla kryteriów związanych z transportem indywidualnym kształtują się na tym samym poziomie i nie mają wpływu na wybór wariantu – ich wpływ na funkcjonowanie układu drogowego jest porównywalny.

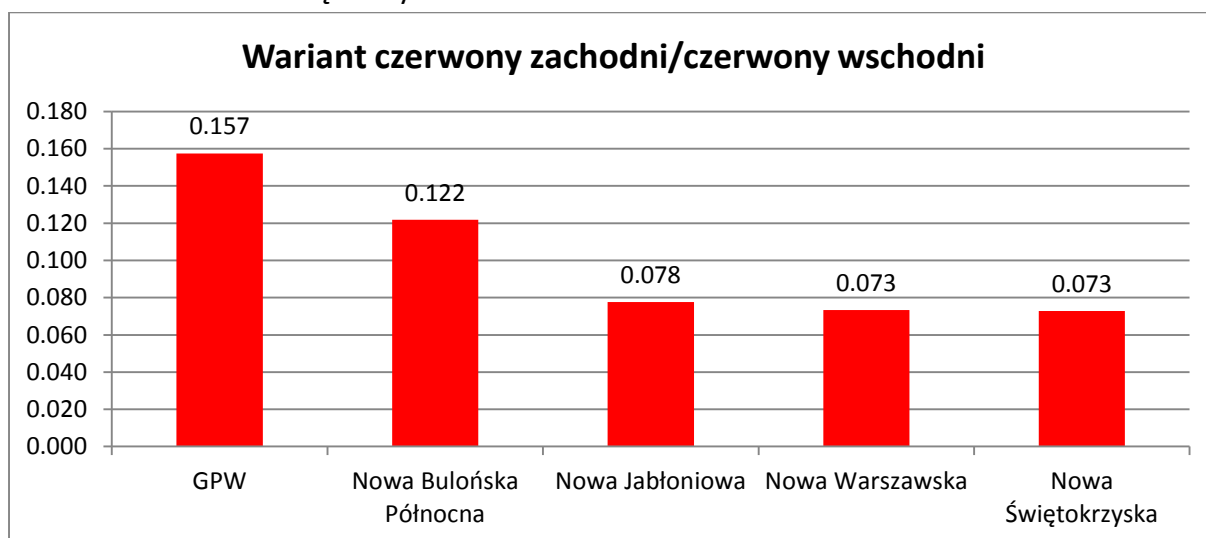
Tabl. 1 Wartości Kryteriów dla poszczególnych inwestycji (Źródło: Opracowanie własne)

| Kryterium | K1 | K2 | K3 | K4 | K5 | K6 | K7 |
|--|---|---|--|------------------|---|-----------------------------|---|
| Nazwa | Stopień wykorzystania taboru [pas.km/wozo.km] | Średni czas podróży transportem zbiorowym | Liczba osób wsiadających i wysiadających | Koszt inwestycji | Średni czas podróży transportem indywidualnym | Stopień wykorzystania drogi | Różnica Kosztu eksploatacji pojazdów i użytkowników infrastruktury drogowej |
| Jednostki | [osób/pojazd] | [sekundy] | [szt.] | [mln zł] | [sekundy] | [PSR] | [mln zł] |
| czerwony zachodni / czerwony wschodni | 40 | -15 | 1996 | 292 | -35 | 0.61 | 35.34 |
| błękitny zachodni / błękitny wschodni | 30 | - 13 | 1621 | 355 | -35 | 0.59 | 34.72 |
| błękitny zachodni / brązowy 1 wschodni | 35 | -11 | 1838 | 281 | -35 | 0.59 | 34.72 |
| błękitny zachodni / fioletowy 1 | 33 | -6 | 1702 | 283 | -35 | 0.59 | 34.72 |
| fioletowy 1 | 34 | -10 | 1866 | 280 | -35 | 0.59 | 34.72 |
| fioletowy 2 | 36 | -11 | 1894 | 280 | -35 | 0.59 | 34.72 |

5. ANALIZA KOLEJNOŚCI REALIZACJI STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO W KONTEKŚCIE WYBORU WARIANTU TRASY GPW

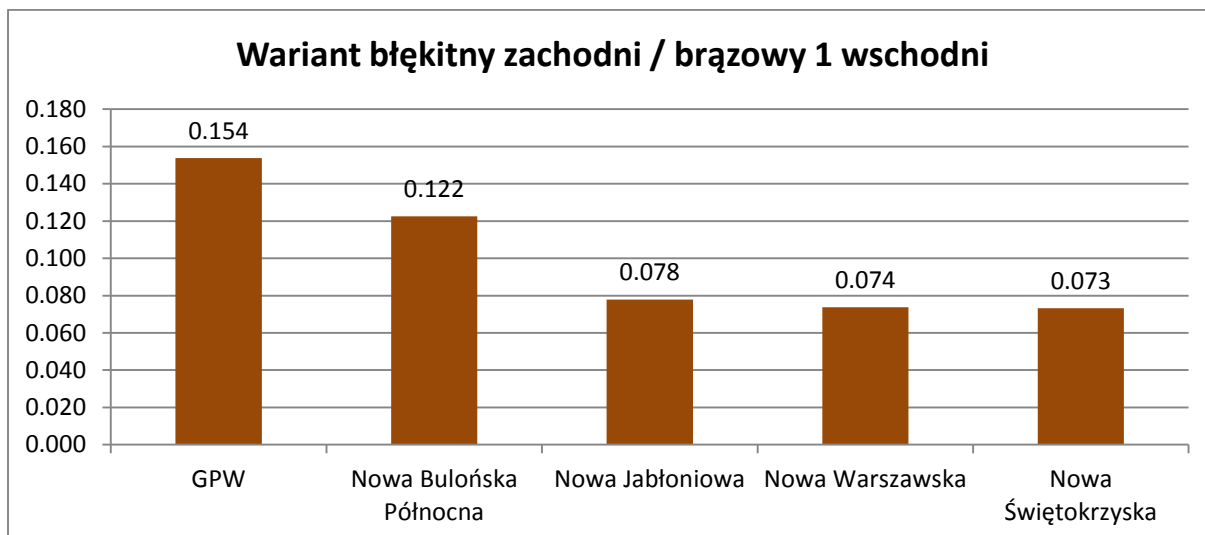
Na podstawie otrzymanych wyników wytypowano pięć najistotniejszych elementów układu transportowego dzielnicy Południe, które najefektywniej wpływają na poprawę warunków ruchu i funkcjonowania systemu transportowego dla analizowanego obszaru. Wyniki zostały przedstawione z uwzględnieniem poszczególnych analizowanych wariantów trasy GPW.

Na rysunku 7 przedstawiono pięć najistotniejszych elementów układu transportowego dzielnicy Południe z uwzględnieniem wariantu tzw. „czerwony zachodni/czerwony wschodni”. Najkorzystniejszymi elementami w tym zestawieniu są: wariant GPW tzw. „czerwony zachodni/czerwony wschodni”, Nowa Bulońska Północna, Nowa Jabłoniowa, Nowa Warszawska i Nowa Świętokrzyska.



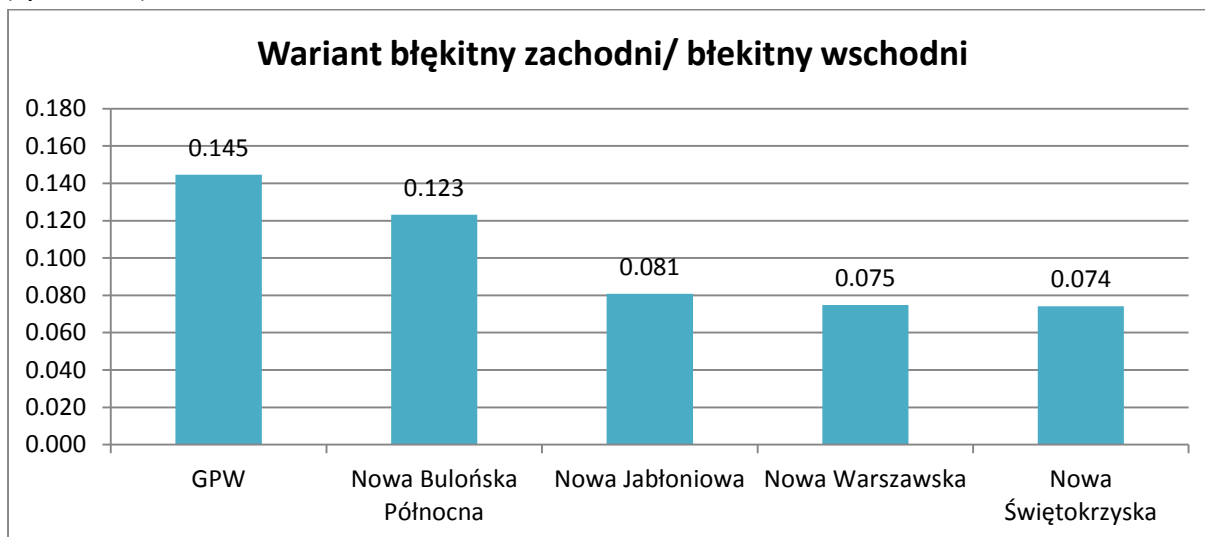
Rys. 7 Wartości wynikowe dla pierwszych pięciu inwestycji w wariantcie GPW czerwony zachodni/czerwony wschodni (Źródło: Opracowanie własne)

Kolejnym analizowanym wariantem trasy GPW jest tzw. „błękitny zachodni/brązowy wschodni”. Oceniając system transportowy dzielnicy Południe w przypadku uwzględniającym powyższy wariant otrzymano pięć najistotniejszych elementów tego układu, którymi są: wariant trasy GPW tzw. „błękitny zachodni/brązowy 1 wschodni”, Nowa Bulońska Północna, Nowa Jabłoniowa, Nowa Warszawska i Nowa Świętokrzyska (rysunek 8).



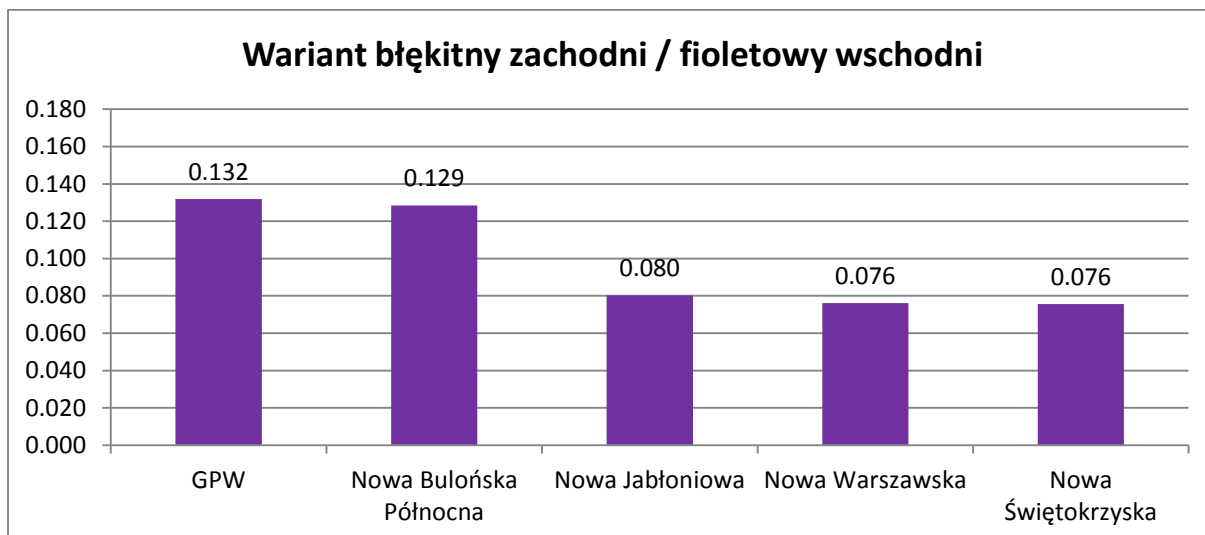
Rys. 8 Wartości wynikowe dla pierwszych pięciu inwestycji w wariantcie GPW błękitny zachodni/fioletowy wschodni (Źródło: Opracowanie własne)

Analizując wariant trasy GPW tzw. „błękitny zachodni/błękitny wschodni” z pozostałymi elementami układu transportowego dzielnicy Południe, uzyskano pięć najistotniejszych elementów: wariant trasy GPW tzw. „błękitny zachodni/błękitny wschodni”, Nowa Bulońska Północna, Nowa Jabłoniowa, Nowa Warszawska i Nowa Świętokrzyska (rysunek 9).



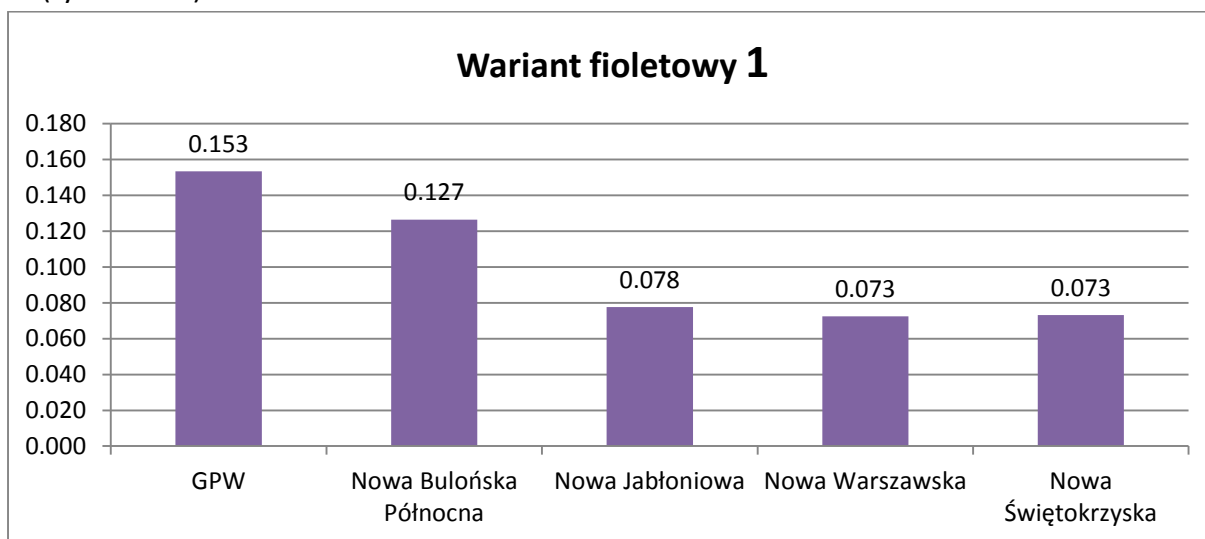
Rys. 9 Wartości wynikowe dla pierwszych pięciu inwestycji w wariantcie GPW błękitny zachodni/błękitny wschodni (Źródło: Opracowanie własne)

Rysunek 10 przedstawia wyniki pięciu najistotniejszych elementów układu transportowego dzielnicy Południe, w przypadku uwzględnienia w analizach wariantu trasy GPW tzw. „błękitny zachodni/fioletowy 1 wschodni”.

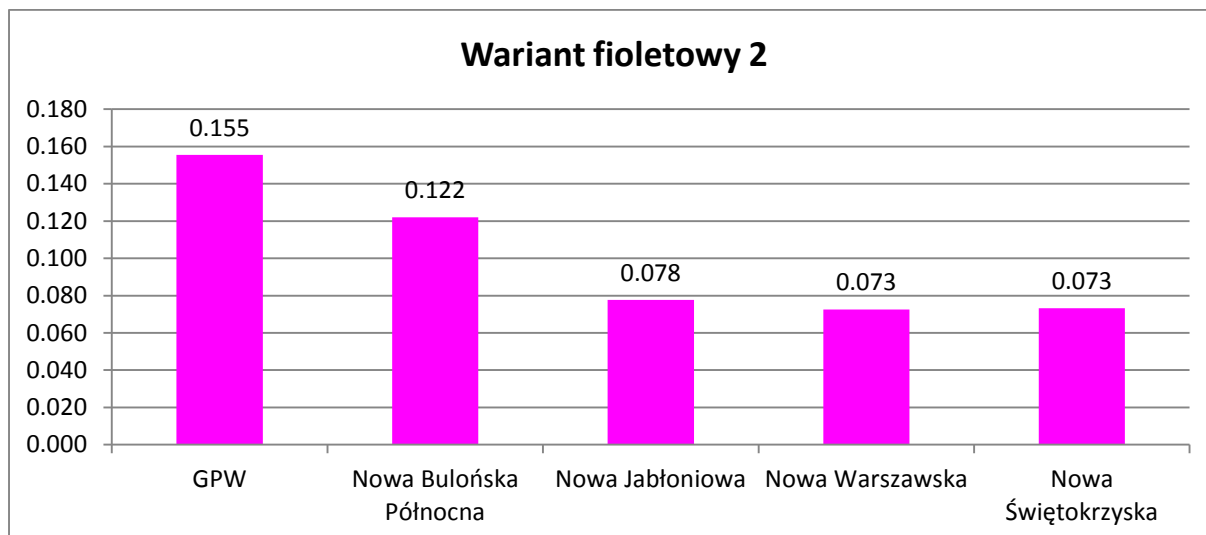


Rys. 10 Wartości wynikowe dla pierwszych pięciu inwestycji w wariancie GPW błękitny zachodni/fioletowy wschodni (Źródło: Opracowanie własne)

Na rysunku 11 przedstawiono pięć najistotniejszych elementów układu transportowego dzielnicy Południe z uwzględnieniem wariantu tzw. „fioletowy 1”. Najkorzystniejszymi elementami w tym zestawieniu są: wariant GPW tzw. „fioletowy 1”, Nowa Bulowska Północna, Nowa Jabłoniowa, Nowa Warszawska i Nowa Świątokrzyńska. Podobne wartości uzyskują poszczególne elementy w przypadku uwzględnienia wariantu tzw. „fioletowy 2” (rysunek 12).



Rys. 11 Wartości wynikowe dla pierwszych pięciu inwestycji w wariancie GPW fioletowy 1 (Źródło: Opracowanie własne)



Rys. 12 Wartości wynikowe dla pierwszych pięciu inwestycji w wariantie GPW fioletowy 2 (Źródło: Opracowanie własne)

6. CYKL SPOTKAŃ INFORMACYJNYCH I DYSKUSJI NA TEMAT PRZEBIEGU TRASY GDAŃSK POŁUDNIE-WRZESZCZ

17 marca 2016 roku, w XX LO przy ul. Dobrowolskiego, odbyło się pierwsze z pięciu planowanych spotkań informacyjnych skierowanych do mieszkańców, na temat przebiegu trasy Gdańsk Południe-Wrzeszcz. Spotkanie miało charakter informacyjny i cieszyło się dużym zainteresowaniem – w spotkaniu uczestniczyło ok. 130 osób. Podczas spotkania przedstawione zostały propozycje rozwiązań trasy na odcinku Piecki-Migowo. Po prezentacji wybranych wariantów odbyła się dyskusja na temat proponowanych rozwiązań. Poruszony został między innymi temat zakłócenia obecnego charakteru ul. Wileńskiej oraz wpływu tramwaju na zabudowę ul. Bohaterów Getta Warszawskiego.

Dnia 5 kwietnia 2016 roku w Pomorskich Szkołach Rzemiosł odbyło się kolejne spotkanie z mieszkańcami dotyczące przebiegu ulicy Nowej Politechnicznej, będącej elementem trasy Gdańsk Południe-Wrzeszcz. W spotkaniu uczestniczyli m.in. projektanci z biura projektowego Mosty Katowice oraz z-ca Dyrektora ds. planowania i przygotowania inwestycji liniowych w Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska Pani Ewa Zielińska. Spotkanie zgromadziło również blisko 150 mieszkańców, zainteresowanych przebiegiem planowanej trasy. Po zaprezentowaniu 3 najkorzystniejszych z 14 opracowanych i poddanych analizie porównawczej wariantów opracowanych przez architektów z Katowic, mieszkańcy mieli możliwość zadawania pytań. Tak jak na poprzednim spotkaniu informacyjnym poruszane były między innymi kwestie, dotyczące zakłócenia ogólnego charakteru ul. Wileńskiej, oddziaływania tramwaju na ul. Bohaterów Getta Warszawskiego jak również korzyści płynących z prowadzenia ruchu tramwajowego w tym rejonie.

We wtorek 12 kwietnia 2016 roku, w Szkole Podstawowej nr 17 przy ul. Czarnieckiego odbyło się trzecie spotkanie informacyjne - zgromadziło ono około 100 mieszkańców zainteresowanych przebiegiem planowanej trasy. Po zaprezentowaniu wybranych wariantów, tak jak na poprzednich spotkaniach, mieszkańcy mieli możliwość zadawania pytań. Mieszkańcy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego podkreślali, że martwią się o negatywny wpływ na mieszkania w zabytkowych kamienicach. Odczytany został także, liczący sobie kilka stron, apel skierowany do urzędników i władz Gdańska. Wyliczono w nim argumenty przeciw poprowadzeniu trasy tramwajowej przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego. Niezadowolone mieszkańców planowanym przebiegiem trasy wyrażały również specjalnie przygotowane na spotkanie transparenty.

20 kwietnia 2016 roku w Szkole Podstawowej nr 85 przy ul. Stolema odbyło się czwarte spotkanie informacyjne dotyczące przebiegu ulicy Nowej Politechnicznej, będącej elementem trasy Gdańsk Południe-Wrzeszcz. Spotkanie zgromadziło około 70 mieszkańców, zainteresowanych przebiegiem planowanej trasy. Na spotkaniu obecni byli zarówno mieszkańcy Jasienia i Kokoszek oraz ul. Bohaterów Getta Warszawskiego. Po zaprezentowaniu wybranych wariantów, tak jak na poprzednich spotkaniach mieszkańcy mieli możliwość zadawania pytań.

W środę, 27 kwietnia 2016 roku, odbyło się piąte, ostatnie już spotkanie informacyjne z mieszkańcami Gdańska. Do Szkoły Podstawowej nr 12 przy ul. Człuchowskiej przyszło około 70 osób. Wśród nich obecni byli mieszkańcy Ujeściska oraz Wrzeszcza, a także przedstawiciele ul. Bohaterów Getta Warszawskiego. W trakcie spotkania przedstawione zostały wizualizacje trasy tramwajowej prowadzącej od Kowal, przez Jasień do Wrzeszcza, a także proponowanego przebiegu czerwonego wariantu trasy GPW.

Do dnia 20 września 2016 rok do DRMG wpłynęły łącznie 82 zapytania dotyczące Trasy Gdańsk Południe-Wrzeszcz.

7. PODSUMOWANIE

Na podstawie otrzymanych wyników wytypowano pięć najistotniejszych elementów układu transportowego dzielnicy Południe, które najefektywniej wpływają na poprawę warunków ruchu i funkcjonowania systemu transportowego dla tego obszaru. Wyniki zostały przedstawione z uwzględnieniem poszczególnych analizowanych wariantów trasy GPW.

Należy zauważyć, że niezależnie od przyjętego wariantu trasy GPW, zawsze element ten pojawia się na pierwszym miejscu wśród pięciu najistotniejszych dla funkcjonowania układu transportowego dzielnicy Południe.

Przeprowadzone analizy układu drogowo-tramwajowego potwierdzają wybór pięciu najistotniejszych elementów układu transportowego dla Gdańska Południe, którymi są:

- trasa Gdańsk Południe-Wrzeszcz (GPW) – wcześniej Nowa Politechniczna;
- Nowa Bulońska Północna;
- Nowa Jabłoniowa;
- Nowa Warszawska;
- Nowa Świętokrzyska.

W pierwszym etapie miasto planuje przystąpić do realizacji trasy tramwajowej łączącej dzielnicę Gdańsk Południe z Wrzeszczem pozostawiając obsługę ruchu samochodowego ulicami istniejącymi. Do dalszych prac projektowych w ramach zadania pn: „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla budowy ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku” zostały wybrane dwa warianty przebiegu trasy GPW, dla których złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji:

- **Wariant fioletowy 1** - początek trasy przewiduje przebudowę układu drogowego polegającą na poprowadzeniu dwutorowej linii tramwajowej w pasie dzielącym dwie istniejące jezdnie ulicy Jaśkowa Dolina. Na odcinku od ul. Rakoczego do ulicy Dobrowolskiego komunikacja autobusowa poprowadzona jest pasem tramwajowym. Za skrzyżowaniem ulicy Jaśkowa Dolina z ulicą Wileńską, które zaprojektowano w formie ronda autobus opuszcza pas tramwajowy i porusza się jezdnią drogi, która przyjmuje przekrój **jednojezdniowy** (ciąg ulicy Wileńskiej). W ciągu ulicy Wileńskiej trasa tramwajowa, ze względu na konieczność pokonania dużej różnicy terenu prowadzona jest w tunelu. Po ominięciu zbiornika retencyjnego za ulicą

Edisona projektowany jest nowy odcinek ulicy z prowadzonym niezależnie torowiskiem tramwajowym do skrzyżowania ulic Schuberta i Sobieskiego. Dalej korytarzem wyznaczonym dla Nowej Politechnicznej w ramach obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego prowadzona jest tylko dwutorowa linia tramwajowa wraz z ciągiem pieszym i rowerowym do skrzyżowania z ulicą Traugutta. Oś torowiska na tym odcinku poprowadzono w sposób umożliwiający w przyszłości budowę jezdni ulicy tzw. Nowej Politechnicznej. Ruch samochodowy wprowadzony zostaje na istniejący układ dróg w kierunku Politechniki tj. ulicę Schuberta, Sobieskiego do ulicy Traugutta oraz w kierunku Akademii Medycznej poprzez przebudowę odcinka ulicy Smoluchowskiego (aż do skrzyżowania z al. Zwycięstwa) w celu wprowadzenia ruchu dwukierunkowego. Od skrzyżowania z ulicą Traugutta tramwaj przebiega po północnej stronie terenów Politechniki równoległe do ulicy Do Studzienki. Po ominięciu terenów Politechniki linia tramwajowa została skierowana do skrzyżowania ulic gen. Fiszer a Bohaterów Getta Warszawskiego. Po wprowadzeniu torowiska tramwajowego w ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego planowane jest ograniczenie ruchu samochodowego z wyłączeniem mieszkańców. Budowa linii kończy się w miejscu istniejącego skrzyżowania Alei Grunwaldzkiej z u. Bohaterów Getta Warszawskiego i ul. Do Studzienki.

- **Wariant fioletowy 2** Przebieg wariantu na odcinku od ulicy Rakoczego do ulicy Fiszer a jest identyczny jak dla wariantu fioletowego 1. Od ulicy Fiszer a trasa biegnie korytarzem wzdłuż istniejącej ulicy Do Studzienki Budowa kończy się na skrzyżowaniu z Aleją Grunwaldzką.