

Szanowna Pani Prezydent, Szanowna Rado, Szanowni Państwo,

Staję przed Państwem jako mieszkaniec ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, dotkniętej przez kluczową inwestycję komunikacyjną prowadzoną przez Miasto Gdańsk. Nie jako przedstawiciel mieszkańców, nie jako prezes stowarzyszenia. Jako Jakub Marchwicki, mieszkaniec kamienicy przy ulicy Bohaterów Getta - kamienicy, której istnienie jest bezpośrednio zagrożone inwestycją realizowaną przez Miasto. Jako ojciec dwóch chłopaków, uczniów szkoły podstawowej, dla których codzienna droga do szkoły - o ile będą mieli gdzie mieszkać - zmieni się z bezpiecznej na autostradę tramwajową.

Chciałbym opowiedzieć o sposobie, w jaki miasto prowadzi inwestycję na przykładzie właśnie Nowej Politechnicznej i tak zwanej linii tramwajowej Gdańsk Południe - Wrzeszcz, dziesięcioletnim projekcie, w ramach którego nie wbito jeszcze przysłowiowej pierwszej łopaty, a którego koszty już znacząco rosną. Miasto w 2023 roku zawarło 3 aneksy do umowy na przygotowanie dokumentacji projektowej, podnosząc koszt projektu o 20% - przy czym dokumentacja nadal nie jest ukończona a kolejny aneks jest właśnie podpisywany. Ta inwestycja jak w soczewce skupia problemy miasta; niegospodarność, nieudolność i arogancję. Chciałbym się właśnie skupić na sposobie prowadzenia inwestycji przez miasto, w sposób bezpośrednio zagrażającym mieszkańcom: ich domom, dobytкови i dobrostanowi.

Skupię się na trzech skandalicznych aspektach inwestycji. Po pierwsze chodzi o kwestię informowania o niej mieszkańców, po drugie o samo przygotowanie inwestycji, a konkretnie o jakość projektu, a po trzecie o sposoby miasta na rozwiewanie wątpliwości i obaw mieszkańców.

Zacznę od braku komunikacji i dialogu z mieszkańcami. I nic nie da zaklinanie rzeczywistości przez prezydent Dulkiewicz, że (cytuję) “miasto nic w sprawie tramwaju nie ukrywa i transparenty na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego po prostu głoszą nieprawdę” (koniec cytatu) - to z wywiadu w Dzienniku Bałtyckim z dnia 7 czerwca 2024.

Tymczasem fakty są takie, że 2 miesiące trwało nim pozwolono mi zapoznać się z dokumentacją. 2 miesiące, trzy skargi do sądu administracyjnego - mimo że ustawa o dostępie do informacji publicznej jednoznacznie określa termin na udzielenie odpowiedzi - jest to 14 dni. Tak Miasto Gdańsk i podległe mu jednostki realizują ideę miasta przyjaznego obywatelom. Tyle też są warte słowa wiceprezydenta Grzelaka, że należało (cytuję) “pójść i odebrać dokumentację” (koniec cytatu), kilkakrotnie wypowiedane w mediach. Gdyby to było raz - uznałbym, że prezydent może nie mieć wszystkich informacji o pracy swoich podwładnych. Gdy złapany na kłamstwie mówi to samo po raz wtóry - jest to zwyczajny cynizm. A na koniec okazuje się, że działania miasta, które wiceprezydent Grzelak w wypowiedzi dla Radia Gdańsk 14 maja 2024 określił jako “zgodnie z przepisami”, zostały w decyzji wydanej przez dyrektora DRMG dnia 5 czerwca uznane za (cytuję) “bezczytność i przewlekłe prowadzenie postępowania, które miały miejsce bez podstawy prawnej albo z rażącym naruszeniem prawa.” (koniec cytatu) - decyzja dyrektora DRMG z dnia 5 czerwca 2024.

Pierwsze co pozwolił zweryfikować projekt to kłamstwa, którymi mieszkańcy byli karmieni od lat. Łatwo jest posługiwać się porównaniami do innych linii tramwajowych, jednak w istocie są one nietrafione. Przykłady Grudziądz (aktualnie jedna linia, 16 składów, takt co 10 minut) czy Nowego Portu (linia jednotorowa, takt co 10 minut) są zupełnie nieadekwatne w odniesieniu do projektu dwukierunkowej magistrali tramwajowej (takt co dwie minuty, zgodnie

z wnioskiem środowiskowym miasta) i dwukierunkowym rozjazdem w kierunku Oliwy i Głównego miasta. Parkingi, o których opowiadał Włodzimierz Bartosiewicz, szef Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska podczas spotkań informacyjnych (12 kwietnia 2016) nie są elementem projektu. DRMG słowami dyrektora obiecywało: (cytuję) “będą wyznaczone miejsca postojowe, a miasto w ramach tego zadania wykona dodatkowe miejsca parkingowe w obszarze inwestycji - kubaturowy parking przy CH Jantar” (koniec cytatu). W projekcie nie ma żadnych parkingów.

Tramwaje akumulatorowe, o których zapewniał prezes Lisicki z Gdańskich Autobusów i Tramwajów to kolejne kłamstwo. (cytuję) “Chcemy zamówić tramwaje z bateriami umożliwiającymi przejazd przy ich użyciu minimum 500 metrów. 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” (koniec cytatu) - wypowiedź Macieja Lisickiego dla portalu gdansk.pl z 14 marca 2016.

Okazuje się jednak, że nie będzie tramwajów akumulatorowych, widać technologia nie rozwinęła się wystarczająco. Poza tym - według ZTM tramwaje te i tak jechałyby za wolno. Na wyżej wymienionym odcinku dokładnie 30 sekund wolniej (ze względu na maksymalną prędkość) niż przy użyciu sieci trakcyjnej.

Więc wbrew zapewnieniom miasta - trakcja będzie. Nie jestem więc zaskoczony, że podległe miastu jednostki tak mocno starały się nie dopuścić

mnie do projektu - też bym nie chciał, aby lata kłamstw i mydlenia oczu mieszkańcom wyszły na światło dzienne.

Niezmiennie zadziwia mnie łatwość, z jaką urzędnicy miejscy podczas spotkań z mieszkańcami mówią to, co należy powiedzieć, po czym robią coś zupełnie innego. Zadziwia, ale nie zaskakuje.

Niemniej, to przeszłość, spotkania sprzed 8 lat. Przejdźmy do nowości w projekcie. Ostatnio w wywiadzie w Dzienniku Bałtyckim prezydent Aleksandra Dulkwicz stwierdziła, że (cytuję) “w całej procedurze środowiskowej tego projektu sąd (...) rozstrzygnął wszelkie wątpliwości na rzecz projektu przygotowywanego przez miasto” (koniec cytatu). Po pierwsze, sąd administracyjny rozstrzyga o procedurze prowadzenia postępowania, a nie analizuje merytorycznej warstwy projektu. Po drugie, teraz już wiemy, że projekt budowlany, tak skrzętnie ukrywany, z ową decyzją zgodny nie jest. Zwłaszcza w kwestiach nieporównywalnie istotniejszych niż sieć trakcyjna, czy parking kubaturowy - w kwestiach bezpieczeństwa naszych domów.

Dokumentację projektową wykonano z pogwałceniem warunków RDOŚ. Decyzja środowiskowa pozwoliła zmienić koryto kanału i bajpasu Potoku Królewskiego biegnącego w ul. Bohaterów Getta Warszawskiego na (3x2)m, niestety zamiast tego miasto przedstawia nam projekt, gdzie w miejsce kanału ulgi pod ulicą Bohaterów Getta Warszawskiego zaplanowano szeroką komorę o przekroju (5,26x2)m, z kilkoma jeszcze głębszymi komorami, schodzącymi ponad 5 metrów pod poziom gruntu. Zaprojektowano więc zbiornik retencyjny, którego dolna krawędź znajdzie się poniżej lustra wody gruntowej. Przy zwiększeniu szerokości koryta (krawędzie znajdą się bliżej budynków) i osadzeniu go głębiej, zmieni się linia wody gruntowej, odsłaniając główki drewnianych pali, na których są postawione wszystkie przedwojenne budynki przy ul. Boh. Getta Warszawskiego. Przede wszystkim jednak, już na etapie

prac budowlanych muszą zostać wykonane wykopy o dużej głębokości, grożące osunięciem gruntu pod naszymi kamienicami. Jak jest tego prawdopodobieństwo? Trudno ocenić, ponieważ mamy do czynienia z warstwami gruntów słabonośnych - torfów, po których nikt poza władzami Gdańska nie stara się przeprowadzać torowiska tramwajowego. Przyjęta trasa, by ją zrealizować musi spełniać warunki techniczne dla trasy - i jak widać, nieważne, że warunki te nie uwzględniają wytycznych RDOŚ. I tak - szerokość zbiornika jest podyktowana minimalną szerokością, aby zapewnić równomierne obciążenie podłoża przez torowisko tramwajowe. Widać dla inwestora, dla miasta, nie ma znaczenia, że taka zmiana spowoduje poważne zagrożenie dla stojących budynków i to już na etapie budowy. Nawet jeśli naszym domom uda się ją przetrwać, zagrożenie pozostaje realne z uwagi na drastyczne pogorszenie warunków gruntowo-wodnych.

A to, że warunki się zmieniają wynika już z samego projektu. Po wybudowaniu linii wykop miałby zostać zasypany innym gruntem niż dotychczasowy (nie licząc samego wybetonowanego zbiornika). Powstałby w ten sposób szeroki rów wypełniony materiałem o innym niż obecnie współczynniku filtracji „ściągający wodę”, co powoduje zmianę zwierciadła wody – jego obniżenie w sąsiedztwie rowu, a co za tym idzie odsłonięcie pali, na których posadowione są kamienice. Tych kluczowych zmian nikt w projekcie nie przeliczył. Tego elementu w decyzji środowiskowej nie uwzględniono, choć o to zabiegaliśmy.

Odsłonięcie pali oznacza nic innego, jak stopniowe osuwanie się domów na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, dokładnie tak samo, jak dzieje się to na Głównym Mieście w Gdańsku.

Wspomniany już Włodzimierz Bartosiewicz podczas wspomnianego spotkania informacyjnego, powiedział, że (cytuje) “Gdyby jednak stan miał się pogorszyć,

miasto zarezerwuje środki na jego odtworzenie” (koniec cytatu). Czy to będzie oznaczać, że wykonawca będzie zobowiązany do zawarcia np. 20-letniej polisy ubezpieczeniowej dającej możliwość dochodzenia odszkodowania i pełne pokrycie szkody spowodowanej przez inwestora? I tu możemy jedynie domyślać się, co oznacza ta mglista zapowiedź bez pokrycia. Miasto bowiem nie planuje ponosić odpowiedzialności, delegując ją na wykonawcę. Umywa ręce, ucieka od odpowiedzialności za zagrożenie, które ściąga na mieszkańców.

Niestety, na wątpliwości moje i sąsiadów, odnośnie zagrożeń związanych z inwestycją, miasto, jak dotąd, nie chce rozmawiać w ogóle. A naprawdę jest o czym rozmawiać.

Cytując opracowania, na które powołują się autorzy projektu budowlanego o *“Ochronie zabudowy w sąsiedztwie głębokich wykopów”* - już na etapie projektu budowlanego należy przeprowadzić projekt obudowy i technologii wykonania wykopu, wraz z prognozami przemieszczeń gruntu oraz ocenę wpływu budowy na stan sąsiednich budynków. Ale po co zajmować się takimi szczegółami, skoro koszty można uspołecznić, narażając prywatne budynki mieszkańców.

To natomiast na czym władze naszego miasta się skupiają, to sprowadzanie zagrożenia katastrofą budowlaną do “kawałka ogródka, kawałka zieleni” (w przywołanym już wywiadzie z prezydent Dulkiewicz w Dzienniku Bałtyckim), co jest ewidentnym i celowym spływaniem naszych postulatów, opartych na wnikliwej analizie danych. Budowana jest narracja, w której przedstawia się nas jako oderwanych od rzeczywistości egoistów, chociaż konsekwentnie podkreślamy nasze zrozumienie dla idei połączenia tramwajowego - a naszą niezgodę budzi wybór niekorzystnego wariantu, podczas gdy istnieje dużo bezpieczniejsza alternatywa. Miasto skupia się na opowiadaniu bajek podczas Świąta Wolności i Praw Obywatelskich, ale i nie tylko wtedy - prezydent

Dulkiewicz zapytana o inwestycję tramwajową, opowiadała że mieszkańcom zaproponowano odkupienie mieszkań. To kolejny raz, gdy prezydent miasta nie mówiła prawdy, a do informacji podawanych przez prezydent nie potrafił ustosunkować się urząd miasta. Wydział Projektów Inwestycyjnych zapytany o formę i instytucję składającą mieszkańcom ul. Bohaterów Getta Warszawskiego propozycje wyprowadzki ze względu na planowaną inwestycję (wniosek 529/2024), w odpowiedzi z dnia 3 czerwca 2024 nawet nie próbował odnieść się do sprawy, udzielając wymijających odpowiedzi na temat losu mieszkańców wykwaterowanych domów przy ulicy Do Studzienki.

Szczytem cynizmu jest natomiast stwierdzenie przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańsk, że co prawda wszyscy zdają sobie sprawę, że tramwaj negatywnie wpłynie na okolicę, jest “niedogodnością dla mieszkańców” i wprowadza zagrożenie dla istnienia zabytkowych kamienic, ale wykonawca będzie monitorował stan budynków.

Bo to że inwestycja zagraża istnieniu kamienic na ulicach Bohaterów Getta Warszawskiego i Fiszera jest nie tylko naszą obawą, ale pewnikiem przynajmniej od 2023 roku, od momentu gdy Dyrekcja Rozwoju Miasta Gdańska odebrała od wykonawcy inwentaryzację budynków. (cytuje) “Destrukcyjne oddziaływanie wód gruntowych na mury oraz podłoże pod fundamentem, w powiązaniu z wprowadzeniem dodatkowych oddziaływań związanych z inwestycją może generować uszkodzenia w postaci nowych spękań i zagrożeń dla konstrukcji budynku” (koniec cytatu) - Inwentaryzacja i ocena stanu technicznego budynków wzdłuż projektowanej ul. Nowej Politechnicznej, dr inż. Marcin Blockus.

Inwestor, czyli miasto, realizująca inwestycję Dyrekcja Rozwoju Miasta Gdańska i bezpośrednio odpowiedzialni za inwestycję prezydent Aleksandra Dulkiewicz i wiceprezydent Piotr Grzelak, doskonale wiedzą, że prace są

ryzykowne m.in. dla mojego domu, ale z jakiegoś powodu jest to ryzyko, które są gotowi podjąć. Nie proponują przy tym nawet żadnej formy zabezpieczenia czy rekompensaty, a dokumenty zawierające informacje o zagrożeniach są ukrywane tak długo, jak tylko się da.

Monitorowanie (czyli słynne repery - śruby które mierzą czy i jak budynek osiada oraz plomby - szklana płytką przyklejona na klej do kafli do elewacji budynku, aby sprawdzić czy pęknięcia w budynku się powiększają), o którym tak chętnie opowiada wiceprezydent Grzelak bądź DRMG - to nie są żadne zabezpieczenia. A sama forma monitoringu, o której wspomina, jest po prostu niezgodna z decyzją środowiskową, która zaleca dokładniejsze rozwiązania. Zabezpieczeń w projekcie nie ma. Rekompensaty natomiast odrzuciła Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska, w odpowiedzi na zapytanie mieszkańców w trybie dostępu do informacji publicznej, z dnia 30 sierpnia 2023. Więc klasycznie: zyski sprywatyzować, koszty uspołecznić.

Miasto przez lata miasto ignorowało głos ekspertów, naukowców i mieszkańców - realizując inwestycję w gorszym przebiegu, w oparciu o uproszczenia, nieskoordynowanie branż, brak aktualizacji dokumentów. Nie wrócono do mieszkańców z kluczowymi dla ich funkcjonowania nowymi uwarunkowaniami. Osobom koordynującym projekt nie zapaliła się czerwona lampka.

Teraz jest ostatni moment, aby usiąść do rozmów. Bo czasy się zmieniły i pozorowany dialog już nikogo nie przekonuje.

Nikt nie bojkotuje tramwaju! Ale też nikt nie zgadza się na wybór wariantu droższego, niebezpieczniejszego, narażającego życie, zdrowie i dobytek mieszkańców Gdańska.

Podsumowując - ten spór przestaje być sporem o trasę tramwajową. A zaczyna być sporem dwóch wizji prowadzenia miasta. Miasta transparentnego, z



podmiotowością mieszkańców. I miasta niejasnych powiązań, kłamstw, nieprofesjonalnych projektów i zmarnowanych 10 lat na inwestycje bez konsensusu społecznego. Miasta tych, którzy bronią swoich domów i tych niegospodarnych, nieodpowiedzialnych, zakłamanych i zepsutych, gotowych ryzykować bezpieczeństwem swoich mieszkańców w imię... no właśnie czego?

Wizji miasta z ubiegłego wieku - kiedy ekspertami byli tylko politycy i kilku inżynierów. I tej współczesnej, która traktuje sąsiadów inwestycji, bezpośrednich interesariuszy, jak partnerów. Wizji i polityce prowadzenia inwestycji w sposób na tyle skoordynowany i profesjonalny, aby ekspercki głos mieszkańców mógł zostać potraktowany jako element polepszający inwestycje.

Bo to czego jesteśmy świadkami podczas tej sesji to prawdziwa lekcja społeczeństwa obywatelskiego, a nie wzajemnego poklepywania się po plecach.