

Pani Prezydent, Wysoka Rado,
Czy zebraliśmy się tutaj aby debatować nad raportem o stanie miasta i absolutorium dla Aleksandry Dulkiejwicz. Być może? Lecz debata na tak postawione pytanie jest daremna - przeliczywszy głosi PO PO i PO WdG w radzie miasta.

Możemy jednak skupić się na stanie miasta, a stan ten najlepiej charakteryzuje pytanie: czy Piotr Grzelak kłamie? Czy Aleksandra Dulkiejwicz kłamie?

Pewnie nigdy nie poznamy odpowiedzi na to pytanie, ale pojawia się znaki. Pojawiają się przykłady.

Zablokowanie skrzyżowania Do Studzienki / Grunwaldzka

Podczas briefingu nt dofinansowania unijnego w dniu 12 lipca 2024, kiedy to wiceprezydent Grzelak (w kontekście pytania o wpięcie tramwaju w aleję Grunwaldzką) użył sformułowania "(..) organizacja ruchu, myślę że każdy z Państwa ma świadomość czym jest skrzyżowanie Miszewskiego, Do Studzienki, Grunwaldzkiej. To jest bardzo ważne pod kątem komunikacyjnym skrzyżowanie. I alternatywa dla rozwiązania na tym skrzyżowaniu było rozoranie dużej części Wrzeszcza i poprowadzenie tego układu komunikacyjnego na tym skrzyżowaniu w taki sposób, że od Jaśkowej Doliny mielibyśmy zmiany organizacji ruchu, byłoby duże ryzyko zablokowania ruchu."

W podobnym tonie wiceprezydent wypowiadał się w ubiegłym roku podczas absolutoryjnej sesji rady miasta: "Głównym (argumentem) są (argumenty) związane z organizacją ruchu, komunikacją, z możliwością podłączenia w główną oś komunikacyjną tramwaju w tzw. cieniu świateł na skrzyżowaniu Miszewskiego, Do Studzienki, Grunwaldzka (...) po to aby nie powodować naprawdę dużego zakorkowania w tym bardzo ważnym miejscu komunikacyjnym."

Niestety okazało się to być jedynie opinia magistrata nauk społecznych na tzw. "chłopski rozum", opinia nie poparta jakimikolwiek badaniami. Potwierdziła to Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska - w piśmie z września 2024: "Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska informuje, że nie znajduje się w posiadaniu opracowań dot. negatywnych skutków włączenia tramwaju w al. Grunwaldzka przez ul. Do Studzienki."

W dokumentacji przekazanej do Centrum Unijnych Projektów Transportowych, będących elementem wniosku unijnego - o czym jeszcze powiem później - także wariant przez Do Studzienki oceniono zdecydowanie wyżej niż wariant przez ulicę Bohaterów Getta. Wyżej pod kątem parametrów techniczno-ruchowe, czyli średniego czasu przejazdu, długości trasy, praca przewozowa, stopnia wykorzystania taboru, średniej liczba pasażerów i przepustowość na skrzyżowaniu - cytując za dokumentem Miasta Gdańsk

Więc nie wiemy na podstawie czego Piotr Grzelak dezinformuje, bo na pewno nie na podstawie analiz i opracowań które zostały zlecone w ramach inwestycji. Bo takowych nie było.

Kłamliwe dane dotyczące liczby pasażerów nowo projektowanych inwestycji

Będąc w temacie ubiegłorocznej sesji absolutoryjnej Piotr Grzelak grzmiał że mieszkańcy ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego sprzeciwiają się tramwajowi dla tysięcy mieszkańców Gdańska. Natomiast w uprzednio wymienionym już wniosku unijnym, miasto deklaruje: "Szacuje się, że w wyniku utworzenia nowej linii tramwajowej oraz zwiększenie dostępności transportu tramwajowego liczba pasażerów w transporcie zbiorowym wzrośnie o około 1%". W 2024 roku było to 176 milionów pasażerów. Czyli przyjmując typowe założenia, że regularne korzystanie z transportu miejskiego to 2 przejazdy dziennie w dni robocze i dodając do tego podróże okazjonalne (co jest korzystnym założeniem dla władz miasta) - daje nam to ofertę z której będzie korzystała zatrwajająca liczba 4000 mieszkańców. Gdzie te 200 tysięcy o których mówiła Aleksandra Dulciewicz na konferencji prasowej w czerwcu. Gdzie to 100 tysięcy o których opowiada Piotr Grzelak, gdzie te kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców o których mówi biuro prasowe DRMG.

Za <https://www.gdansk.pl/gdansk-w-liczbach> i https://gcigdansk.sharepoint.com/:x/s/UMG-OtwarteDane3.0/EaCyR1dIIIIVeSttq_ch6V3MBhm3tuQ9nJ5lCxWPOfOPIgw?rttime=g3ULcQm03Ug (modal split)

Deklarowana częstotliwość (takt) kursowania tramwajów "co pięć minut"

Prezydent Dulciewicz mówi: Tramwaje w godzinach szczytu mają kursować średnio co 5 minut - to z konferencji prasowej o ogłoszeniu przetargu na linię tramwajową.

W dokumentacji, którą miasto złożyło w celu pozyskania dofinansowania unijnego - wspomnianym już dzisiaj studium wykonalności, częstotliwość jest zgoła inna. Więc to jest co 5 minut dla jednej linii. A linii będą trzy. Więc tramwaj będzie jeździł co półtorej minuty. Mowa o liniach 1, 5 i 11 które mają w sumie kursować co 100 sekund - co około półtorej minuty.

(według dokumentu Analiza i prognoza ruchu na potrzeby wniosku o dofinansowanie dla projektu pn.: „Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej itd - będącego elementem podejmowania decyzji o dofinansowaniu).

Co półtorej minuty wąską uliczką, w odległości trzech metrów od budynków przejedzie nowy, pięćdziesięcio metrowy tramwaj. 100 ton przetoczy się przez wąską, historyczną ulicę. 150 metrów od miejsca gdzie ten tramwaj był planowany od kilkadziesiąt lat, gdzie miasto wciąż utrzymuje rezerwę transportową.

I aby nie było wątpliwości: Piotr Grzelak doskonale zna to opracowanie, bo inne wartości z wniosku unijnego chętnie cytuję. Jak np. To że tramwaj będzie przewoził 2500 osób w godzinach szczytu, co pochodzi właśnie ze wspomnianej analizy. Bardzo wybiórcza analiza własnych, miejskich opracowań.

Mityczne wyburzenia podczas budowy linii tramwajowej

Tym samym przechodzimy do zupełnego braku poszanowania dla historycznej zabudowy miasta. Poszanowanie dla zabytków jest tylko pustym frazesem. Co nie przeszkadza w żaden sposób Piotrowi Grzelakowi rozpylić się nad tym jak Gdańsk chroni zabudowę historyczną - jak chociażby przed Wysoką Radą w ubiegłym roku. Natomiast w dokumentach studyjnych przekazanych do CUPT, pojawia się zapis iż “podjęto decyzję o poprowadzeniu trasy tramwajowej ul. Bohaterów Getta Warszawskiego, co pozwoli uniknąć wyburzeń w skali, którą przewidywał drugi wariant, a także pozwoli na płynniejszy ruch na al. Grunwaldzkiej i sąsiadujących ulicach po uruchomieniu linii tramwajowej”. Baa, Urząd Miasta posunął się nawet do przekazania CUPToWi informacji że, “wariant alternatywny (tutaj Do Studzienki) wiązałby się z naruszeniem tkanki zabytkowej miasta, szczególnie kilku budynków należących do „Zespołu zabytkowego Politechniki Gdańskiej”, który jest wpisany do rejestru zabytków”. Każdy kto zna topologię miasta wie gdzie sięga zespół zabytkowy politechniki a gdzie jest ulica Do Studzienki.

Przyjrzyjmy się jednak ochronie tej zabytkowej tkanki miejskich na ulicy Do Studzienki. Mówimy o budynkach których stan na przestrzeni ostatniej dekady - tyle trwają pracę nad tą inwestycją - uległ znaczącemu pogorszeniu, mówimy o budynkach odnośnie których Gdańskie Nieruchomości nie podejmowały żadnych prac remontowych, ignorując zalecenia przeglądów budowlanych, mówimy o budynkach wysiedlonych, bądź przeznaczonych do wysiedlenia ze względu na zły stan techniczny. Co więcej, Gdańskie Nieruchomości nie mają żadnych “planów rewitalizacyjnych” odnośnie tej zabytkowej i pieczołowicie chronionej tkanki miejskiej. Co więcej, te budynki nie są nawet w gminnej ewidencji zabytków.

Rezygnacja z trakcji tramwajowej na rzecz tramwajów bateryjnych w celu zachowania charakteru ulicy;

Przy takich zarzutach, wypominanie władzą miasta, że ustami prezesa GAI T - Macieja Lisickiego, obiecywały że chcą zamówić tramwaje z bateriami umożliwiającymi przejazd przy ich użyciu minimum 500 metrów. Cytuję: “Myślimy o nowych pojazdach m.in. w kontekście budowy przyszłej Nowej Politechnicznej, gdzie mówi się o tym, że na ul. Bohaterów Getta Warszawskiego nie byłoby sieci trakcyjnej. Ten odcinek, o długości około 250 metrów, tramwaj pokonywałby na bateriach, czyli dojeżdżałby do końca sieci, po czym chowałby pantograf, przejeżdżał na bateriach do al. Grunwaldzkiej, włączał się ponownie w sieć i jechał dalej. Takie rozwiązania już są stosowane na świecie. Chcemy być na to przygotowani.”

Niestety to było kolejne kłamstwo. Trakcja jest, tramwaje będą jak wszędzie - a ZTM uzasadnia to czasem przejazdu. Okazuje się jednak, że różnica w prędkości maksymalnej tramwajów zasilanych bateryjnie a tych zasilanych z sieci trakcyjnej (czyli klasycznie z pantografu) zazwyczaj nie istnieje lub jest minimalna. A nawet jakby istniała to przy średniej prędkości tramwajów w gdańsku będącej 17,1 km/h - o jaką różnicę będzie stanowiło przejechanie 200 metrów ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego. Mówimy o różnicy ilu sekund? Kilkunastu?

Niemniej, prezes Lisicki skorzystał z “cóż szkodzi obiecać” nim to było modne.

Czy to wszystkie kłamstwa - nie wiem, ale mogę się domyślać.