

\*\*\*\*\*

Gdańsk, 03 kwietnia 2019 r.

\*\*\*\*\*

80-\*\*\* Gdańsk

ul. \*\*\*\*\* \*\*\*\*\*

\*\*\*.\*\*\*@\*\*\*.\*\*\*\*\*

tel. \*\*\* \*\*\* \*\*\*

**Pan  
Radosław Iwiński  
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku  
80-748 Gdańsk  
ul. Chmielna 54/57**

Dotyczy: sprawy o sygnaturze RDOŚ-Gd-WOO.4207.15.2017 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ul. Bohaterów Getta Warszawskiego” na wniosek Gminy Miasta Gdańska z dnia 31.01.2017 r. DPLL/127/2017/EM.

W związku z obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku RDOŚ-Gd-WOO.4207.15.2017.AT.23 z dnia 14 listopada 2018 r., po zapoznaniu się z dokumentacją przedłożoną przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańska wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w inwestycji:

**I. Wnioskujemy** o realizację włączenia tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Do Studzienki.

**II. Podtrzymujemy** w całości stanowisko 776 osób wyrażone w piśmie do Prezydenta Miasta Gdańska pana Pawła Adamowicza z dnia 20.04.2016 r. (aktualizacja: 06.12.2016 r./ 18.12.2018 r. ) [8], jak również w licznych pismach indywidualnych adresowanych do: Prezydenta Miasta, Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska, Wydziału Środowiska Urzędu Miejskiego, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego, Rady Miasta Gdańska, do każdego radnego i każdej radnej miasta, do trójmiejskich autorytetów z różnych dziedzin nauki i sztuki, do instytucji, TVP, dzienników, informacyjnych portali internetowych...

(Autorzy niniejszego pisma, jak i pism przy nim przedstawionych, jako architekci i inżynierowie, zorganizowali pełnobrańowy zespół specjalistów i projektantów w zakresie: komunikacji miejskiej i systemów transportowych, planowania przestrzennego, urbanistyki, konstrukcji budowlanych, kosztorysowania budowy dróg i linii komunikacji szynowej – dla przeanalizowania i oceny dokumentów formalno - prawnych oraz dokumentacji dotyczących przedmiotowego przedsięwzięcia.)

**III. Wskazujemy**, że opracowania przedłożone przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańska do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ul. Bohaterów Getta Warszawskiego” ( dalej: DOKUMENTACJA ):

- Karta Informacyjna Przedsięwzięcia do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach / styczeń 2017 (dalej: KARTA)
  - Raport oddziaływania na środowisko / wrzesień 2017 (dalej: RAPORT)
  - Uzupelnienie przedłożonej dokumentacji / lipiec 2018 (dalej: UZUPEŁNIENIE)
- bezrefleksyjnie powielają się wzajemnie. RAPORT i UZUPEŁNIENIE powtarzają dyskredytujące błędy i stronniczość dokumentacji projektowej pt. „Koncepcja” ze stycznia 2016 r. oraz Kart Informacyjnych Przedsięwzięcia z października 2016 r. i ze stycznia 2017 r., także absencję istniejących i projektowanych rzędnych wysokości, rozwiązań przekrojów, linii rozgraniczających tras drogowej i tramwajowej..., co w połączeniu z ignorowaniem istotnych źródeł informacji, które podważają słuszność postulowanego przez Władze Miasta przebiegu trasy tramwajowej przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego - zmienia obraz przedsięwzięcia i prowadzi do niewłaściwej jego interpretacji i oceny.

**IV. Zgłaszamy** - jako podstawę dla racji zawartych w punktach I, II, III następujące uwagi do DOKUMENTACJI przedłożonej przez DRMG:

## 1. NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA / PRZEDMIOT PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Budowa ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku” jest nazwą adekwatną do przedsięwzięcia zaprojektowanego w Wariancie Czerwonym, zgodnie z „Programem przedsięwzięcia inwestycyjnego” zawartym w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia z dnia 29.04.2015 r. na „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla budowy ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku” [SIWZ str.3 pkt 3], którego przedmiotem jest **budowa ulicy z linią tramwajową**.

„Budowa ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ul. Bohaterów Getta Warszawskiego” nie może być nazwą przedsięwzięcia zaprojektowanego w wariancie Fioletowym 1, ponieważ torowisko tramwajowe nie jest ulicą (ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych Art.4 pkt 3 i 4), a przedmiotem tego przedsięwzięcia jest **budowa linii tramwajowej** Piecki Migowo – Wrzeszcz z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego wraz z przebudową lub rozbudową odcinków dróg dla dostosowania ich do przebiegu linii tramwajowej oraz przebudowa lub rozbudowa ul. Smoluchowskiego w Gdańsku.

Budowa ulicy ma miejsce jedynie na „*łączniku pomiędzy ulicą Wileńską a ulicą Sobieskiego*” o długości ok. 400 m, który został nazwany w DOKUMENTACJI ulicą Nową Politechniczną. / UZUPEŁNIENIE Ad 5. str. 29 /

Przedmiot przedsięwzięcia w wariancie Fioletowym 1 budzi zatem wątpliwości co do trybu jego realizacji na mocy specustawy drogowej, których na podstawie DOKUMENTACJI nie można rozstrzygnąć.

## 2. REALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA NA PODSTAWIE SPECUSTAWY DROGOWEJ

/ KARTA / rozdz. 1. str. 7 /

/ UZUPEŁNIENIE / str. 29 Ad 5. „Wariant fioletowy 1 ...” /

/ RAPORT / Projektowe załączniki graficzne OS \_08 /

Specustawa drogowa literalnie nie dotyczy torowiska poza pasem drogowym (w Dolinie Królewskiej, wzdłuż ulicy Do Studzienki, przez tereny PG i IMP PAN) razem ok.1700 m, co stanowi prawie połowę linii tramwajowej w wariancie Fioletowym 1. Dla pozostałej części przedsięwzięcia komunikacyjnego, za wyjątkiem „łącznika”

długości ok. 400 m pn. „ulica Nowa Politechniczna”, nie da się sprawdzić, czy można uznać ją za inwestycję w rozumieniu specustawy drogowej.

W załącznikach graficznych DOKUMENTACJI brakuje dotychczasowych i projektowanych linii granicznych pasa drogowego dla odcinków istniejących ulic wymienionych w UZUPEŁNIENIU / Ad 5. str. 29 „*Wariant fioletowy 1 (ul. Bohaterów Getta Warszawskiego) (preferowany)*”/, przez co nie można zweryfikować zakresów inwestycji drogowej (przebudowa / rozbudowa), ani ocenić ekonomii rozwiązań projektowych dla tych odcinków dróg, a co za tym idzie nie można ustalić czy inwestycje te spełniają lub czy powinny spełniać przesłanki inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu specustawy.

Wobec znaczenia linii granicznych pasa drogowego w kontekście wszystkich innych konsekwencji realizacji przedsięwzięcia na podstawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID) - wnosimy o precyzyjne przedstawienie obecnych i projektowanych granic pasów drogowych odcinków ulic objętych przedsięwzięciem w wariantcie Fioletowym 1.

Wnosimy o jednoznaczne opisanie linii nazwanej w legendach załączników graficznych „*liniami rozgraniczającymi teren*”.

Można byłoby domyślać się, że chodzi o rozgraniczenie terenu inwestycji jako całości, gdyby nie to, że linia obejmuje tereny, których włączenie w obszar inwestycji nie jest zrozumiałe.

### 3. KONFLIKTY SPOŁECZNE

#### **„PRZEDSTAWIĆ ANALIZĘ KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH UWZGLĘDNIAJĄCĄ ZASTRZEŻENIA I POSTULATY LOKALNYCH SPOŁECZNOŚCI POSESJI I DOMÓW SĄSIADUJĄCYCH Z PRZEDMIOTOWĄ INWESTYCJĄ.”**

/ UZUPEŁNIENIE / str.124 ÷ 126 Ad 33. /

Inwestor starannie pomija w DOKUMENTACJI pierwszą i główną przyczynę konfliktów społecznych, którą jest **przebieg i eksploatacja trasy tramwajowej**.

Brakuje nie tylko analizy, ale chociażby wzmianki o konfliktach spowodowanych wariantami trasy tramwajowej, odmiennymi od projektu trasy w Wariantcie Czerwonym, w szczególności projektem tramwaju przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego (BGW).

Obfite materiały dokumentujące brak społecznej akceptacji dla włączenia tramwaju w Aleję Grunwaldzką przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego: pisma do różnych organów Władz Miasta, zapis wideo pięciu spotkań informacyjnych zarejestrowany przez DRMG, dostępne w źródłach internetowych zdjęcia, artykuły, komentarze i polemiki z prasy oraz portali informacyjnych, filmy i programy telewizyj publiczne... pozwalają wymienić :

**3.1 Strony konfliktów :** Politechnikę Gdańską, Instytut Maszyn Przepływowych Polskiej Akademii Nauk, społeczności lokalne okolic ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego

**3.2** Najważniejsze zbiorowe **postulaty oraz formy sprzeciwu i argumentacji** uczestników sporów :

- pismo mieszkańców Gdańska do Prezydenta Miasta z dnia 20 kwietnia 2016 r. (aktualizacja: 06.12.2016 r./ 18.12.2018 r.) [8] sygnowane przez 776 osób z postulatami budowy połączenia tramwajowego Górnego i Dolnego Tarasu z Wrzeszczem oraz rewitalizacji ulicy Do Studzienki w formie ulicy miejskiej z nową pierzeją wschodnią

- szukanie poparcia autorytetów, instytucji, organizacji... [15]
  - szukanie pomocy u radnych i Rady Miasta Gdańska w sprawie uchwalenia „Aneksu do aktualizacji strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku w zakresie trasy Gdańsk Południe – Wrzeszcz” podczas sesji Rady Miasta w dniu 24.11.2016 r. [14]
  - manifestacja z transparentami o następujących treściach: NIE !!! DLA SLALOMU TRAMWAJOWEGO; NIE DLA TRAMWAJU NA BGW; STOP SZALONYM PROJEKTOM !; KATASTROFA BUDOWLANA. NIE DZIEKUJĘ !!!; NIE DLA WARIANTU Z ULICĄ BOH. GETTA W. CHCEMY WARIANTU CZERWONEGO; TRAMWAJ GPW TAK. PRZEZ BGW / FISZERA NIE. - na spotkaniu informacyjnym w dniu 12 kwietnia 2016 r.
  - komunikaty obywatelskie: „INFORMACJA DLA WŁADZ GDAŃSKA Nr 1; Nr 2; Nr 3” [3], [4], [5] odczytywane na spotkaniach informacyjnych w dniach 12 kwietnia 2016 r. ( INFORMACJA Nr 1 ) i 27 kwietnia 2016 r. ( INFORMACJA Nr 2 ).
- INFORMACJA Nr 1 została wymieniona przez Biuro Rozwoju Gdańska na str. 16 „Aneksu do aktualizacji strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku w zakresie trasy Gdańsk Południe – Wrzeszcz”, który jest załącznikiem do uchwały Rady Miasta Gdańska nr 856 z dnia 24.11.2016 r. cyt.: „We wtorek 12 kwietnia 2016 roku, w Szkole Podstawowej nr 17 przy ul. Czarnieckiego odbyło się trzecie spotkanie informacyjne [...] Odczytany został także, liczący sobie kilka stron, apel skierowany do urzędników i władz Gdańska. Wyliczono w nim argumenty przeciw prowadzeniu trasy tramwajowej przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego. Niezadowolone mieszkańców planowanym przebiegiem trasy wyrażały również specjalnie przygotowane na spotkanie transparenty.”
- „Czarny Happening” w przestrzeni ulicy BGW w czerwcu 2016 r. Czarne pasy tkanin wzdłuż fasad kamienic, czarne transparenty, banery, flagi, parasole z symbolami śmierci i następującymi napisami: TRAMWAJ = ŚMIERĆ ULICY; TRAMWAJ NA BOHATERÓW GETTA TO ZAGŁADA KAMIENIC; TRAMWAJ TO ŚMIERĆ ULICY; NIE !!! DLA SLALOMU TRAMWAJOWEGO
- 08.06.2016 / Innatelewizja [https://www.youtube.com/watch?v=tip\\_Tzpw6rM](https://www.youtube.com/watch?v=tip_Tzpw6rM)
- 08.06.2016 / TVN 24 <https://www.tvn24.pl/pomorze,42/gdansk-mieszkancy-nie-chca-nowej-linii-tramwajowej,650608.html>
- pisma PROTESTY naukowców Instytutu Maszyn Przepływowych PAN
  - film z udziałem Rektora PG, w którym pokazano, że drgania mechaniczne wywołane pukaniem długopisem w blat, na którym stoi aparatura badawcza, albo oddziaływanie na nią pola elektromagnetycznego miliarda razy mniejszego od tego, który płynie w szynach tramwajowych powodują zakłócenia pracy przyrządów w stopniu uniemożliwiającym uzyskanie wyników badań.
- 04.01.2017 / <https://trojmiasto.tv/Politechnika-tlumaczy-dlaczego-linia-tramwajowa-nie-moze-biec-przez-jej-teren-19158.html>

### **3.3 Ważne zbiorowe powody konfliktu ze społecznościami okolic ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego :**

1. Poczucie niesprawiedliwości i niepewności spowodowane :
    - zaskakującym przeniesieniem lokalizacji inwestycji komunikacyjnej - od lat planowanej w rezerwie terenowej na ulicy Do Studzienki - na ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego, wbrew zapisom w obowiązujących dokumentach planistycznych
- / RAPORT / str. 304 ÷ 306 rozdz. 15. „Odniesienie się do celów środowiskowych wynikających z dokumentów strategicznych istotnych z punktu widzenia realizacji przedsięwzięcia ” /
- / RAPORT / str. 322 Tabela 67 „Analiza wielokryterialna wariantów” Dział III „Konflikty społeczne”/

Mieszkańcy mają prawo oczekiwać, że polityka przestrzenna miasta oparta na planowaniu przestrzennym zapewni im przewidywalność i stabilność dla ich własnych przedsięwzięć, planów, inwestycji finansowych. Dla zagwarantowania nadrzędności interesu publicznego w zagospodarowaniu przestrzennym miasta i jego prawidłowego kształtowania służy mieszkańcom jednostka samorządowa Biuro Rozwoju Gdańska.

**Decyzje Władz Miasta niezgodne z postanowieniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego mogą być spowodowane tylko sytuacją szczególną. Władze Miasta nie udowodniły zaistnienia takiej sytuacji.**

Na str. 305 ÷ 306 RAPORTU wymieniono plany miejscowe obowiązujące „dla analizowanego obszaru, na którym planuje się realizację budowy ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku”, jednak bez oceny zgodności z ich zapisami planowanej funkcji drogi publicznej i planowanego przebiegu trasy tramwajowej. Zgodność z MPZP należąca w kryterium środowiskowym do grupy kryteriów społecznych oceny przedsięwzięcia nie została uwzględniona w „Analizie wielokryterialnej wariantów” w RAPORCIE, chociaż spektrum społeczne oddziaływania tego kryterium jest znacznie szersze niż kryteriów zamieszczonych w Dziale III „Konflikty społeczne”, w szczególności w porównaniu z kryterium: „Wykupy i wyburzenia budynków gospodarczych”, które w tej części centrum Wrzeszcza są tylko budami, barakami, ruderami.

Brak zgodności planowanej inwestycji w wariancie Fioletowym 1 z Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego wygenerował wszystkie przyczyny konfliktów społecznych z wszystkimi jej stronami.

- całkowitym uchyleniem się Władz Miasta od odpowiedzialności wobec mieszkańców za ewentualne szkody w fazie realizacji i w fazie eksploatacji trasy tramwajowej

/ UZUPEŁNIENIE / str.10 ÷ 11 „Ochrona własności publicznej i prywatnej” /

W fazie realizacji trasy tramwajowej cyt.: „Wykonawca odpowiada za wszelkie uszkodzenia zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie budowy, spowodowane jego działalnością”. „Koszty ewentualnych odszkodowań będą po stronie Wykonawcy” i „... są uwzględnione w Cenie Kontraktowej.”

Na temat odpowiedzialności za ewentualne uszkodzenia budynków spowodowane oddziaływaniami dynamicznymi linii tramwajowych w fazie ich eksploatacji - nawet w okresie gwarancji udzielonej przez Wykonawcę - nie ma w UZUPEŁNIENIU ani słowa.

2. Degradacja sytuacji życiowej: mieszkaniowej, często zawodowej, majątkowej ( w tym spadek wartości nieruchomości o około 30 % wartości aktualnej ). [17]
3. Zagrożenie niszczeniem zabytkowych kamienic posadowionych na drewnianych palach, w ciągle nawodnionym, niestabilnym i słabym gruncie – na skutek drgań podczas eksploatacji torowiska tramwajowego.
4. Perspektywa życia w nieustającym pisku tramwajów skręcających w dwóch kierunkach co 50 sekund w godzinach od 6:00 do 22:00, po małych łukach, na obu końcach wąskiej i krótkiej ulicy.

5. Zagrożenie dla pieszych uczestników ruchu drogowego.  
/ RAPORT / Załącznik graficzny „OS\_08\_drogówka\_wyburzenia\_fioletowy1\_02”:  
plansza projektowa nr OS 08.02 „Plan sytuacyjny fioletowy 1  
(preferowany)"/ styczeń 2017 /

Na stronie 78 KARTY w rozdziale 6.2 „Wariant inwestycyjny” oraz na str. 108 ÷ 109 RAPORTU Inwestor wymienił główne cele projektu, do których należą:

- „Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w transporcie”
- „Usprawnienie ruchu miejskiego oraz zwiększenie bezpieczeństwa”

Jednak ani analiza wielokryterialna wariantów przebiegu trasy w „Koncepcji” ze stycznia 2016 roku [ PG str. 20 rozdz. 4.2 / str. 30 Tabela 4.3 ], ani pozostałe dokumenty projektowe opracowane przez firmę Mosty Katowice, w tym plansza projektowa nr OS 08.02 pt. „Plan sytuacyjny fioletowy 1 (preferowany)” będąca załącznikiem graficznym „ OS\_08\_drogówka\_wyburzenia\_fioletowy1\_02 ” do RAPORTU, nie uwzględniają kryterium bezpieczeństwa w żadnym zakresie, na co przykładem w wymienionym załączniku graficznym są wybrane następujące elementy trasy tramwajowej :

- torowisko na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego i skrzyżowanie BGW/Aleja Grunwaldzka

Osie torów dwutorowego torowiska tramwajowego wspólnego z jezdnią biegną środkiem jezdni w odstępie minimalnym równym 2,9 m dla torowisk bez słupów trakcyjnych i ogrodzenia na międzytorzu i dla taboru o szerokości 2,4 m.

Tylko, że torowisko to nie mieści się na jezdni, która ma szerokość 6,0 m.

Minimalna szerokość torowiska:  $2(d + b) + p$ , gdzie „d” jest szerokością taboru w metrach, „b” zewnętrznym pasem bezpieczeństwa o szerokości 0,75 m, „p” wewnętrznym pasem bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m wynosi:  $2(2,4 + 0,75) + 0,5 = 6,8$  m. Oznacza to, że torowisko wchodzi zewnętrznym pasem bezpieczeństwa na chodniki po obu stronach jezdni na głębokość 0,4 m wzdłuż linii prostej i  $0,4 + 5/R = 0,6$  m na zakrętach o promieniu  $R=25$  m oraz, że pudła wagonów poruszają się w odległości od krawędzi chodników 0,35 m po linii prostej i 0,15 m po łuku - zamiast w przepisowym oddaleniu od najbliższego położenia krawędzi pasa ruchu (ograniczonej krawężnikiem bądź linią malowaną ciągłą) wynoszącym 0,75 m na linii prostej i 0,95 m na łuku  $R=25$  m.

Zaprojektowane na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego torowisko nie odpowiada wymaganiom §50 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z dn. 29.01.2016; poz. 124).

Włączenie międzydzielnicowej, układowej trasy tramwajowej w główną arterię miasta następuje przez wąską ulicę BGW, przez 5 ostrych zakrętów o minimalnych promieniach dopuszczonych na drogach publicznych (cztery o promieniu  $R=25$  m i jeden o  $R=27$  m), które tworzą niebezpieczną multiplikację przejść przez tory tramwajowe.

Z częstotliwością co 50 sekund tramwaje wjeżdżają i wyjeżdżają na skrzyżowaniu - znienska, bezpośrednio zza wysokich budynków, przy czym odległość pudła skręcającego tramwaju od narożnika budynku Grunwaldzka 24 wynosi ok. 3,9 m.

W wariantcie Fioletowym 2 odległość pudła tramwaju skręcającego na skrzyżowaniu Do Studzienki / Grunwaldzka, od narożnika budynku Grunwaldzka 40 wynosi ok. 11,1 m.

Trójkąty widoczności w rejonie skrzyżowania tramwajowego Bohaterów Getta Warszawskiego / Aleja Grunwaldzka nie zapewniają odpowiedniego pola widoczności zarówno dla pieszych, jak i dla pojazdów.

Na bezpieczeństwo ruchu wpływają pozytywnie rozwiązania powodujące potencjalne zmniejszenie liczby konfliktów między kolizyjnymi potokami ruchu.  
[ PG str. 44 / 5.3 ]

Nawet przy ograniczeniu ruchu samochodowego, ulica Bohaterów Getta Warszawskiego ze skrzyżowaniem tramwajowym z Aleją Grunwaldzką staje się obszarem konfliktowym stwarzającym zagrożenie wypadkami drogowymi, przez kolizyjne potoki ruchu pieszego, kołowego i szynowego.

Obecnie ulica BGW jest głównym traktem pieszym łączącym kampus Politechniki Gdańskiej z centrum Wrzeszcza i z domami studenckimi PG przy ulicach Wyspiańskiego i Leczkowa : DS 5; DS 6; DS 7; DS 8; DS 9; DS 10.

●● ulica Do Studzienki :

- jest elementem głównego korytarza transportowego łączącego Górny Taras (około 130 tys. mieszkańców), Wrzeszcz, który pełni rolę drugiego po Śródmieściu centrum miasta i dzielnice Dolnego Tarasu (około 200 tys. mieszkańców)

- jest przedłużeniem osi komunikacyjnej Dolnego Tarasu (ul. Chłopska, Al. Rzeczpospolitej, Al. Legionów) przez Plac Komorowskiego, ulice Wyspiańskiego i Miszewskiego i przez skrzyżowanie z Aleją Grunwaldzką – główną arterią Trójmiasta

- jest jedyną ulicą, w której możliwe jest poprowadzenie linii tramwajowej w torowisku wydzielonym z jezdni na odcinku pomiędzy ul. Fiszerą i Al. Grunwaldzką

W załączniku graficznym „OS\_08\_drogówka\_wyburzenia\_fioletowy1\_02” wymienione funkcje ulicy Do Studzienki w układzie drogowym Gdańska realizowane są przez włączenie ulicy w Aleję Grunwaldzką jezdnią szerokości 6,0 m, flankowaną chodnikami zwężającymi się miejscami nawet do 1,0 m i biegnącymi bezpośrednio przy ścianach domów. Rozwiązanie to nie daje nawet „możliwości swobodnego rozprowadzenia ruchu samochodowego” [ PG / ZAŁĄCZNIKI str.6 Z.2 / Wariant W1.-A1. ], uzyskanej w Wariantcie Fioletowym 2 przez powiększenie przekroju ulicy do 2 x 2 na odcinku od Alei Grunwaldzkiej do wysokości ulicy Pileckiego.

Ograniczenie inwestycji na ulicy Do Studzienki do wykonania „cichej nawierzchni” na istniejącej jezdni w żaden sposób nie zmniejsza obecnego substandardu komunikacyjnego skrzyżowania Do Studzienki / Aleja Grunwaldzka, ani nie poprawia bezpieczeństwa pieszych użytkowników drogi.

Z uwagi na rolę ulicy Do Studzienki w systemie transportowym miasta , a także dlatego, że „jedyną możliwością szybkiego i sprawnego przejazdu tramwaju ( także na odcinku pomiędzy ul. Fiszerą a Al. Grunwaldzką ) jest budowa wydzielonego torowiska” [ BRG 1 ] projekt drogowy dla ulicy Do Studzienki w Wariantcie Fioletowym 1 należy uznać za rozwiązanie prowizoryczne, a jego realizację za marnotrawienie publicznych pieniędzy.

Rozwiązania komunikacyjne w wariantcie Fioletowym 1 na odcinku pomiędzy ulicą Fiszerą i Aleją Grunwaldzką nie potwierdzają adekwatności wariantu Fioletowy 1 do głównych celów projektu, którymi są zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i usprawnienie ruchu miejskiego.

*„Ostateczny wybór wariantu powinien uwzględniać aspekty [...] społeczne ( w tym także bezpieczeństwa ruchu ) zakres ten wynika z zapisów i wymagań Niebieskiej Księgi stanowiącej uzupełnienie wytycznych KE [Komisji Europejskiej] i wytycznych krajowych w zakresie przygotowania projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków publicznych.” [ PG str. 7 / 2. ]*

6. Dalsze optowanie Władz Miasta za wariantem Fioletowym 1, pomimo tego, że nie udowodniły one zasadności jego preferencji.

Przełomowe znaczenie w sporze lokalnych społeczności z Władzami Miasta miał „Koreferat do analizy wielokryterialnej wariantów przebiegu trasy Nowa Politechniczna w Gdańsku” / lipiec 2016/ [ PG ] zlecony Politechnice Gdańskiej, Wydziałowi Inżynierii Lądowej i Środowiska przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańska zaraz po zakończeniu cyklu spotkań informacyjnych z mieszkańcami – zdefiniowany w zakresie analizy wielokryterialnej jako „narzędzie wspomagania procesu decyzyjnego”. [ PG str. 22 / 4.3 ]

Czternastoosobowy zespół ekspertów z różnych dziedzin ( transport, ekonomia, ekologia, bezpieczeństwo ruchu drogowego, projektowanie dróg, transport zbiorowy, planowanie przestrzenne ) [ PG str. 31 / 4.4 ] potwierdził i udowodnił między innymi :

[ PG str. 34/ 4.6 ] że analiza wielokryterialna wariantów przebiegu trasy Nowa Politechniczna w Gdańsku, w opracowaniu „Koncepcja” / styczeń 2016 r. / wykonanym przez zespół projektowy Mosty Katowice „ jest niekompletna i wymaga uzupełnienia o dodatkowe, ważne dla wyboru wariantu realizacyjnego kryteria oraz o dodatkowe dane projektowe...”

[ PG str.4/1.3 ] że zdefiniowanie przez Władze Miasta przebiegu trasy tramwajowej przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego w pismach i załącznikach graficznych Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku : PP-5556-4611-65-15 z dnia 25 września 2015 r. [ ZTM 1 ] oraz PP-5556-6114-65-15 z dnia 04 listopada 2015 r. [ ZTM 2 ] nie było potwierdzone analizami planistycznymi, ani analizami studialno – projektowymi uwarunkowań realizacji trasy

[ PG str.16/ 3.4] że propagowany przez Władze Miasta na zebraniach informacyjnych z mieszkańcami pogląd o braku przepustowości skrzyżowania Grunwaldzka / Miszewskiego / Do Studzienki, w przypadku włączenia trasy tramwajowej w Aleję Grunwaldzką przez ulicę Do Studzienki - nie był potwierdzony wynikami „jakichkolwiek” symulacji i obliczeń

[ PG str.44/ 5.2.2] że cyt.: „Biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonych analiz stwierdzono, że istnieje możliwość zorganizowania ruchu na analizowanym skrzyżowaniu al. Grunwaldzkiej z ul. Miszewskiego i Do Studzienki po wprowadzeniu linii tramwajowej wzdłuż Trasy Nowa Politechniczna na to skrzyżowanie bez pogorszenia jego sprawności i warunków ruchu.”

[ PG str.47/5.5.1] że „w preferowanych rozwiązaniach [ skrzyżowania Alei Grunwaldzkiej z ul. Miszewskiego i Do Studzienki ] [...] możliwa jest realizacja obsługi tramwajowej zarówno do Placu Komorowskiego jak i do Wrzeszcza.”

[ PG str. 46 / 5.4] że „przeprowadzona [...] analiza nie wyczerpuje wszystkich



możliwości usprawnienia ruchu na analizowanym skrzyżowaniu [ Grunwaldzka / Miszewskiego / Do Studzienki ] i na analizowanym obszarze", przy uwzględnieniu w „Koreferacie” „15 wariantów prowadzenia Trasy Nowa Politechniczna ( wraz z linią tramwajową ) wzdłuż ulic Do Studzienki – Miszewskiego...” [ PG str. 36 / 5.1 ]

Wobec analiz i ocen zawartych w „Koreferacie” Politechniki Gdańskiej [ PG ] wariant Fioletowy 1 w ogóle nie powinien być zaistnieć.

Rekomendacje zespołu PG i potwierdzone w „Koreferacie” okoliczności wyboru trasy tramwajowej przez BGW, wyburzenie domu przy ulicy Do Studzienki 2 i dalsze faworyzowanie przez Władze Miasta wariantu Fioletowy 1, potwierdziły w powszechnej opinii mieszkańców, że nad interes ogólnomiejski, nad zabytki i urodę ulic Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszera, Politechnicznej i Do Studzienki, a także nad pomyślność ich mieszkańców Władze Miasta przedłożyły zwiększenie komercyjnych korzyści z konglomeratu działek przy skrzyżowaniu Do Studzienki / Grunwaldzka, z tymczasową lokalizacją domu handlowego „Jantar”, których powierzchnia w wariantcie Fioletowym 2 zdecydowanie maleje.

### **3.4 Powody braku konfliktu ze społecznością ulicy Do Studzienki**

Biuro Rozwoju Gdańska tłumaczy w tekście polemicznym z dnia 06 maja 2015 r. następująco:

*„...czym są gorsi mieszkańcy Do Studzienki od mieszkańców Bohaterów Getta Warszawskiego, którym to „funduje” się ulicę z tramwajem pod oknami. Wynika to z natury planowania w ogóle, gdzie wyprzedzająco – z perspektywy kilku lat i więcej – należy przewidywać rozwiązania i tworzyć warunki dla prawdopodobnej realizacji w przyszłości. Nowa Politechniczna istnieje w dokumentach planistycznych od wielu lat, a rezerwa terenowa w planach miejscowych od kilkunastu. A więc mieszkańcy ul. Do Studzienki [...] winni mieć świadomość, że ich budynki sąsiadują z rezerwą terenową pod Nową Politechniczną, w przeciwieństwie do mieszkańców ulic, po których Michał Tusk poprowadził alternatywną trasę tramwaju.” [ BRG 2 ]*

Właściciele nieruchomości i mieszkańcy ulicy Do Studzienki mieli zatem wiele lat na przygotowanie się do planowanej inwestycji komunikacyjnej na swojej ulicy.

Po wschodniej stronie ulicy: pozostałe resztki mieszkańców tzw. wrzeszczańskich slumsów, a także nieliczni lokatorzy latami nieremontowanych mieszkań komunalnych w opustoszałych domach od kilkudziesięciu lat przewidzianych do rozbioru – czekają na przeprowadzkę do nowych mieszkań.

Po stronie zachodniej: mieszkania zostały częściowo sprzedane lub wykupione z przeznaczeniem na lokale użytkowe, celem wynajmu, jako lokata kapitału... ponieważ dzięki nowej drodze z szybką i niezawodną komunikacją szynową, dzięki rewitalizacji przestrzeni ulicy i sąsiedztwu kampusu Politechniki Gdańskiej, ulica zyska atrakcyjność odpowiednią do nowej sytuacji społecznej.

Dlatego nie było, ani nie ma protestu mieszkańców ulicy Do Studzienki.

Głosy krytyki działaczy społecznych w 2015 roku odnosiły się do projektu czteropasmowej jezdni i wyburzeń na tej ulicy.

W piśmie PROTEŚCIE do Prezydenta Miasta z dnia 20.04.2016r.(aktualizacja: 06.12.2016 r./ 18.12.2018 r.) [8] przeciw realizacji linii tramwajowej wzdłuż ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego opowiedziało się 10 osób z ulicy Do Studzienki, w tym właściciele nieruchomości po stronie zachodniej i mieszkańcy domów wschodniej strony ulicy, pomiędzy ulicami Fiszera i Grunwaldzką.

Przeciwko linii tramwajowej, jak też przeciwko wyburzeniom na ulicy Do Studzienki nie padł ani jeden głos z ulicy Do Studzienki.

### **3.5 Powody skutecznego protestu Politechniki Gdańskiej / Powody nieskutecznego protestu Instytutu Maszyn Przepływowych Polskiej Akademii Nauk**

Główna przyczyna skutecznego protestu Politechniki Gdańskiej i główna przyczyna nieskutecznego protestu Instytutu Maszyn Przepływowych PAN są takie same: nieprawidłowe działanie aparatury badawczej uniemożliwiające prowadzenie badań naukowych na skutek drgań spowodowanych ruchem tramwajowym w sąsiedztwie budynków PG przy ulicy Siedlickiej / budynku IMP PAN przy ulicy Fiszer 14.

Dlatego, w sytuacji uznania przez Władze Miasta sprzeciwu PG i rezygnacji z pomysłu prowadzenia linii tramwajowej ulicą Siedlicką, jednoczesne pominięcie całkowitym milczeniem sprzeciwu IMP PAN jest niezrozumiałe. Władze Miasta nie odpowiedziały na pisma protestacyjne naukowców z Polskiej Akademii Nauk z dnia 10.05.2016 r. i z dnia 06.12.2016 r.[IMP], nie zważając na to, że:

- Położenie budynku Instytutu względem projektowanej linii tramwajowej w wariantcie Fioletowym 1 jest wyjątkowo niekorzystne przez:
  - zbliżenia z osią linii tramwajowej, co sytuuje budynek w strefie bezpośredniego obciążenia wywoływanego drganiami przekazywanymi przez podłoże
  - lokalizację przy łuku i między łukami linii tramwajowej i przy przystanku tramwajowym, które wzmagają uciążliwości dla otoczenia związane z przejazdem tramwajów i na których zawodzą technologie ochrony przed drganiami i hałasem

- Społecznie negatywnym aspektem wariantu Fioletowy 1 jest wywłaszczenie terenów Politechniki Gdańskiej i Polskiej Akademii Nauk.

Rezultatem „... wywłaszczenia północnego narożnika działki należącej do Instytutu [...] będzie pozbawienie Instytutu możliwości rozbudowy.” [ IMP ]

„Prowadzenie trasy tramwajowej przez tereny Politechniki w ul. Do Studzienki z jej kontynuacją w ul. Boh. Getta Warszawskiego przekreśliłoby też zamierzenia inwestycyjne Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa, który zamierza się rozbudować właśnie w tym kierunku.” [ BRG 2 ]

Taki wkład trasy tramwajowej do rozwoju instytucji naukowych, badawczych, dydaktycznych – nie leży w interesie publicznym.

Mając na uwadze rolę i znaczenie Politechniki Gdańskiej i Polskiej Akademii Nauk, gdy możliwe jest alternatywne poprowadzenie trasy tramwajowej w wariantcie Fioletowym 2 - bez uszczerbku dla prestiżowych ośrodków naukowych - preferowanie wariantu Fioletowy 1 przez Władze Miasta budzi społeczne wątpliwości.

### **3.6 Odpowiedzi Inwestora na pytania mieszkańców**

**Ad „Biuro odpowiedziało również na zapytania mieszkańców przekazane pismem.”**

Pani \*\*\*\*\*.../ RDOŚ GD-WOO.4207.14.2017.KSZ.13 z dnia 18.08.2017 / UZUPEŁNIENIE / str. 126 ÷ 136 /

Odpowiedzi zostały udzielone bez zrozumienia treści pytań.

#### **4. WPŁYW DRGAŃ I WIBRACJI NA BUDYNKI W FAZIE REALIZACJI I EKSPLOATACJI TRASY TRAMWAJOWEJ**

/ RAPORT / str. 35 ÷ 36 pkt 2.3.4 „*Emisje drgań i wibracji*”

str. 223 ÷ 238 „*Wibracje*”

str. 298 „*Wibracje*” pkt. 12.2.1 „*Minimalizacja oddziaływań w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego, ochrona przed hałasem i wibracjami*”

/ KARTA / str. 57 ÷ 59 „*Torowisko o konstrukcji bezpodsypekowej*”

Wpływ drgań na zabudowę zlokalizowaną w pobliżu trasy tramwajowej został przedstawiony w RAPORCIE w następujących ujęciach:

- wymagań normy PN-B-02170
- wstępnej analizy wpływu drgań w oparciu o badania obiektu i sytuacji podobnych do projektowanych wraz z oceną wpływu drgań na konstrukcję budynku
- ochrony przed drganiami

##### **4.1 Zastosowanie normy PN - B - 02170**

Na stronach 35 i 36 RAPORTU przytaczając normę PN-B-02170 i odległości graniczne od źródeł drgań cyt.: „*W oparciu o normę PN-B-02170 przyjmuje się, że można pominąć obciążenie budynku wywoływane drganiami przekazywanymi przez podłoże, jeśli budynek znajduje się : - w odległości większej niż **15 m** od osi linii tramwajowej [...]; - w odległości większej niż 20 m od źródła drgań technologicznych ( wbijanie pali, wibromoty itp. )*”, pominięto między innymi :

- odległość graniczną „ 60 m od trasy poruszania się drogowych walców wibracyjnych” [2], która jest kluczowa w fazie realizacji inwestycji komunikacyjnej
- przeznaczenie odległości granicznych, które dotyczą obliczeń tylko dla budynków projektowanych i tylko „... w przypadku przeciętnych warunków geotechnicznych występujących na drodze propagacji od źródła drgań do budynku...” [2] , co nie ma miejsca w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego
- uzupełnienie, które szczególnie odnosi się do projektowanej inwestycji i użytkowników nieruchomości z nią sąsiadujących: „Należy podkreślić, że podane warunki pominięcia wpływu na konstrukcję budynku drgań przekazywanych przez podłoże nie mogą być stosowane w opiniach diagnostycznych, to znaczy: nie wolno ich stosować w ocenie wpływu drgań na istniejące budynki. Co więcej, kryterium to nie dotyczy także możliwości pominięcia wpływu drgań na ludzi w budynkach, czy to istniejących, czy też projektowanych.” [2]

**Norma PN-B-02170 nie ma zastosowania do przedsięwzięcia trasy tramwajowej w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego .**

Na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego odległość budynków od osi linii tramwajowej wynosi zaledwie około **6,5 m** .

## 4.2 Wstępna analiza wpływu drgań na budynki

### ● Obiekt badań / Metoda badań

Na stronie 228 RAPORTU przedstawiono opis obiektu badań wybranego przez analogię do cyt.: „*sytuacji występującej w analizowanym zadaniu przebudowy ul. Politechnicznej*” ( w domyśle: ulicy BGW w okolicy ul. Politechnicznej ? ) :

cyt.: „*W trakcie wstępnej analizy drgań posłużono się ogólnodostępnymi wynikami badań wpływu drgań tramwajowych na budynki i ludzi dla ulicy Bronowickiej w Krakowie. Badania dotyczyły reprezentatywnego budynku położonego w odległości około 4,8 m od najbliższej biegnących torów tramwajowych (sytuacja występująca w analizowanym zadaniu przebudowy ul. Politechnicznej). Budynek wzniesiono w 1936 roku w zabudowie zwartej jako murowany, dwukondygnacyjny plus strych, podpiwniczony. Budynek przekryty jest drewnianym dachem pokrytym blachą. Wysokość kondygnacji około 3 metry.*”

W „reprezentatywnym” przykładzie z Krakowa nie widać jednak podobieństw do „*sytuacji występującej w analizowanym zadaniu*”:

#### ● zabudowa

zwarta w kontekście ulicy Bronowickiej może oznaczać jedynie krótkie ciągi pierzejowe taniego, niskiego przedmiejskiego budownictwa przedwojennego, bez znamion zabytkowych ( prawdopodobnie okolice skrzyżowania ulic Bronowickiej i Przybyszewskiego? ), która w takiej formie nie występuje na ulicach Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszer, Politechnicznej. W opisie budynku przy ulicy Bronowickiej ( brak numeru adresowego ) nie ma informacji na temat konstrukcji, stropów, fundamentowania.

Kamienice historycznie rezydencjonalnego Wrzeszcza przy ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszer, Politechnicznej zbudowane na początku XX wieku są wpisane do Wojewódzkiej i Gminnej Ewidencji Zabytków lub do Rejestru Zabytków. Mają trzy lub cztery kondygnacje plus mansardy i sutereny, drewniane stropy i dachy o konstrukcji drewnianej pokryte dachówką ceramiczną. W latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku, w zabudowie ulicy BGW pojawił się nowy pięciokondygnacyjny budynek wielorodzinny (obecnie Fiszer 4). Wszystkie domy przy ulicy posadowione są na palach: kamienice na drewnianych, budynek Fiszer 4 na betonowych – zalegających w ciągle nawodnionym podłożu gruntów słabonośnych w najniższej położonym obszarze zlewni Potoku Królewskiego.

#### ● ulica

Bronowicka ma około 1250 m długości, jest prosta i szeroka. Szerokość samego pasa komunikacyjnego zawierającego chodniki, jezdnie i tory tramwajowe wynosi około 20 ÷ 35 m. Różnorodna w skali i charakterze, chaotyczna zabudowa, ( domy wolnostojące, bloki mieszkalne, budynki szeregowe.....) przemieszana bez żadnych wzajemnych odniesień przestrzennych, dowolnie zorientowana i oddalona wobec jezdni, często w otoczeniu drzew i zieleni - nie tworzy pierzei sensu stricto.

Długość odcinka prostego ulicy BGW, między łukami zakrętów tramwajowych, wynosi nie więcej niż 200 m, zaś szerokość jezdni z projektowaną linią tramwajową i chodnikami około 12 m. Między pierzejami ulicy jest około 16 m.

#### ● linia tramwajowa

na ulicy Bronowickiej biegnie dwoma szeroko rozstawionymi torami w torowisku wydzielonym z jezdni ,na długości około 850 m w pasie zielonym. Kontynuuje swój bieg prostoliniowo przez ulice Balicką i Podchorążych, które są jej prostoliniowymi przedłużeniami.

Na ulicy BGW linia tramwajowa - w torowisku wspólnym z jezdnią – wrzyna się w Aleję Grunwaldzką przez 5 ostrych zakrętów, w tym cztery o minimalnych promieniach dopuszczonych na drogach publicznych  $R=25$  m i jeden o  $R=27$  m. Po pokonaniu zakrętu skrzyżowania, tramwaj jedzie po prostej BGW około 24

sekundy, przy podanej prędkości 30 km/h, po czym wyjeżdża przez ulicę Fiszerę po kolejnym łuku  $R=70$  m, aby po opuszczeniu przystanku natychmiast wjechać ponownie w łuk  $R=50$  m w kierunku ulicy Do Studzienki. Wstawka prosta, której celem „*jest wy tłumienie drgań taboru w czasie przejazdu po łuku*” [ PG str. 12 / 3.1.2 „*Uwagi do projektu infrastruktury tramwajowej*”] zajęta jest w całości przez przystanek tramwajowy, wymuszający dodatkowo hamowanie tramwaju...

Krętość\* linii tramwajowej od ulicy Traugutta do Alei Grunwaldzkiej odbiegająca od standardów projektowych komunikacji tramwajowej, potęguje drgania i hałas podczas jazdy tramwaju i minimalizuje skuteczność zabezpieczeń antywibracyjnych.

[\*] „*Stosunek ( udział procentowy ) sumarycznej długości łuków poziomych o promieniu mniejszym od 150 m do całkowitej długości linii tramwajowej*” [ PG str. 28 / 4.3.4 „*Kryterium techniczne*”]

Nieuzasadniona opinia na stronie 59 w KARTCIE cyt.: „... z uwagi na prostoliniowy przebieg linii tramwajowej [na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego] , wpływ tramwaju na otoczenie przy zastosowanych zabezpieczeniach będzie nieistotny z punktu widzenia drgań” - nie jest prawidłowym założeniem projektowym, dlatego kwestionujemy rozwiązanie technologii budowy linii tramwajowej przedstawione dla rejonu BGW( KARTA „*Torowisko o konstrukcji bezpodsypkowej*”).

o ponadto,

w oparciu o wymienione poniżej materiały źródłowe:

[1] „*Kryteria oceny wpływu drgań komunikacyjnych na budynki zabytkowe i ludzi w budynkach w ujęciu normowym*”, autor: prof. dr hab. inż. Janusz Kawecki, Wydział Inżynierii Lądowej, Instytut Mechaniki, Politechnika Krakowska;

[2] „*Wpływ drgań na budynki i ludzi w budynkach – normy i sporządzanie opinii*”, autor: prof. dr hab. inż. Krzysztof Stypuła, Wydział Inżynierii Lądowej, Instytut Mechaniki, Politechnika Krakowska,

należy zwrócić uwagę, że diagnozowanie i prognozowanie wpływu drgań na budynki istniejące opiera się ( między innymi ):

- o analizy zebrane z wielu wcześniejszych badań na podobnych obiektach w skali naturalnej ( w czym pomocna jest Baza Danych Pomiarowych BDP ), a nie jak ma to miejsce w RAPORCIE - na podstawie wyników ogólnodostępnego badania jednego i to zupełnie nieadekwatnego obiektu
- o analizy pomiarów drgań przez symulacje in situ - dodatkowo, w przypadku zabudowy zabytkowej.

## ●● Wpływ drgań na konstrukcję budynku

Na stronach 228 i 229 RAPORTU przedstawiono cyt.: „*Wyniki analiz wpływu na konstrukcję budynku [ przy ul. Bronowickiej ] drgań pomierzonych przed remontem torowiska i po remoncie, z zastosowaniem wibroizolacji, [...] odpowiednio w przypadku przejazdu tramwaju typu E1 + C3 oraz typu NGT6.*”

Nie można jednak uznać wyników tych analiz, także dlatego, że dla projektowanej trasy tramwajowej przewiduje się dużą różnorodność typów pojazdów: „*Obecnie posiadane wozy, które będą mogły być skierowane do obsługi trasy to: Bombardier NGT6; Duewag N8C; Pesa 120Na, 128N. Ponadto w najbliższych latach planowany jest zakup tramwajów wielkopojemnych o długości 40 – 45 m ( do czasu wyłonienia dostawcy nie będziemy w stanie podać konkretnego typu i producenta ).* [ ZTM 1 str. 1/5 „*Tabor tramwajowy*” ]

### ●●● Ocena wpływu drgań na konstrukcję budynku / SWD-II

Na stronie 229 RAPORTU przedstawiono, korzystając ze skali SWD-II, przybliżoną ocenę wpływu drgań przekazywanych przez podłoże na budynek przy ulicy Bronowickiej. Jednak niepełne objaśnienie Skali Wpływów Dynamicznych SWD-II znacząco zmienia ocenę szkodliwości drgań.

W zapisie cyt.: „Drgania wywołane przejazdami tramwajów typu E1 + C3 zarówno przed remontem, jak i po zastosowaniu wibroizolacji mieszczą się w II strefie szkodliwości skali SWD-II ( drgania odczuwalne przez budynek, ale nieszkodliwe dla budynku ) brakuje informacji, że w II strefie szkodliwości SWD-II „ można jednak spodziewać się przyspieszonego zużycia budynku”. [2]

### 4.3 Zabezpieczenie antywibracyjne

„ Warunkiem osiągnięcia odpowiedniej skuteczności wibroizolacji jest jej zaprojektowanie.” ( RAPORT str. 235 „ Wibracje ”)

Na stronach 237 i 238 RAPORTU przedstawiono rozwiązanie zabezpieczenia antywibracyjnego, które nie jest rezultatem indywidualnego projektu dla wariantu Fioletowy 1, ponieważ Inwestor nie dysponuje wystarczającą wiedzą o żadnej z poniżej wymienionych danych, koniecznych do prawidłowego zaprojektowania wibroizolacji.

Można uznać zatem za prawdopodobną sytuację, w której „... projektanci nawierzchni drogowych ( a tramwajowych w szczególności ) powielają w kolejnych miejscach konstrukcje wibroizolacji zastosowane w innym miejscu albo opisane przez producentów wibroizolacji. Wiadomo jednak, że skuteczność zastosowanego rozwiązania jest m. i n. zależna od typów pojazdów ( ściślej: od struktury częstotliwościowej drgań generowanych podczas przejazdów tych pojazdów ), od lokalnych warunków geotechnicznych oraz od cech dynamicznych konstrukcji budynku odbierającego drgania. Zdarzają się więc sytuacje, że przyjęta w taki sposób konstrukcja wibroizolacji nie tylko nie doprowadza do redukcji drgań, ale nawet może spowodować zwiększenie wpływu tych drgań.” [1]

### 4.4 Uwagi

Wpływ drgań i wibracji na budynki w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego w fazie realizacji i eksploatacji linii tramwajowej został w RAPORCIE rozpatrzony w oderwaniu od miejsca realizacji inwestycji i samego jej projektu oraz w sposób maksymalnie uproszczony.

Opracowanie zagadnienia wpływu na budynki drgań generowanych przejazdami tramwajów, w odniesieniu do ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego i jej okolic - jest de facto nie na temat i nie może stanowić podstawy do wyprowadzania wniosków, zwłaszcza takich, jak zamieszczone na stronach 36 i 298 RAPORTU:

-„Po zrealizowaniu inwestycji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania ze względu na drgania.”

-„Nie przewiduje się uciążliwości związanych z drganiami lub wibracjami dla istniejących zabudowań i ich mieszkańców.”

Znajdujący się w RAPORCIE na str. 83 ÷ 84 w rozdziale 4. „Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami” wskazuje, że Inwestor nie wie, że kamienice nr: 8; 9; 11; 12; 13; 14; 15; 16 przy ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, kamienice nr 5/6; 12 (willa); 13A/13B przy ulicy Fiszer; kamienice nr: 2A; 3; 4; 9; 10; 12; 13; 15; 15A; 16; 16A; 17; 17A przy ulicy Politechnicznej – znajdują się w Wojewódzkiej i Gminnej Ewidencji Zabytków, a kamienice nr 4 przy ulicy BGW; nr 7/8 przy ul. Fiszer znajdują się w Rejestrze Zabytków, odpowiednio pod numerami 1906 i 1897. Miarodajną analizą wpływu drgań dla domów w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego jest analiza oparta na badaniach właściwych dla budynków zabytkowych, której Inwestor nie przeprowadził.

„Współcześnie dysponujemy już prawie od 30 lat odpowiednimi metodami oceny wpływu istniejących i prognozowanych źródeł drgań komunikacyjnych na zabytkową zabudowę”. [1]

## **5. WARUNKI GRUNTOWO – WODNE MIEJSCA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA WRAZ Z CZYNNIKAMI KSZTAŁTUJĄCYMI**

oceniono w DOKUMENTACJI bez uwzględnienia :

- podstawowych informacji o obszarach konfliktowych, których źródłem między innymi jest „Ekspertyza. Analiza stosunków gruntowo – wodnych pod kątem ustalenia przyczyn podtopień budynków w Gdańsku Wrzeszczu w rejonie ulic: Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszer, Politechnicznej, Pileckiego, Wassowskiego, Do Studzienki...” / wrzesień 2005 (wykonana przez Gdańskie Melioracje Sp. z o. o. na polecenie zastępcy Prezydenta Miasta Gdańska pismem WGK-III-0562/119/04/AB z dnia 24.12.2004 r.) [GM 2005]
- istotnych informacji o obszarach zagrożonych osuwaniem się mas ziemnych, uruchomieniem procesów erozyjnych, ruchami geodynamicznymi i utratą stabilności skarp, występujących w sąsiedztwie inwestycji, w tym w pobliżu tunelu tramwajowego o długości 355 m projektowanego w skarpie przy ulicy Wileńskiej, których źródłem między innymi jest „Rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla terenu miasta Gdańska” / 2011 r. ( wykonany przez Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, Oddział Geologii Morza w Gdańsku na zamówienie Gminy Miasta Gdańsk, umowa z dnia 14.01.2011 r.)
- informacji z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego aktualnych dla terenu inwestycji, których znajomość jest obowiązkiem Inwestora. ( RAPORT str. 304 ÷ 306 rozdz. 15. „ Odniesienie się do celów środowiskowych wynikających z dokumentów strategicznych istotnych z punktu widzenia realizacji przedsięwzięcia”) ; ( Załącznik do RAPORTU Tom IV - załączniki uzgodnieniowe )

Wobec materiałów i danych źródłowych, którymi dysponuje Inwestor, jak również wobec powszechnej dostępności innych opracowań merytorycznych na temat sytuacji gruntowo – wodnej miejsca realizacji przedsięwzięcia oraz elementów ją warunkujących, bylejąkość rzekomych analiz przedmiotowych, jak również brak informacji koniecznych dla porównania wariantów Fioletowy 1 i Fioletowy 2 - są nieusprawiedliwione.

Powyższe zarzuty dotyczące zawartości opracowań tematycznych udowadniają następujące przykłady :

## 5.1 Warunki geologiczne

/ RAPORT / str. 59 pkt 3.5. „Warunki gruntowe” /

/ RAPORT / Projektowe załączniki graficzne OS\_08 /

**„Należy dokonać analizy warunków geologicznych na całym przebiegu projektowanej linii tramwajowej, z uwzględnieniem ewentualnych gruzowisk stanowiących pozostałości powojenne.”**

/ UZUPEŁNIENIE / str.103 ÷ 106 Ad 28. /

Warunki geologiczne na całym przebiegu projektowanej linii tramwajowej przedstawiono w DOKUMENTACJI na podstawie „Opinii Geotechnicznej dla potrzeb ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku” / grudzień 2015, wykonanej przez Zakład Usług Geologicznych i Projektowych Budownictwa i Ochrony Środowiska „GeoTech” w Rzeszowie [OG] i wymienianej w DOKUMENTACJI pn. „Opinia geotechniczna”.

W ww. Opinii oceniono warunki gruntowe podłoża projektowanych odcinków drogi według kryteriów : proste, złożone, skomplikowane - w oparciu o następujące „przeanalizowane materiały archiwalne i mapowe” [OG str. 3 i 4 pkt 1.4. „Wykaz materiałów wyjściowych”] :

„a”. Dokumentacja geotechniczna dla projektu budowlanego budowy Centrum Realizacji Przestrzeni Inteligentnych Politechniki Gdańskiej / lipiec 2011 / działka nr 357/13 (między ulicą Do Studzienki i budynkiem Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa)

„b”. Dokumentacja geotechniczna dla projektu dobudowy Laboratorium Zanurzonej Wizualizacji Przestrzennej do Audytorium Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki Politechniki Gdańskiej przy budynku WETI „A” / kwiecień 2011 / działka nr 357/12

„c”. Badania geotechniczne – sondowania statyczne typu CPT przy budynku Traugutta 109A / luty 2011 / działka nr 207/1

„d”. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia SIWZ I/POE/001/15 na „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla budowy ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku” / 29.04.2015 r. [SIWZ]

„e”. Szczegółowa Mapa Geologiczna Polski w skali 1:50 000, arkusz Gdańsk

Miejsca „a”, „b”, „c” analizowane w „Opinii geotechnicznej” znajdują się w zakresie obszarowym zdefiniowanym w SIWZ dla włączenia trasy tramwajowej w Aleję Grunwaldzką przez ulicę Do Studzienki ( Wariant Czerwony) - zgodnie z komunikacyjną rezerwą terenową w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego [SIWZ str. 2 ust. 3 pkt1 / SIWZ str. 7: mpzp] i ze względu na znaczną odległość oraz położenie nie są miarodajne dla obszaru realizacji przedsięwzięcia w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego.

„Tabela Ocena warunków gruntowych podłoża projektowanych odcinków drogi” ( UZUPEŁNIENIE str. 104 ÷ 105 ), w której „ dokonano rejonizacji stopnia skomplikowania warunków gruntowych występujących dla poszczególnych wariantów projektowanych ulic ” nie daje rozeznania w sytuacji geotechnicznej trasy tramwajowej, w tym odcinka alternatywnego, ponieważ :

- wartości kilometrażu trasy w Tabeli nie odnoszą się do wartości kilometrażu w załączniku graficznym do RAPORTU „OS\_08\_drogówka\_wyburzenia\_fioletowy\_1\_01\_02”. Do tego, kilometraż na rysunkach kończy się wartością : km 2 + 131,05 na skrzyżowaniu trasy tramwajowej z ulicą Wileńską
- na rysunkach „OS\_08\_drogówka\_wyburzenia\_fioletowy 2\_01\_02” w ogóle nie ma podanego kilometrażu trasy.



Nie zgadzają się także dane w Tabeli, według których trasa w wariantcie Fioletowym 2 jest jakoby o 607 m dłuższa od trasy w wariantcie Fioletowym 1, podczas gdy dłuższa jest trasa w wariantcie Fioletowym 1 o 112 m.

Opis warunków geologicznych w UZUPEŁNIENIU nie pozwala na ich ocenę na całym przebiegu projektowanej trasy tramwajowej, w tym na odcinku przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego, który nie został w nim uwzględniony.

## 5.2 Warunki hydrologiczne / Warunki hydrogeologiczne

**„Należy dokonać analizy warunków hydrologicznych oraz hydrogeologicznych miejsca realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, z uwzględnieniem nośności gruntu oraz analizy metod wzmacniania słabego podłoża i ich wpływu na stan jednolitych części wód występujących w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia.”**

/ UZUPEŁNIENIE / str. 106 ÷ 107 Ad 29. /

„Warunki hydrologiczne”

Nie ma w UZUPEŁNIENIU żadnej analizy warunków hydrologicznych miejsca realizacji przedsięwzięcia.

Inwestor podaje w istocie jedną informację, częściowo nieprawdziwą, ponieważ Zbiornik Wileńska II nie istnieje - jest dopiero zaplanowany w mpzp.

Stwierdzenie gołego faktu, że Potok Królewski „przepływa przez niemalże całą projektowaną inwestycję” i dalej „przepływa swobodnie wpływając do Potoku Strzyża” - jedynie myląc sugeruje prostą, stabilną i jednakową sytuację hydrologiczną na obszarze projektowanej inwestycji.

Poza płynięciem Potoku Królewskiego, Inwestor nie wymienia nawet jednego elementu, cechy, zjawiska czy determinantu złożonej i specyficznej sytuacji hydrologicznej miejsca realizacji przedsięwzięcia - chociażby tylko w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Jednoznaczne zapisy MPZP nr 0808 i MPZP nr 1014 określają tereny, przez które przebiega Potok Królewski „obszarami zagrożeń” z hydrologicznego punktu widzenia.

„Warunki hydrogeologiczne”

W analizie hydrogeologicznej miejsca realizacji przedsięwzięcia podano:

- „na przeważającej części terenu” - głębokość zwierciadła wód podziemnych od kilku do 105 m n.p.m. i głębokość pierwszego poziomu wodonośnego od < 5 do ponad 100 m
- „w rejonie projektowanej inwestycji” - głębokość pierwszego poziomu wody gruntowej od 30 do 40 m n.p.m.
- „w obszarze objętym inwestycją”, gdzie „występują fragmenty GZWP nr 111 Subniecka gdańska” - głębokość studni trójdzielnego zbiornika wód podziemnych 120 ÷ 250 m wraz z wartościami współczynników filtracji, przewodności całego kompleksu oraz wydatkami pojedynczych studzien.

Żadna z ww. informacji nie ma bezpośredniego związku z najbardziej newralgicznym obszarem realizacji przedsięwzięcia w wariantcie Fioletowym 1, tym samym nie ma zastosowania w analizie nośności jego gruntów.

Rzędne wysokościowe w rejonie ulic Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszera i Politechnicznej znajdują się na poziomie około 9 m n.p.m.

Do głębokości około 4 ÷ 5,5 m p.p.t. zalegają tutaj grunty słabonośne: nasypy mineralno - organiczne, torf i namuły, a liczne poziomy wody gruntowej znajdują się na różnych głębokościach do około 6 m p.p.t., także **w formie obfitych sączeń głównie w strefie do 1.5 m p.p.t.** [GM 2005 str. 42 i 45]. Utwory organiczne oraz niżej leżące piaski drobne są stale nawodnione. Ciągłe nawilgotniona jest też wierzchnia warstwa gruntu.

Wyjątkowa obfitość wód podziemnych w tym rejonie pochodząca z naturalnej zasobności w wody, będąca jednym „z głównych elementów charakteryzujących warunki naturalne występujące w Dolinie Królewskiej” jest zasilana przede wszystkim przez infiltrację opadów atmosferycznych, które mają bezpośredni wpływ na zmienność poziomów wód w gruncie i jego nośność. [GM 2005 str. 32 i 36]

„Wahania poziomów wód gruntowych wpływają niekorzystnie na warunki stateczności konstrukcji budynków mieszkalnych” w rejonie ulic: Fiszera, Bracka, Bohaterów Getta Warszawskiego, Politechniczna. [GM 2005 str. 26 „Wniosek wstępny”]. W budynku Politechniczna 3 „mamy do czynienia ze zjawiskami zagrażającymi stateczności jego konstrukcji”. [GM 2005 str. 60]

Dowodu na to dostarczają także naukowcy z Instytutu Maszyn Przepływowych Polskiej Akademii Nauk przy ulicy Fiszera 14, pisząc w swoich pismach protestacyjnych:

„Cały budynek Instytutu posadowiony jest na głębokich palach, ponieważ działka ma niestabilne podłoże, które było obszarem cieku wodnego. Grząskość i nawodnienie istniejącego gruntu spowodowało, że w okresie istnienia budynku (40 lat) poziom podłogi w Instytucie opadł o około 70 cm w stosunku do szkieletu budynku, opartego na palach. Naprawa tych wszystkich uszkodzeń naraziła Instytut na poważne koszty, ale nie zatrzymała procesu opadania gruntu.” [IMP 06.12.2016 r.]

„... należy zwrócić uwagę na fakt, iż stany zawilgocenia gruntu przypadają [także] na miesiące o stosunkowo niskich opadach, a mimo tego stan ten utrzymuje się w porach „suchych” (bezopadowych)”. Szybka reakcja wód w gruncie w okresach bezopadowych, w przypadku wystąpienia nawet chwilowych roztopów, świadczy o tak wysokim poziomie tych wód w obrębie zagrożonych budynków ulic Fiszera, Brackiej, Bohaterów Getta Warszawskiego, Politechnicznej, że nawet niewielki opad stanowi „dolewkę” wywołującą stan powodziowy o zróżnicowanej skali. [GM 2005 str. 53]

Zaproponowane przez Inwestora wzmocnienie słabego podłoża poprzez przekształcenie go na odpowiedniej głębokości w „kompozyt gruntu i kolumn, współpracujących jako jednolita struktura o zwiększonej nośności”, powoduje ściśnięcie gruntu rozpychanego w kierunku poziomym i wprowadzenie w tak uzyskaną przestrzeń trzonów betonowych, co w kontekście wrażliwych na niewielkie nawet zmiany warunków hydrogeologicznych rejonu BGW, jest uszczelnieniem warstwy gruntu o miąższości równej wysokości kolumn.

Wielkość powierzchni nieprzepuszczalnej ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego zwiększył się z powodu linii tramwajowej przez likwidację pasów zieleni okrywowej z drzewami i ze szpalerami akacji nasadzonymi w ramach remontu ulicy w 2004 roku.

### 5.3 Opady / Zagrożenie powodziowe

**„ Należy przeanalizować wpływ klimatu na przedmiotowe przedsięwzięcie jak również wpływ przedsięwzięcia na zmiany klimatu, z uwzględnieniem lokalnych warunków klimatycznych panujących na terenie województwa pomorskiego i miasta Gdańska. W analizie należy uwzględnić m. in. projektowany tunel tramwajowy i podziemne przejście dla pieszych oraz możliwe do wystąpienia lokalne podtopienia na całej trasie przedmiotowego przedsięwzięcia, wynikające z ulewnych deszczy.”**

/ RAPORT / str. 62 ÷ 63 / 3.7. „Warunki klimatyczne”/

/ RAPORT / str. 59 ÷ 61 / 3.6. „Zagrożenie powodziowe”/

/ RAPORT / Projektowe załączniki graficzne: „OS\_08\_drogówka\_wyburzenia

\_fioletowy1\_01\_02” ; „OS\_08\_drogówka\_wyburzenia\_fioletowy 2\_01\_02”/

/ UZUPEŁNIENIE PISMA RDOŚ W GDAŃSKU ; znak RDOŚ-GD-WOO.4207.14.2017.

KSZ.16 zpo z dnia 24.11.2017 r. ( dalej: UZUPEŁNIENIE F2 ) / str. 76 ÷ 79 Ad 16./

Zamieszczona w RAPORCIE charakterystyka warunków klimatycznych wraz z „Zestawieniem średnich miesięcznych sum opadów w wieloleciu 1961-2000”, jak również wpływ klimatu na przedsięwzięcie przedstawiony w UZUPEŁNIENIU F2 nie opisują zjawisk, które nastąpiły w Gdańsku po roku 2000.

Nieprawdziwe są też końcowe konkluzje analiz : „Zmiany klimatyczne obserwowane w ujęciu całego kraju nie będą oddziaływały w sposób negatywny na funkcjonowanie planowanej inwestycji” ( UZUPEŁNIENIE F2 str. 79 ) oraz „...obszar, gdzie planuje się realizację inwestycji nie znajduje się w zasięgu obszarów bezpośrednio zagrożonych powodzią.” ( RAPORT str. 61 )

Dane Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego z okresów 1987-2012; 1981-2015; 1992-2016 oraz prognozy do 2050 roku wskazują dla Gdańska zdecydowany trend rosnący, zarówno dla ilości dni z opadem, jak i wysokości opadów.

Najważniejszym zagrożeniem naturalnym w Gdańsku w wyniku zmian klimatycznych są tzw. nagłe powodzie miejskie typu Flash Flood, które Inwestor przeoczył, pomimo tego, że tylko w wieloleciu 1992-2016 na obszarze Gdańska odnotowano aż 23 takie powodzie.

Poza tym, obszary zlokalizowane w sąsiedztwie cieków spływających z Górnego Tarasu, którym jest obszar przedmiotowej inwestycji, są zagrożone powodzią o charakterze lokalnym, występującymi niemal wyłącznie wskutek obfitych opadów atmosferycznych - co Inwestor również przeoczył, pomimo tego, że według zapisów w dokumentach planistycznych obowiązujących dla terenu inwestycji: MPZP nr 1014 i MPZP nr 0808 cały obszar wzdłuż Potoku Królewskiego od miejsca źródłiskowego aż do Alei Grunwaldzkiej jest zagrożony powodzią.

Podczas powodzi w dniu 9 lipca 2001 roku w Gdańsku waliły się drogi i domy, ginęli ludzie. W budynku BGW 8 brakowało niecałe 2 stopnie schodowe do zalania mieszkań na wysokim parterze. Powtórka w podobnej skali nastąpiła 14 lipca 2016 roku.

Nagłe powodzie miejskie miały miejsce w Gdańsku : 09.07.2001; 28.05.2002; 28.07.2003; 21.07.2004; 19.09.2006; 13.08.2007; 01.07.2009; 18.07.2009; 03.08.2010; 27.09.2010; 13.07.2011; 24.08.2011; 07.07.2012; 03.08.2012; 20.08.2012; 23.06.2013; 05.08.2014; 08.09.2014; 14.11.2015 r; 14.07.2016 r.

Ulice Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszer, Politechniczna znalazły się pod wodą: 09.07.2001; 28.07.2003; 21.07.2004; 21.06.2006; 13.08.2007; 01.07.2009; 03.08.2010; 24.08.2011; 03.08.2012; 23.06.2013; 14.07.2016; 11.05.2018 r.

*„Intensywny spływ wód opadowych przebiega zgodnie z konfiguracją terenu i nachyleniem ulic. Dzieje się to w części zlewni, gdzie występują bardzo duże spadki terenu oraz spadki podłużne ulic. Stąd też w sytuacji występowania jakichkolwiek opadów lub przy znacznych roztopach śniegu występują gwałtowne spływy wód i ciągi uliczne przekształcają się w rwące strumienie.”*

Deszcze i roztopy spływają ulicami Do Studzienki, Sobieskiego i Siedlicką, zbierając wody ze swoich przecznic: Pileckiego, z „Pogórza”, Wassowskiego, Matejki, Schuberta, Wagnera, Wileńskiej, Grodzieńskiej, Jarowej, Krętej, Powstańców Warszawskich i „zabetonowanego” osiedlami Górnego Tarasu - w rejon Bohaterów Getta Warszawskiego, gdzie pomiędzy skrzyżowaniami Siedlicka/Fiszera/BGW, BGW/Politechniczna, BGW/Grunwaldzka tworzą rozległe rozlewiska o wielogodzinnym czasie trwania. [ GM 2005 str.15 i str. 29 ]

Zatem, sytuacja ulicy Do Studzienki i sytuacja ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego podczas deszczu, po deszczu i wskutek deszczu są zupełnie różne. Widać to już po samych rzędnych wysokości okolicznych skrzyżowań: 10,98 m dla Do Studzienki / Fiszera / Matejki; 8,90 m dla BGW / Fiszera; 8,70 m dla BGW / Politechniczna.

**Ulica Bohaterów Getta Warszawskiego położona jest najniżej w zlewni Potoku Królewskiego i ponad 2 m niżej od miejsca przecięcia się ulicy Do Studzienki z ulicami Fiszera i Matejki, leżącego w najniższym fragmencie ulicy Do Studzienki.**

Jednak, tego podstawowego stanu rzeczy nie sposób dostrzec na rysunkach projektowych w załącznikach graficznych do RAPORTU, ponieważ na podkładach sytuacyjno – wysokościowych nie ma rzędnych wysokości !!! Brakuje też rozwiązań charakterystycznych przekrojów w miejscach dużych pochyłości terenowych, newralgicznych i konfliktowych, w szczególności dla przebiegów trasy tramwajowej pomiędzy ulicami Traugutta i Grunwaldzką oraz tunelu tramwajowego i podziemnego przejścia dla pieszych w okolicy ulicy Wileńskiej.

Błąd w ocenie opadów atmosferycznych, w przypadku obszaru, którego warunki hydrologiczne i hydrogeologiczne są zdeteminowane opadami, prowadzi do zafałszowania analizy porównawczej wariantów inwestycji.

#### **5.4 Potok Królewski / Kanalizacja deszczowa**

**„Szczegółowe wyjaśnienie kwestii zagospodarowania wód opadowych (zabudowa Potoku Królewskiego) / „Na str. 298 raportu ooś podano, iż „odprowadzana łączna ilość wód przez istniejące wyloty kanalizacji deszczowej będzie dostosowana do przepustowości odbiorników”. Należy wyjaśnić czy również przepustowość kanalizacji deszczowej i odwodnienia, realizowanych w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, będzie wystarczająca do przyjęcia wód opadowych, spływających z terenu, na którym zrealizowane zostanie przedmiotowe przedsięwzięcie, zwłaszcza w kontekście ostatnich zjawisk pogodowych (nawałnych deszczy) mających miejsce w Gdańsku, skutkujących lokalnymi podtopieniami.”**

/ RAPORT / str. 19 ÷ 20 / II. „ Budowa Kanału Królewskiego ” /

/ RAPORT / „Rozwiązania techniczne”: „ Odwodnienie ” str. 21 ; „Przebudowa infrastruktury” str. 21 ÷ 25 /

/ UZUPEŁNIENIE / str. 30 / Ad 6. /

/ UZUPEŁNIENIE / str. 102 ÷ 103 / Ad 24. /

Przebudowa Potoku Królewskiego oraz przebudowa i budowa kanalizacji deszczowej realizowanych w ramach przedsięwzięcia, przedstawione są w DOKUMENTACJI zdawkowo.

W celu wyjaśnienia kwestii zagospodarowania wód opadowych, przepustowości odbiorników i kanalizacji deszczowej oraz odwodnienia, Inwestor używa w gruncie rzeczy dwóch stwierdzeń: „Wody deszczowe, z odwodnienia projektowanej drogi, będą kierowane w ramach projektowanego systemu odwodnienia z odprowadzeniem poprzez wpusty deszczowe do kanalizacji miejskiej” i „Odprowadzona do odbiorników łączna ilość wód przez istniejące wyloty kanalizacji deszczowej, będzie dostosowana do przepustowości odbiorników.”

Jedyne odniesienie do istniejącej i projektowanej infrastruktury jest zestawem stwierdzeń wzajemnie się wykluczających, ponieważ, jeżeli „Potok Królewski nie będzie odbiornikiem wód opadowych”, to jakie zbiorniki retencyjne „mogą zostać zastosowane [...] w funkcji regulatora odpływu”? I jaki kolektor będzie odbiornikiem wód opadowych ? ( UZUPEŁNIENIE / str. 30 / Ad 6. )

Także długość przebudowywanych odcinków i projektowane przekroje kanału Potoku Królewskiego nie są poparte żadnymi analizami, w szczególności analizą parametrów zbiorników retencyjnych :

- planowanego zbiornika „Wileńska II” [ GM 2005 str. 13 ], o którym Inwestor w ogóle nie wie, że zbiornik ten jeszcze nie istnieje. ( UZUPEŁNIENIE str. 106 / Ad 29 )
- istniejącego zbiornika „Wileńska” [ GM 2005 str. 13 ] i zmiany jego parametrów po projektowanym w „Koncepcji” zmniejszeniu powierzchni zbiornika, w wyniku prowadzenia jezdni wraz z trasą tramwajową wzdłuż korony jego skarpy, co zostało zaznaczone w załącznikach graficznych do RAPORTU tzw. „liniami rozgraniczającymi teren”.

Przedstawiony zakres przebudowy Potoku Królewskiego jest zatem tylko działaniem doraźnym, na potrzeby projektowanej inwestycji, a nie na potrzeby miejsca jej realizacji.

Według MPZP nr 0808 i MPZP nr 1014 regulacja Potoku Królewskiego i budowa zbiornika „Wileńska II” wraz z kanałem ulgi są pierwszym i podstawowym warunkiem zmniejszenia zagrożenia powodziowego na całym obszarze wzdłuż Potoku Królewskiego, przy czym według ekspertów z Gdańskich Melioracji „dwa zbiorniki retencyjne Wileńska oraz Wileńska II mogą okazać się niewystarczające”. [ GM 2005 str. 25 ]

## 5.5 Uwagi

Znajomość wstępnej charakterystyki miejsca realizacji przedsięwzięcia zawartej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i podkładach mapowych, pozwala uniknąć błędnych decyzji już w fazie przedprojektowej.

W zamieszczonych w DOKUMENTACJI opisach warunków geologicznych, hydrologicznych i hydrogeologicznych Inwestor nie wykazał się jednak znajomością miejsca realizacji przedsięwzięcia, zwłaszcza w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, nawet w tak podstawowym zakresie.

**Wciskanie trasy tramwajowej w obficie nasączone od samej powierzchni nasypy, pomiędzy stare domy systematycznie podtapiane i zagrożone utratą stateczności konstrukcji, w położoną w najniższym miejscu miejsca realizacji przedsięwzięcia ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego , gdzie regularnie rozlewają się zmasowane wody opadowe z Doliny Królewskiej - jest kontynuacją ciągu niefrasobliwych decyzji i działań, które stopniowo doprowadziły do takiego stanu rzeczy.**

Rezultatem zniszczenia instalacji drenazowych, lokalizacji budynku Wydziału Mechanicznego PG w miejscu naturalnego zbiornika wód podziemnych i gruntowych [ GM 2005 str. 32 i 33 ], doraźnego kanalizowania Potoku Królewskiego - stało się także rozebranie groźących zawaleniem zabytkowych kamienic na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego nr 2, nr 3, nr 5 i nr 10 oraz geotechniczna jakość gruntu w rejonie BGW.

Jest jednak możliwość racjonalnego wyboru racjonalnego wariantu Fioletowy 2, w którym sytuacja hydrologiczna, hydrogeologiczna i przestrzenna alternatywnego odcinka trasy tramwajowej jest korzystniejsza dla międzydzielnicowej funkcji transportowej i bardziej sprzyjająca i przede wszystkim niezawodna dla eksploatacji i korzystania z taboru linii tramwajowych, które można w tym miejscu włączyć w Aleję Grunwaldzką przynajmniej na 15 sposobów według 15 wariantów przygotowanych przez ekspertów Politechniki Gdańskiej, które nie wyczerpują „wszystkich możliwości usprawnienia ruchu na analizowanym skrzyżowaniu i na analizowanym obszarze” [ PG str. 36/5.1 i 46/5.4 ] - zamiast jednym jedynym werżnięciem w główną arterię trójmiejską w wariantcie Fioletowym 1.

Przy niejasnej i nieprecyzyjnej geometrii przebudowy Alei Grunwaldzkiej w załączniku graficznym „OS\_08\_drogówka\_wyburzenia\_fioletowy\_1\_01\_02” trudno ocenić poprawność rozwiązania przedstawionego w wariantcie Fioletowym 1, które jest już wprawdzie zgodne z normami, ale niemalże wszystkie jego elementy są minimalne: zwężone chodniki; wąskie i małe perony; minimalne dopuszczalne promienie skrętów; minimalna prędkość tramwajów; dla niewygodnych dwukierunkowych zestawów tramwajowych - dwukrawędziowe perony o szerokości 4 m - za małej dla zachowania odpowiedniego poziomu swobody ruchu pieszego...

Budowa skrzyżowania tramwajowego Bohaterów Getta Warszawskiego / Aleja Grunwaldzka - zdaniem Biura Rozwoju Gdańska - spowodowałyby „konieczność przesunięcia północnej jezdni Grunwaldzkiej w kierunku Parku Uphagena o ok. 10 m, a więc poszerzenia pasa drogowego kosztem parku .Prowadzenie tramwaju przez Park będzie wiązało się z jego zmniejszeniem ( a jest pod ochroną konserwatorską ! ) oraz spowoduje konieczność likwidacji zbiornika retencyjnego na Potoku Królewskim. ” [ BRG 2 ]

## 6. ZABYTKI

### 6.1 Zabytki w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia

**„Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami”**

/ RAPORT / str. 83 ÷ 85 rozdz. 4. / Tabela 23 „ Zestawienie zabytków w rejonie projektowanego przedsięwzięcia ”/

Rozbieżność między tym co jest, a tym czego należałoby się spodziewać w „Zestawieniu zabytków w rejonie projektowanego przedsięwzięcia” pokazuje ignorancję Inwestora na temat miejsca realizacji przedsięwzięcia.

W Tabeli 23 nie ma ani jednego domu z zabudowy ulic Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszerka i Politechnicznej, chociaż wszystkie, wprost i oczywiście położone są „w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia” i - za wyjątkiem niewielkiego domu BGW 1 oraz wielorodzinnego budynku Fiszerka 4 - znajdują się w Wojewódzkiej i Gminnej

Ewidencji Zabytków, w tym w Rejestrze Zabytków figurują kamienice BGW 4 z numerem 1906 i Fiszer 7/8 z numerem 1897.

Przedstawionym w RAPORCIE „Zestawieniem zabytków w rejonie projektowanego przedsięwzięcia” zawierającym jedynie 4 zespoły położone w jego dalszym sąsiedztwie, Inwestor udowodnił, że nie wie, że w bezpośrednim sąsiedztwie i w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia znajduje się 28 zabytkowych kamienic ulic Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszer 7/8 i Politechnicznej.

## 6.2 Program zabezpieczenia zabytków

**„Określenie założeń do programu zabezpieczenia istniejących zabytków przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia oraz ochrony krajobrazu kulturowego”**

/ RAPORT / str. 303 pkt 13.2 /

Pomimo, że Inwestor zaprojektował trasę tramwajową w bezpośredniej bliskości zabytkowych kamienic, pomimo tego, że oś torowiska oddalona jest zaledwie około 6,5 m od ścian pierzei ulicy BGW – Inwestor nie zaplanował w odniesieniu do 28 zabytków ulic Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszer 7/8 i Politechnicznej, żadnych środków ostrożności, ani w fazie realizacji, ani w fazie eksploatacji trasy tramwajowej.

Do „programu zabezpieczenia istniejących zabytków przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia oraz ochrony krajobrazu kulturowego” sformułowano w RAPORCIE po jednym założeniu dla głównych etapów inwestycji.

W fazie realizacji należy cyt.: „wszelkie prace budowlane wykonywane w rejonie zabytkowych obiektów [...] prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby wykluczyć możliwość powstania zagrożeń dla stanu lub trwałości tych obiektów”.

Wytyczna związana jest z niekolidującym z pracami wykonawczymi i najbliższym – zdaniem Inwestora – zabytkowym sąsiedztwem Wielkiej Alei ( nr 411 w Rejestrze Zabytków ) i jest niewystarczająca dla ochrony zabytkowych domów w rejonie Bohaterów Getta Warszawskiego.

W fazie eksploatacji – zapewnienie Inwestora, że „nie zachodzi potrzeba prowadzenia działań minimalizujących oddziaływania drogi w zakresie dóbr kultury” jest tylko życzeniowe, ponieważ Inwestor nie przeprowadził analizy wpływu drgań i wibracji generowanych ruchem tramwajowym dla zabudowy zabytkowej, ani też analizy miarodajnej przez analogię, przynajmniej do sytuacji przestrzennej i geotechnicznej zabudowy ulic Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszer 7/8 , Politechnicznej.

Za konsekwencje błędnego przekonania Inwestora, że „praktycznie cała trasa planowanego przebiegu inwestycji nie koliduje z zabytkami” w połączeniu z niewłaściwą interpretacją normy PN-B-02170 ( Pismo str.11 / 4.1 ) i Skali Wpływów Dynamicznych SWD-II ( Pismo str.14 / ●●● ), za nieznaną spójność w dynamiczny związek przyczynowo – skutkowy warunków gruntowo-wodnych rejonu ulicy BGW, towarzyszących im zjawisk, wydarzeń i okoliczności ( Pismo str.17÷21/ 5.2 ÷ 5.4 / str. 21 ÷ 22/ 5.5 ), zapłaci w fazie realizacji Wykonawca w ramach Ceny Kontraktowej - włącznie z ewentualnymi odszkodowaniami dla właścicieli nieruchomości.( UZUPEŁNIENIE str.10 ÷ 11,„Ochrona własności publicznej i prywatnej” )

Za uchybienia Inwestora w ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w fazie eksploatacji trasy tramwajowej będą płacić Wspólnoty Mieszkaniowe i właściciele nieruchomości w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego – ale nie jednorazowo, tylko przez cały czas funkcjonowania trasy tramwajowej.

( UZUPEŁNIENIE str.128 Ad 1. „Biuro odpowiedziało również na zapytania mieszkańców przekazane pismem” )

Przy czym – ponieważ, w wyniku planowanych w ramach inwestycji : zmniejszenia powierzchni zbiornika „Wileńska” oraz doraźnej, niezwiązanej z istniejącą i projektowaną w mpzp infrastrukturą, przebudowy kanału Potoku Królewskiego i kanalizacji deszczowej ( Pismo str. 20 ÷ 21/ 5.4. ) - nie zmienia się na lepsze warunki geotechniczne, ani wielkość zjawisk powodziowych w rejonie Bohaterów Getta Warszawskiego - wydatki na utrzymanie zabytkowych kamienic w należytym stanie technicznym i estetycznym zwiększą się. Wysokość wzrostu kosztów obligatoryjnego „zapewnienia, dochowując należytej staranności, bezpiecznego użytkowania obiektu w razie wystąpienia czynników zewnętrznych oddziałujących na obiekt, związanych z działaniem człowieka lub sił natury...”, ( UZUPEŁNIENIE str.128 Ad 1.) - z powodu braku w DOKUMENTACJI odpowiednich analiz i danych, nie daje się oszacować.

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, wspierając się opinią ekspertów Gdańskich Melioracji, że cyt.: „... analizy wskazują na potęgowanie się zjawisk powodziowych w miarę upływu czasu. Tak, jak do tej pory istniały ważniejsze wydatki Miasta i nie starczało środków na ich wydatkowanie w celu poprawy stosunków wodnych w rejonie „Politechniczna” [ Bohaterów Getta Warszawskiego, Politechniczna, Fiszerka, Bracka ], tak w chwili obecnej problem zalewów budynków tego rejonu Wrzeszcza urasta do rangi najwyższej z racji zagrożenia „marnotrawstwem” pieniędzy osób fizycznych wydatkowanych dotąd przez Wspólnoty Mieszkaniowe na remonty budynków i poprawę warunków mieszkaniowych w starej zabudowie...” [ GM 2005 str. 27 ]

## 7. WYBURZENIA

### 7.1 Obiekty przeznaczone do wyburzenia

**„Informacje o pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko”**

/ RAPORT / str. 39 pkt 2.6. / Tabela 8 „Obiekty przeznaczone do wyburzenia”/

/ RAPORT / Załączniki graficzne OS\_08 /

/ RAPORT F2 : Raport oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.

„ Budowa ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ul. Do Studzienki”/

Tabela 8 „ Obiekty przeznaczone do wyburzenia ” str. 39 /

/ RAPORT F2 / Załączniki graficzne OS\_08 /

Zestawienie ze sobą informacji dotyczących budynków do wyburzenia, zamieszczonych w Raportach w Tabelach 8 na stronach 39 i w załącznikach graficznych OS\_08 dla obu wariantów Fioletowy 1 i Fioletowy 2, nie daje informacji jednoznacznych dla porównania wariantów.

Analizując na planach w załącznikach OS\_08 alternatywny dla wyburzeń fragment przedsięwzięcia - od wjazdu „Pogórze” do Alei Grunwaldzkiej – nie



można ustalić sposobów użytkowania obiektów, wymienionych w Tabeli 8 tylko w RAPORCIE F2, a tym samym nie można zidentyfikować wynikającej z Tabeli różnicy 7 sztuk w ilości wyburzeń pomiędzy wariantami, na którą składa się 5 sztuk budynków gospodarczych i 2 sztuki budynków mieszkaniowych - tym bardziej, że ilości budynków przeznaczonych do wyburzenia podane są w przybliżeniu !

Poza tym, wśród wyburzanych na tym odcinku obiektów kubaturowych nie ma budynków gospodarczych.

Na stronie 33 Ad 8. w UZUPEŁNIENIU Inwestor określa, że cyt.: „Obiekty przeznaczone do wyburzenia to takie budynki, które kolidują z planowanym przebiegiem drogi”.

W sprzeczności z tą definicją jest przeznaczenie do wyburzenia w wariantcie Fioletowym 2 obiektu handlowego „Jantar” ( lokalizacja tymczasowa, część powierzchni nieużytkowana ) i zdekapitałizowanego baraku Fiszer 10, ponieważ nie kolidują one z planowanym przebiegiem drogi.

Niejasny jest status kamienicy Do Studzienki 2, której – pomimo, że została rozebrana w 2015 r. - nie usunięto z projektów w załącznikach graficznych OS\_08, ani z części opisowej, gdzie nadal stoi „za ulicą Fiszer” jako czwarta sztuka cyt.: „Cztery z nich, w wariantcie 2 przedsięwzięcia, przewidziane są do wyburzenia.” ( UZUPEŁNIENIE Ad 31. str .121 „Odcinek 4 – na wysokości ulicy Do Studzienki”)

W rzeczywistości, likwidacja „wolnostojącego sklepu” „Jantar”, lokalnie nazywanego „brzydałem” i jak pisze Inwestor w UZUPEŁNIENIU na stronie 111 Ad 31. „niewspółgrającego zupełnie z kamienicami ulicy Do Studzienki”, nastąpi bez względu na realizację przedsięwzięcia.

Uzasadniona eliminacja wymienionych 3 budynków - przeznaczonych do wyburzenia w wariantcie Fioletowym 2 na użytek porównania wariantów - zmniejsza różnicę w liczbie wyburzeń do cyt: „około” 4 sztuk .

## 7.2 Wpływ wyburzeń na warunki życia i zdrowia ludzi

**„Należy wskazać lokalizację, rodzaj i aktualny sposób wykorzystania wszystkich obiektów przeznaczonych do wyburzenia, oraz dokonać analizy wpływu wyburzeń na warunki życia i zdrowia ludzi.”**

/ UZUPEŁNIENIE / str. 33 Ad 8. /

/ RAPORT / Załączniki graficzne OS\_08 /

Inwestor opisał czynności związane z wyburzaniem, a nie „ wpływ wyburzeń na warunki życia i zdrowia ludzi ”.

Inwestor nie zważył na ani jeden z parametrów lub właściwość budynków, takie jak : wielkość, materiał, stan techniczny, liczba gospodarstw domowych, czy „aktualny sposób wykorzystania”, mających wpływ na koszty społeczne wyburzeń, w tym na warunki życia i zdrowia mieszkańców.

Zabudowa wschodniej strony ulicy Do Studzienki znajduje się w transportowej rezerwie terenowej w dokumentach planistycznych od kilkadziesiąt lat, a w obrębie Nowej Politechnicznej od lat kilkunastu – co było powodem zaniedbań jej konserwacji, remontów, modernizacji.

Budynki „po stronie wschodniej” są „słabo utrzymane technicznie”.( UZUPEŁNIENIE str. 111 Ad 31.) „Zdecydowana większość tych obiektów jest w złym, a nawet katastrofalnym stanie technicznym” . ( MPZP nr 0808 „Uzasadnienie”)

Budynki przewidziane do wyburzenia na odcinku alternatywnym są w częściach mieszkalnych substandardowe – bez względu na charakter architektoniczny.

Ich nieliczni pozostali lokatorzy czekają na zapowiadaną latami nieuchronną zmianę miejsca zamieszkania. Mieszkania w opustoszałych domach są zimą nie do dogrzania. Z powodu wyiębienia budynków, niektórzy lokatorzy spędzają zimne miesiące poza domem...

W pozostałościach wiejskiej zabudowy, nazywanej lokalnie „wrzeszczańskim slumsem”, okna parterów znajdują się 90 i 65 cm nad poziomem chodnika i są częściowo trwale zastonięte, a krawężnik jezdni międzydzielnicowego korytarza transportowego zbliża się do elewacji na odległość około 1 m...

Faktyczną różnicę w ilości wyburzeń między wariantami Fioletowym 1 i Fioletowym 2 stanowi 5 budynków położonych po wschodniej stronie ulicy Do Studzienki : 2 wiejskie domki między skrzyżowaniami z ulicami Fiszer a i Pileckiego i 3 miejskie domy pomiędzy ulicami Fiszer a i Grunwaldzką, których rozebranie w wariacie Fioletowym 2 poprawi warunki i sytuację mieszkaniową ich mieszkańców oraz zwiększy bezpieczeństwo pieszych na ulicy Do Studzienki.

Ulica Do Studzienki, jak i ulica Bohaterów Getta Warszawskiego, jest traktem pieszym obsługującym Politechnikę Gdańską. Do Studzienki łączy kampus uczelni i domy studenckie: DS 1, DS 2, DS 3, DS4, DS12 z centrum Wrzeszcza.

W akademikach przy ulicach Do Studzienki i Traugutta mieszka około 1200 studentów - mniej więcej tyle samo, ile w domach studenckich PG przy Wyspiańskiego i Leczkowa: DS 5, DS 6, DS 7, DS 8, DS 9, DS10.

Społeczność akademicka PG liczy powyżej 19 500 osób, w tym około 16 900 studentów.

Za jedyłą miarę oceny wpływu wyburzeń Inwestor przyjął liczbę wyburzeń.

*„ Liczba wyburzeń ” – to kryterium jest niemiarodajne w ocenie skutków. W jednakowy sposób oceniono skutki wyburzeń obiektów o nieporównywalnym wpływie na jakość życia mieszkańców.” [ PG str. 21 / 4.2. „c”] - dlatego negujemy zastosowanie tego kryterium do oceny wpływu wyburzeń na warunki życia i zdrowia ludzi.*

Ponieważ, zburzenie 5 budynków od lat przewidzianych do rozbiórki, położonych w komunikacyjnej rezerwie terenowej po wschodniej stronie ulicy Do Studzienki między skrzyżowaniami z ulicami Pileckiego i Grunwaldzką jest nieuniknione z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przede wszystkim bezpieczeństwa pieszych użytkowników ulicy oraz z uwagi na konieczność rozwiązania substandardu funkcjonalnego głównego połączenia transportowego przymorskich i południowych dzielnic Gdańska między sobą i z centrum Wrzeszcza – negujemy zastosowanie liczby wyburzeń jako kryterium w analizie porównawczej wariantów przedsięwzięcia. ( Pismo str. 7 / ●● )

### **7.3. Wpływ wyburzeń na krajobraz kulturowy w rejonie ulicy Do Studzienki**

***„Należy przeanalizować wpływ planowanych wyburzeń obiektów kubaturowych na walory krajobrazowe miejsca realizacji przedsięwzięcia, w tym na krajobraz kulturowy (zwłaszcza w rejonie ul. Do Studzienki)***

Wyburzenie zabudowy wschodniej strony ulicy Do Studzienki w wariantcie Fioletowym 2 spowoduje, jak pisze Inwestor na stronie 8 UZUPEŁNIENIA F2 : „uporządkowanie przestrzeni i podniesienie walorów krajobrazowych rejonu przedsięwzięcia ”.

„Po likwidacji wschodniej pierzei ul. Do Studzienki, wzdłuż Nowej Politechnicznej ( od Grunwaldzkiej do Fiszera ) odstąpi się istniejąca zabudowa podobna do likwidowanych trzech budynków. A zatem sąsiedztwo Nowej Politechnicznej będzie utrzymane w charakterze „wrzeszczańskim”. Na odcinku od Fiszera do Traugutta w ramach rozbudowy kampusu Politechnika chce zorganizować konkurs na zagospodarowanie terenów uczelni w powiązaniu z zabudową Wrzeszcza oraz na wykształcenie atrakcyjnych pierzei właśnie od strony Nowej Politechnicznej ( \* ). Dziś za zabudową o niskich wartościach estetycznych są budynki dydaktyczne o wysokich walorach architektonicznych ( np.: budynek Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki, czy Laboratorium Zanurzonej Wizualizacji Przestrzennej ).[...] Ulica ta to ważny element układu transportowego Gdańska. Zgodnie z obowiązującym Studium, planowana jest jako ulica miejska z licznymi skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych w poziomie jezdni, z chodnikami, trasą rowerową i małą architekturą.” [ BRG 2 ] - pisze Biuro Rozwoju Gdańska w polemice z pomysłodawcą włączenia trasy tramwajowej Nowej Politechnicznej w Aleję Grunwaldzką przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego, dziennikarzem Michałem Tuskiem.

( \* W grudniu 2018 r. Politechnika Gdańska ogłosiła konkurs architektoniczno-urbanistyczny, pod patronatem Stowarzyszenia Architektów Polskich (SARP), na opracowanie koncepcji krajobrazowej i funkcjonalno-przestrzennej rozwoju Kampusu Politechniki Gdańskiej wraz z terenami przyległymi. )

Rozebranie zabudowy całej wschodniej strony ulicy Do Studzienki w wariantcie Fioletowym 2 jest jedyną szansą na kompleksową i docelową rewitalizację tej ulicy i na powstanie we Wrzeszczu atrakcyjnej ulicy miejskiej z atrakcyjną przestrzenią publiczną w jej wnętrzu.

„Czekamy na rewitalizację ulicy Do Studzienki. Oczekujemy prawdziwie miejskiej ulicy z nową pierzeją, z drzewami... a nie tylko drogi dla samochodów i tramwajów” – piszą mieszkańcy Gdańska w piśmie PROTEST do Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 20.04.2016 r. ( aktualizacja: 06.12.2016 r. i 18.12.2018 r. ). [8]

## 8. KRAJOBRAZ

### 8.1 Ulica Do Studzienki na odcinku 2x2 pasy ruchu plus dwutorowe torowisko tramwajowe

„ **Przedstawić analizę zakłócenia funkcjonowania obecnego układu urbanistycznego Wrzeszcza w przypadku poprowadzenia szerokiego pasa drogowego (2x2 pasy ruchu plus dwutorowe torowisko tramwajowe) przez znaczną część ulicy Do Studzienki aż do Al. Grunwaldzkiej. Rozwiązanie takie,**

**przedstawione w jednym z wariantów spowoduje funkcjonalne i wizualne przecięcie tkanki urbanistycznej dzielnicy, w tym odcięcie kampusu Politechniki Gdańskiej oraz części zabudowy mieszkaniowej Wrzeszcza otaczającej PG, od reszty struktury funkcjonalno-przestrzennej dzielnicy. Powstanie długa i szeroka bariera techniczna, zakłócająca funkcjonowanie Wrzeszcza oraz całkowicie zmieniająca charakter dotychczasowego krajobrazu ulicy i jej otoczenia."**

/ UZUPEŁNIENIE / str. 123 Ad 32. /

Najdłuższą i najszerszą ulicą Wrzeszcza jest Aleja Grunwaldzka – główna arteria komunikacyjna Trójmiasta, centralna i „założycielska” oś urbanistyczna pasma, które jest miastem. Historyczny wrzeszczański „Langfuhr” z Aleją Lipową jest jej częścią.

To jej wnętrze - z sześcioma pasami ruchu kołowego, dwoma torami tramwajowymi na wydzielonych normowych torowiskach, z przystankami i wysepkami, z szerokimi źle utrzymanymi chodnikami, bez małej architektury, bez latarni, z nielicznymi drzewami, z rozległymi i głębokimi otwarciami widokowymi w pierzejach – jest centrum Wrzeszcza i drugim po Śródmieściu centrum Gdańska. Przestrzeń centrum Wrzeszcza jest dla mieszkańców całkowicie integralna.

Gdańsk rozbudował się na północ i na południe od głównego pasma. Transportowe połączenia poprzeczne między pasmami są konieczne, aby miasto mogło się nadal rozwijać i funkcjonować.

„Niezależnie od jej przebiegu, rola tej trasy wynika przede wszystkim z potrzeby obsługi powiązań transportowych Górnego i Dolnego Tarasu stanowiącego obszary o intensywnej zabudowie mieszkaniowej oraz w przypadku Dolnego Tarasu także obszary o dużej intensywności miejsc pracy i nauki. Przez Dolny Taras rozumie się tutaj Zaspę, Przymorze, Brzeźno, Młyniska, Nowy Port, ale także Wrzeszcz, który pełni rolę drugiego po Śródmieściu centrum miasta, [...] oraz jest centrum edukacyjnym ze względu na Kampus Politechniki Gdańskiej [...] jeden z największych generatorów ruchu na tym obszarze.” [ PG str. 5 ]

Utrzymanie - w opracowanym przez BRG i uchwalonym przez Radę Miasta w dniu 24.11.2016 r. „Aneksie do aktualizacji strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku w zakresie trasy Gdańsk Południe-Wrzeszcz” - transportowej rezerwy terenowej wzdłuż ulicy Do Studzienki i  dodanie w niej trasy tramwajowej ( !!! ) – dowodzi, że poparte analizami planistycznymi i komunikacyjnymi rozbudowanie jezdni na całej długości ulicy Do Studzienki do przekroju 2x2 jest nieuniknione, a prosty przebieg trasy tramwajowej na wydzielonym torowisku do Alei Grunwaldzkiej jest optymalny, ponieważ skraca czas przejazdu - co zwiększa rolę i atrakcyjność tej oferty transportu publicznego oraz jego potencjał i efekty przewozowe.

„Dlatego dyskusja o Nowej Politechnicznej powinna dotyczyć tego jak ona ma wyglądać...” „Każda z dróg może mieć atrakcyjne pierzeje i stanowić ciekawą przestrzeń publiczną.” [ BRG 2 ]

„Nie dostrzegamy okoliczności mogących zwiększyć izolację obu stron ulicy Do Studzienki, wynikających z jej rozbudowy.”

„ ... wynikające z wyburzeń pierwszej linii zabudowy, otwarcie przestrzeni publicznej na budynki uniwersyteckie, ułatwi komunikację przebudowanej ulicy z budynkami uniwersyteckimi. Przestrzeń uniwersytecka zostanie otworzona zarówno funkcjonalnie jak i wizualnie.” ( UZUPEŁNIENIE str. 123 )

## **8.2. Charakterystyka krajobrazu miejskiego / ulica Do Studzienki / ulica Bohaterów Getta Warszawskiego**

**„ Przedstawić:**

**- charakterystykę krajobrazu miejskiego, w którym planuje się przebieg trasy, w podziale na odcinki... / „Odcinek 4 – na wysokości ulicy Do Studzienki”**

/ UZUPEŁNIENIE / str. 108 ÷ 120 Ad 31. / str. 111 /

W charakterystyce ulicy Do Studzienki Inwestor ocenia jej krajobraz cyt.: „Za ulicą Traugutta w zagospodarowanie miasta wkrada się chaos i brak dbałości o charakter miejsca. Obiektom zabytkowym, zadbanym i niosącym ducha miasta (po zachodniej stronie ulicy) towarzyszą budynki zupełnie do nich nie pasujące architektonicznie i słabo utrzymane technicznie (po stronie wschodniej).”

„Bardziej spójną architekturę ma ostatni odcinek, za ulicą Fiszerą. Utrzymanie techniczne obiektów pozostawia jednak nadal sporo do życzenia. Zabudowa kamieniczna ogranicza widoki do ścian pierwszej linii zabudowy.”

W krajobrazie miejskim, w którym planuje się przebieg trasy i w którym „siła i jakość presji człowieka [...] wskazują najczęściej na jego dysharmonię lub wręcz zdegradowanie” ( str. 109 Ad 31. ) - krajobraz ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego został wyróżniony przez Inwestora ze względu na znacznie lepszą spójność architektoniczną i lepszy stan techniczny budynków.

Jednak ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego, w całości miejsca realizacji przedsięwzięcia, charakteryzują także inne atrybuty krajobrazowe :

- w przyrodniczych „kryteriach wyróżniania jednostek krajobrazowych” „dominującą rolę [...] odgrywają elementy stabilne, ulegające stosunkowo małym zmianom w czasie” ( str.108 Ad 31. )

Dla rejonu BGW jest to związek ukształtowania powierzchni terenu, w tym obniżenia terenowego ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, budowy geologicznej i stanów powodziowych w normalnych warunkach pogodowych, a stałego zagrożenia powodziowego, bez względu na istniejące zabezpieczenia przeciwpowodziowe, w warunkach ekstremalnych, które są według prognoz klimatycznych prawdopodobne, a które „ trudno jednoznacznie określić [...] w dalszych perspektywach czasowych”. „Uwzględnienie w projekcie hipotetycznych warunków pogodowych, zakładając ich pogorszenie, wymagałoby przewymiarowywania obiektów i urządzeń .” Skutkowałoby to wyższymi kosztami, których uzasadnienie nie jest racjonalne. ( RAPORT str. 319 ÷ 320 pkt 19.4. „ Analiza wpływu zmian klimatu na przedsięwzięcie i przedsięwzięcia na klimat ” )

- ulica Bohaterów Getta Warszawskiego, pomimo ubytków historycznej zabudowy identyfikuje się z przedmodernistyczną ulicą pierzejową i zachowała swój potencjał krajobrazowy. Estetyzacja współczesnego budynku wielorodzinnego, dzięki jego skali i urbanistycznej orientacji, pozwala na harmonijne dostosowanie - w tradycyjnym lub nowoczesnym stylu – do architektury starych kamienic

- nieocenioną wartością społeczno-kulturową w centrum miejskim jest całkowicie mieszkaniowa funkcja ulicy, której wykładnikiem staje się między innymi coraz bardziej aktywne i ciekawe życie społeczne ulicy.

## **8.3. Prognoza oddziaływania planowanej trasy na krajobraz / ulica Do Studzienki / ulica Bohaterów Getta Warszawskiego**

**„ Przedstawić :**

- **prognozę oddziaływania planowanej trasy na krajobraz, w podziale na wielkość i znaczenie przewidywanych skutków na poszczególnych odcinkach” / „Odcinek 4 – na wysokości ulicy Do Studzienki”**  
/ UZUPEŁNIENIE / str. 120 ÷ 122 Ad 31. / str. 121 /

Oceniając oddziaływanie planowanej trasy na ulicę Do Studzienki, Inwestor stwierdził, że :

- w wariancie Fioletowym 1 cyt.: „ulica Do Studzienki pozostanie, pomijając remont nawierzchni, bez zmian zagospodarowania i bez istotnych zmian krajobrazowych”

- „w wariancie 2 kosztem wyburzeń poszerzoną zostanie przestrzeń publiczna ulicy Do Studzienki. Projekt przewiduje nawet wprowadzenie tam pasów zieleni, której do tej pory na tym odcinku prawie nie było. Funkcjonalność ulicy przez wydzielenie ciągów jezdnych, pieszych i rowerowych wzrośnie.”

O oddziaływaniu planowanej trasy na krajobraz ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego nie ma ani słowa. Dla porównania wariantów - w nawiązaniu do powyższego stwierdzenia – jego parafraza informuje, że :

w wariancie 1 kosztem zachowania trzech przewidzianych do rozbiórki domów na ulicy Do Studzienki „za ulicą Fiszera”, które „ograniczają widoki” na „kolejny szereg” kamienic ( str. 111 Ad 31.), powężoną zostanie przestrzeń publiczna ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego. Projekt przewiduje nawet usunięcie tam pasów zieleni z drzewami, które do tej pory, na ulicy, która wcześniej nazywała się „Parkowa”, były od samego początku. Funkcjonalność ulicy przez zespolecie ciągów jezdnych z torowiskiem tramwajowym, które swoją skrajnią anektuje szerokość i przestrzeń ciągów pieszych, przez brak miejsca na ruch rowerowy zmaleje. ( Pismo str. 6 pkt 1.)

W wariancie Fioletowym 1 ulica Bohaterów Getta Warszawskiego będzie służyć tylko i wyłącznie tramwajowi. „ Na odcinkach ulic, gdzie z uwagi na ograniczenia terenowe konieczne jest prowadzenie torów w jezdni, powinny zostać wydzielone pasy przeznaczone wyłącznie dla ruchu tramwajowego. Proponujemy, aby taki [...] pas wyróżniał się rodzajem nawierzchni i był minimalnie podwyższony w stosunku do pasów ruchu ogólnie dostępnych.”[ ZTM 1 str. 2/5 „Infrastruktura tramwajowa”] Na jezdni, w której nie mieści się torowisko ze strefą bezpieczeństwa, **z priorytetem dla jadących jeden po drugim tramwajów** - na ruch samochodowy mieszkańców po prostu nie ma miejsca, ani czasu – nawet przy zapowiadany zamknięciu ulicy.

„Urok” przejazdów tramwajów w krajobrazie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego przystosowanym do międzydzielnicowego tramwajowego ruchu tranzytowego o dużej częstotliwości, niekiedy pogrążonych w malowniczych i naturalnych rozlewiskach powodziowych - nie poddaje się podsuwanej przez Inwestora sugestii analogii do idyllicznych scen z akrobatą popisującym się na torach przed jadącym tramwajem, z wyświetlanych mieszkańcom na zebraniach informacyjnych poglądowych filmów z Nicei.

Obiecywane przez Inwestora ozdobne słupy trakcyjne albo akumulatorowe zasilanie linii tramwajowej nie zastąpią w krajobrazie ulicy obecnych tu pasów zieleni, drzew, szpalerów akacji i drzew, które można byłoby jeszcze posadzić.

Wąska i pusta ulica Bohaterów Getta Warszawskiego ogołocoła z drzew i zieleni będzie w wariancie Fioletowym 1 wyłącznie torowiskiem tramwajowym - w planie , a w przestrzeni - wyłącznie korytarzem technicznym dla tranzytu tramwajowego.

Wciskanie trasy tramwajowej w ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego jest kontynuacją ciągu niefrasobliwych decyzji i działań, które stopniowo doprowadziły do rozebrania zabytkowych kamienic : nr 2, nr 3, nr 5 i nr 10 ( Pismo str. 21 ÷ 22 / 5.5 ), przedstawionych na fotografiach 1; 2; 3.

Wariant Fioletowy 1 jest nieszczęściem krajobrazowym dla obu wariantowych ulic ponieważ, pozostawia ad acta zdegradowany krajobraz ulicy Do Studzienki i trwale degraduje krajobraz ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego.



/ autor: \*\*\*\*\* / archiwum rodzinne /

fot.1. Kamienice nr 5; nr 4; nr 3 przy ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego

Type your text





/ autor: \*\*\*\*\* / archiwum rodzinne /  
 fot. 2. Kamienice nr 5; nr 4; nr 3; nr 2 przy ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego



/ materiały prasowe /  
 fot. 3. Kamienice nr 10 i nr 9 przy ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego



#### **8.4. OBJAZD tramwajowy przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego na odcinku od wysokości wjazdu „Pogórze” do ulicy Fiszer**

**„Przedstawić :**

**- prognozę oddziaływania planowanej trasy na krajobraz, w podziale na wielkość i znaczenie przewidywanych skutków na poszczególnych odcinkach”**  
/ UZUPEŁNIENIE / str. 108÷123 Ad 31. / str. 120 ÷122 /

**„Przedstawić wytyczne dotyczące środków łagodzących w odniesieniu do systemu zieleni miejskiej, krajobrazu i funkcjonowania przestrzeni, na obszarze przylegającym do kampusu PG.”**

/ UZUPEŁNIENIE / str. 136 Ad 34. /

**„W związku z planowaną inwestycją istotnie zmieni się krajobraz otoczenia kampusu PG. Proponuje się takie zaprojektowanie torowiska, aby ten nowy element miał nie tylko charakter techniczny, a więc wizualnie poszerzający układ drogowy, ale stał się pretekstem do zaprojektowania innowacyjnych rozwiązań krajobrazowych i wzbogacił przestrzeń publiczną tej części dzielnicy. Kluczowe będzie prawidłowe z punktu widzenia krajobrazowego i przestrzennego zaprojektowanie alei pomiędzy jezdnią i torowiskiem oraz placu przed budynkiem Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa, użytkowanym dotychczas jako parking...”**

/ UZUPEŁNIENIE / str. 136 ÷138 Ad 35. /

Inwestor pominął w części opisowej DOKUMENTACJI alternatywny OBJAZD tramwajowy przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego – w tym osobiwy zawijas z tramwajem kluczącym niby rower przez tereny Politechniki Gdańskiej, Instytutu Maszyn Przepływowych Polskiej Akademii Nauk, między ogródkami i podwórkami domów przy ulicy Fiszer oraz równie osobiwą „wyspę mieszkalną” wyciętą zawijaszem z kwartału prostopadłej siatki planu Wrzeszcza, w kształcie zbliżonym do trójkąta.

Co zrobić z otoczeniem zawijasa trasy tramwajowej - w ortogonalnym porządku ulic i historycznej zabudowy oraz w przestrzeniach luźnego układu urbanistycznego obiektów PG i IMP PAN – Inwestor nie odpowiedział, tłumacząc, że wykracza to poza zakres analizowanego projektu.

Szkodliwość zawijasa OBJAZDU tramwajowego przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego na odcinku od wysokości wjazdu „Pogórze” do ulicy Fiszer nie zamknie się w ramach planowanej inwestycji, czyli na wysokości krawężnika równej około 15 cm.

Linie komunikacyjne tworzą strukturę miasta i porządkują przestrzeń.

W kontekście dysharmonii istniejącej zabudowy i wizualnego chaosu trójwymiarowych artefaktów tego miejsca, dodanie nowego obcego kształtu torowiska tramwajowego, z nie wiadomo po co biegnącym bezpośrednio przy nim chodnikiem po terenie w całości pieszo-jezdny, zaburza całość i istotnie ogranicza możliwości jej zharmonizowania i formowania, a także ukształtowania architektonicznej oprawy trasy.

Zawijas rozwiązuje tylko zadanie komunikacyjne połączenia dwóch punktów trasy tramwajowej z ominięciem elementów po drodze i wynikał jedynie z geometrii linii łączącej – co w tym przypadku, dla tkanki urbanistycznej i krajobrazu miejskiego jest przypadkowe i dewastujące.

## **9. ULICA WILEŃSKA I REJON PROJEKTOWANEGO POŁĄCZENIA ULIC WILEŃSKIEJ I SOBIESKIEGO / OBIEKTY INŻYNIERSKIE**

/ RAPORT/ Załączniki graficzne OS\_08 /

/ RAPORT/ Załączniki graficzne OŚ\_4.1 „Uwarunkowania środowiskowe”/

/ RAPORT/ str. 20 ÷ 21 „Rozwiązania techniczne. Obiekty”/

### **„Przedstawić:**

- **charakterystykę krajobrazu miejskiego, w którym planuje się przebieg trasy, w podziale na odcinki...**” / „Odcinek 1 – ulice Jaśkowa Dolina i Wileńska”/ „Odcinek 2 - rejon projektowanego połączenia ulic Wileńskiej i Sobieskiego”/

/ UZUPEŁNIENIE / str. 109 Ad 31. /

### **„Przedstawić:**

- **prognozę oddziaływania planowanej trasy na krajobraz, w podziale na wielkość i znaczenie przewidywanych skutków na poszczególnych odcinkach**”/ „Odcinek 1 – ulice Jaśkowa Dolina i Wileńska”/ „Odcinek 2 - rejon projektowanego połączenia ulic Wileńskiej i Sobieskiego”/

/ UZUPEŁNIENIE / str. 120 Ad 31. /

Na odcinku ulicy Wileńskiej i w rejonie projektowanego połączenia ulic Wileńskiej i Sobieskiego wyjaśnienia wymagają zaplanowane dwa obiekty inżynierskie: tunel tramwajowy długości około 355 m i tunel przejścia dla pieszych długości około 55 m oraz geometria trasy tramwajowej w przekroju podłużnym i poprzecznym.

W związku z dużymi spadkami terenowymi, przy braku profili i przekrojów trasy, przy braku rzędnych wysokości istniejących i projektowanych na planszach załączników OS\_08 – nie wiadomo co zostało faktycznie zaprojektowane. DOKUMENTACJA wskazuje, że nie wie tego i sam Inwestor.

Brak rzędnych wysokości dyskredytuje projekty w załącznikach OS\_08.

Z dostępnych w DOKUMENTACJI: planu przebiegu trasy, gabarytów tuneli, części użytkowych tunelu przejścia pieszego, powstaje obraz inwestycji - na odcinku ulicy Wileńskiej i w rejonie projektowanego połączenia ulic Wileńskiej i Sobieskiego - której następstwa realizacji i eksploatacji będą istotne z punktu widzenia społecznego, krajobrazowego, ekologicznego, przyrodniczego...

Inwestor pominął całkowicie wielostronne znaczenie przedmiotowego przedsięwzięcia dla środowiska spowodowane przez :

- wykopy o łącznej długości około 605 m związane z tunelem tramwajowym, w tym około 250 m odkrytych zjazdów umocnionych ścianami oporowymi i około 355 m tunelu o rozpiętości w świetle około 8,0 m, wysokości w świetle około 6,0 m - w sąsiedztwie obszarów osuwiskowych i w pobliżu zabudowy mieszkaniowej szeregowej, bliźniaczej i bloków z wielkiej płyty
- ujęcie zbiornika retencyjnego „Wileńska” w hałaśliwy narożnik dwóch łuków tramwajowych połączonych ostrym zakrętem o promieniu  $R = 30$  m, przy zalecanym na szlaku minimum  $R = 150$  m. [ PG str. 28 / 4.3.4 „Kryterium techniczne”: „Krętość ” / PG str.12 / 3.1.2 ]

Po drodze, naprzeciwko zbiornika dodano przystanek tramwajowy, niwecząc przy tym rolę prostego odcinka trasy w tłumieniu drgań i hałasu po przejeździe taboru po łukach. Przebieg łuku dwutorowego torowiska wraz z jezdnią wprost po koronie skarpy brzegowej wymusza częściowe zasypanie zbiornika retencyjnego, oznaczone na planszach OS\_08 tzw. liniami rozgraniczającymi teren

- skutki eksploatacji krętej trasy tramwajowej nabrzeżami sztucznego jeziora – w nawiązaniu do celów Ustawy o ochronie przyrody i ustawy Prawo ochrony środowiska, wskazujących na potrzebę uwzględnienia specyfiki tego obszaru i lokalnych warunków środowiskowych, którymi dla rejonu zbiornika retencyjnego „Wileńska” są :
  - rekreacyjna funkcja zbiornika i rekreacyjne zagospodarowanie terenów otaczających
  - pierzowisko ptactwa wodnego ( OŚ 4.1 „ Uwarunkowania środowiskowe ” )
  - kameralna skala i charakter okolicznych domów jednorodzinnych, jak również właściwy, dla tego typu zabudowy mieszkaniowej, sposób użytkowania
- zmniejszenie powierzchni zbiornika retencyjnego „Wileńska” zaprojektowane w „Koncepcji” i oznaczone na planszach OS\_08 tzw. liniami rozgraniczającymi teren, które spowoduje zmniejszenie jego skuteczności przeciwpowodziowej
- poprzeczne przegrodzenie Doliny Królewskiej nasypem szerokości około 55 m z tunelem przejścia dla pieszych. Nasyp zwieńczony dwutorowym torowiskiem tramwajowym z jezdnią jest barierą ekologiczną w aspekcie warunków wynikających z ochrony środowiska przyrodniczego określonych w MPZP nr 1014 :
  - „zakaz lokalizacji zwartej zieleni wysokiej prostopadle do osi doliny”
  - „układ projektowanej zabudowy nie może tworzyć przegród utrudniających przepływ powietrza wzdłuż doliny Potoku Królewskiego”
  - „układ projektowanej zabudowy nie może tworzyć przegród utrudniających przepływ powietrza wzdłuż doliny Potoku Królewskiego i przerywać ciągłości OSTAB” (Ogólnomiejski System Terenów Aktywnych Biologicznie)
- nasyp tramwajowo-drogowy z ruchem wielkopojemnych wozów szynowych, który jako jedyny ciągły element przestrzenny idący w poprzek doliny będzie przypadkową dominantą w krajobrazie Doliny Królewskiej.

## 9.1. Uwagi

Przebieg trasy tramwajowej tunelem wzdłuż ulicy Wileńskiej i nasypem(?) w Dolinie Królewskiej wytyczono wbrew topografii. Obie budowle nie rozwiązują żadnego problemu komunikacyjnego sensu stricto. Modelują jedynie pochylenie trasy dla wymagań technicznych taboru tramwajowego - co zostało wygenerowane niewytłumaczonym sposobem prowadzenia trasy tramwajowej, tak jak i konieczność budowy niebezpiecznego przejścia pieszego w tunelu, w terenie zielonym.

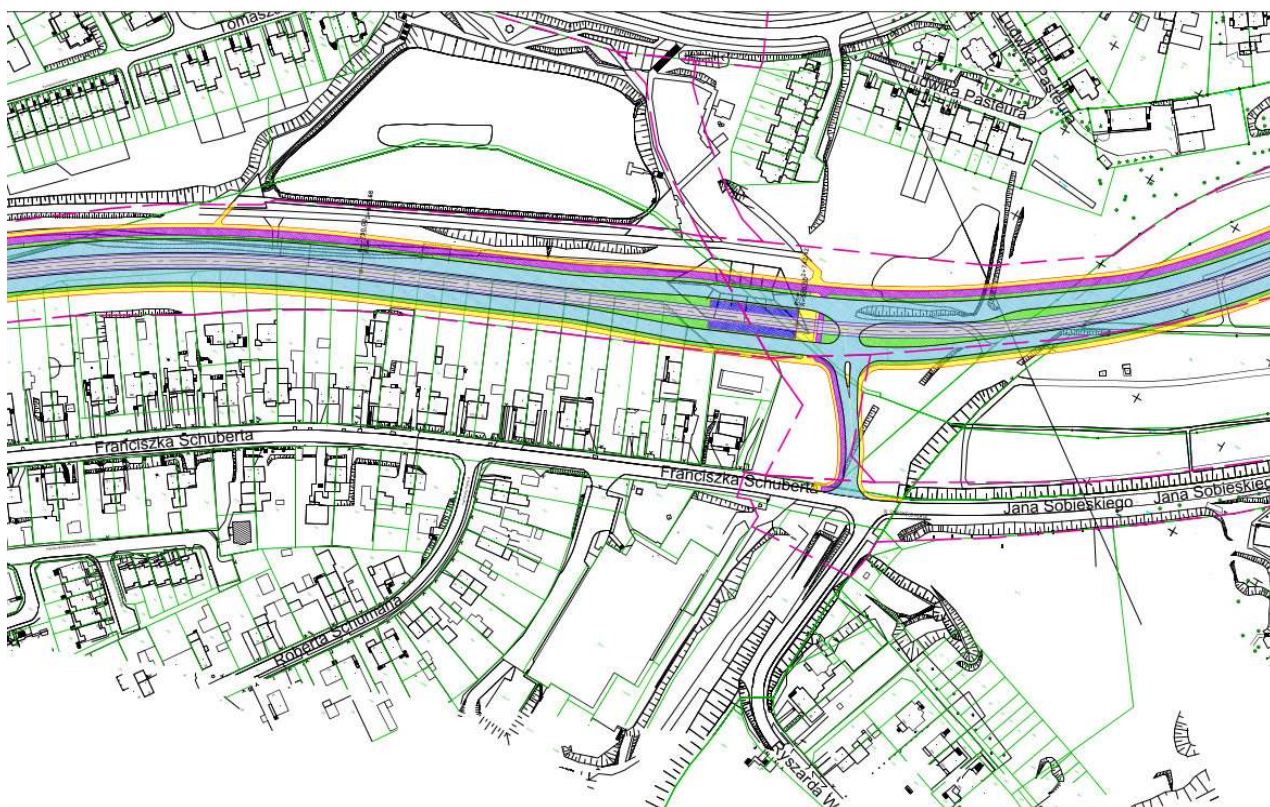
„Ponadto, w tunelu [ tramwajowym wzdłuż ulicy Wileńskiej ], który nie znajduje się w linii prostej ( nie ma widoczności od wlotu do wylotu ) należy wprowadzić system zabezpieczenia ruchu. Zadaniem tego systemu jest zapobieganie najechaniu na siebie dwóch tramwajów jadących w tym samym kierunku z różnymi prędkościami.” [ ZTM 1 str. 3/5 „Infrastruktura tramwajowa” ]

W porównaniu do przebiegu trasy tramwajowej w Dolinie Królewskiej w Wariancie Czerwonym ( Pismo str. 36 rys. 2 ) opracowanego na podstawie SIWZ z 29.04.2015 r. [SIWZ] – przedstawione w DOKUMENTACJI manowce komunikacyjne i wymuszone przez nie obiekty inżynierskie na odcinkach ulicy Wileńskiej i projektowanego połączenia pomiędzy ulicami Wileńską i Sobieskiego są niepotrzebne i nieefektywne. ( Pismo str. 36 rys. 1 )





rys. 1. Rejon zbiornika „Wileńska”/ Koncepcja. Plan sytuacyjny. Fioletowy 1 i Fioletowy 2 / Rys. OS 08.01, styczeń 2017/ Załączniki do RAPORTU OS\_08 /



rys. 2. Rejon zbiornika „Wileńska”/ Koncepcja. Plan sytuacyjny. Wariant czerwony zachodni - czerwony wschodni / Rys. D 02.02 , styczeń 2016 /

## 10. ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE

/ RAPORT / str. 284 ÷ 286 rozdz. 11. „Oddziaływania skumulowane”/

/ UZUPEŁNIENIE / str. 100 ÷ 101 Ad 20. /

**„Analiza skumulowanego oddziaływania noworealizowanego układu tramwajowego z innymi istniejącymi bądź planowanymi przedsięwzięciami o takim samym lub podobnym charakterze, w tym z istniejącym i przebudowywanym układem drogowym.”**

/ POSTANOWIENIE: RDOŚ-Gd-WOOD.4207.15.2017.MBC.KSZ.9 z dnia 21 czerwca 2017 r./ pkt II. „g” /

„Trasa Nowej Politechnicznej wraz z trasą Nowej Bulońskiej stanowią ważny element rozbudowy układu transportowego Gdańska, łączący Dolny i Górny Taras.” [ PG str. 52 ]

Nowa Politechniczna jest połączeniem transportowym dzielnic Górnego i Dolnego Tarasu obejmującego Wrzeszcz, Zaspę, Przymorze, Żabiankę, Brzeźno, Młyniska, Nowy Port.

W konsekwencji zmiany miejsca włączenia trasy tramwajowej Nowej Politechnicznej w Aleję Grunwaldzką z wysokości ulicy Do Studzienki na wysokość ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego [ ZTM 1 str. 4/5 „Przebieg trasy” ] :

- przeniesiono miejsce połączenia tras tramwajowych : projektowanej i istniejącej w osi komunikacyjnej osiedli Dolnego Tarasu, biegnącej ulicami Chłopską, Rzeczpospolitej i Legionów , która „urywa się” na Placu Komorowskiego - z Placu Komorowskiego na skrzyżowanie ulicy Kościuszki i Alei Legionów
- podzielono budowę trasy tramwajowej na etapy : Piecki Migowo – Wrzeszcz i Wrzeszcz – Aleja Legionów.

O przedsięwzięciu budowy trasy tramwajowej na odcinku Wrzeszcz - Aleja Legionów Inwestor w DOKUMENTACJI nie wspomina, chociaż jest ona częścią analizowanej inwestycji. ( Pismo str. 39 rys. 3 / str. 40 rys. 4 ) [ SIWZ str. 3 „Program przedsięwzięcia inwestycyjnego obejmuje: ” pkt 3.4. ]

W projekcie połączenia tramwajowego Wrzeszcz - Aleja Legionów w wariantcie Fioletowym 1, zamiast prostego odcinka trasy tramwajowej o długości około 950 m od skrzyżowania Do Studzienki / Grunwaldzka / Miszewskiego do Placu Komorowskiego, Wrzeszcz otrzyma trasę tramwajową wijącą się po ostrych łukach 7 zakrętów, w tym po łuku dodatkowego wiaduktu nad torami kolejowymi i dłuższą od połączenia do Placu Komorowskiego o około 1550 m.

„Dłuższa trasa o około 1,2 ÷ 1,4 km w jednym kierunku skutkowałaby większą pracą eksploatacyjną. W dwóch kierunkach byłoby to 2,4 ÷ 2,8 km więcej. Przy założeniu obecnej stawki 16,60 zł netto za pociągokilometr, wykonanie każdej pary kursów byłoby droższe o 39,84 ÷ 46,48 zł netto. Zakładając 230 par kursów w dni powszednie oraz 150 w soboty, niedziele i święta, roczne koszty pracy eksploatacyjnej byłyby wyższe o 2 984 414,4 ÷ 3 481 816,8 zł netto. Ponadto dłuższy czas przejazdu o około 10 minut dla obu kierunków łącznie powodowałby konieczność zakupu 3 składów tramwajowych więcej. Oznaczałoby to większe koszty zakupu taboru o około 24 000 000 ÷ 30 000 000 zł netto. Jeżeli czasy przejazdu byłyby jeszcze dłuższe oznaczałoby to dalsze zwiększenie nakładów na zakup taboru.” [ ZTM 1 str. 4/5 ]

W wariantcie Fioletowym 1 tramwaj wjeżdża z ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego na nowy węzeł torowy skrzyżowania BGW / Grunwaldzka



umożliwiający jazdę we wszystkich kierunkach i z zastosowaniem torów kierunkowych, z uwagi na duży ruch tramwajowy. Po przejeździe odcinka Alei Grunwaldzkiej, tramwaj skręca przed przystankiem „Klonowa” na nowym węźle torowym „*umożliwiający jazdę we wszystkich kierunkach, z torem kierunkowym (osobne tory dla relacji : południe - północ i południe – wschód )*”, przecina plac ze skwerem i biegnie ulicą Klonową do zakrętu skrzyżowania z ulicą Dmowskiego. Do zakrętu wjazdu na wiadukt na wiadukcie o maksymalnym pochyleniu 5 % !!!, w pasie szerokości około 200 m biegną równolegle dwie trasy tramwajowe !!!

„ Na ul. Kościuszki preferujemy przebieg poza jezdnią – tj. przebieg w pasie zieleni pomiędzy szpalerami drzew.” [ZTM 1 str. 3/5 i 4/5 „Przebieg trasy”]

Obecnie w pasie tym biegną chodnik i ścieżka rowerowa. Projektowane na ulicy Kościuszki dwutorowe torowisko tramwajowe zajmie i chodnik i ścieżkę rowerową i pasy zieleni i szpalery drzew. Oznacza to całkowitą likwidację wymienionych przez ZTM szpalerów drzew !!! o czym nie wiedzą jeszcze mieszkańcy ulicy Kościuszki.

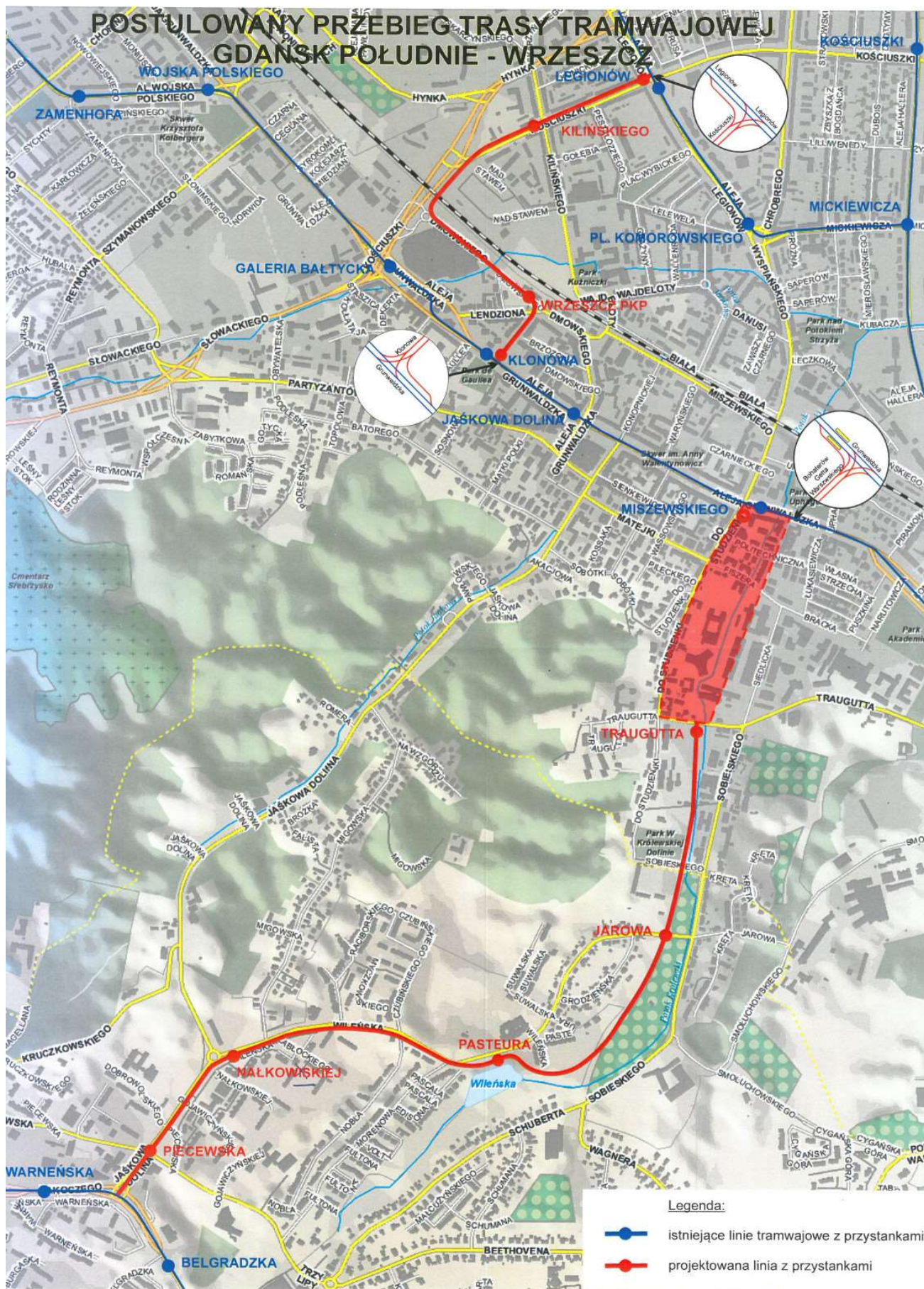
„Włączenie w al. Legionów węzłem torowym umożliwiającym jazdę we wszystkich kierunkach. Zastosowanie toru kierunkowego ( osobne tory dla relacji : północ - południe i północ – zachód ).” [ZTM 1 str. 3/5 i 4/5 „Przebieg trasy”]

Zamiast rozbudowy obecnego skrzyżowania tramwajowo-drogowego Do Studzienki / Grunwaldzka / Miszewskiego – w wariantcie Fioletowym 1 Wrzeszcz otrzyma dodatkowo **7 skrzyżowań** :

4 skrzyżowania tramwajowo-drogowe : Fiszer/BGW, Klonowa/Dmowskiego, Kościuszki/Nad Stawem, Kościuszki/Kilińskiego oraz 3 skrzyżowania tramwajowo-drogowe z węzłami torowymi : BGW/Grunwaldzka, Grunwaldzka/Klonowa, Kościuszki/Legionów – wszystkie w zwartej zabudowie miejskiej oraz **wiadukt**.

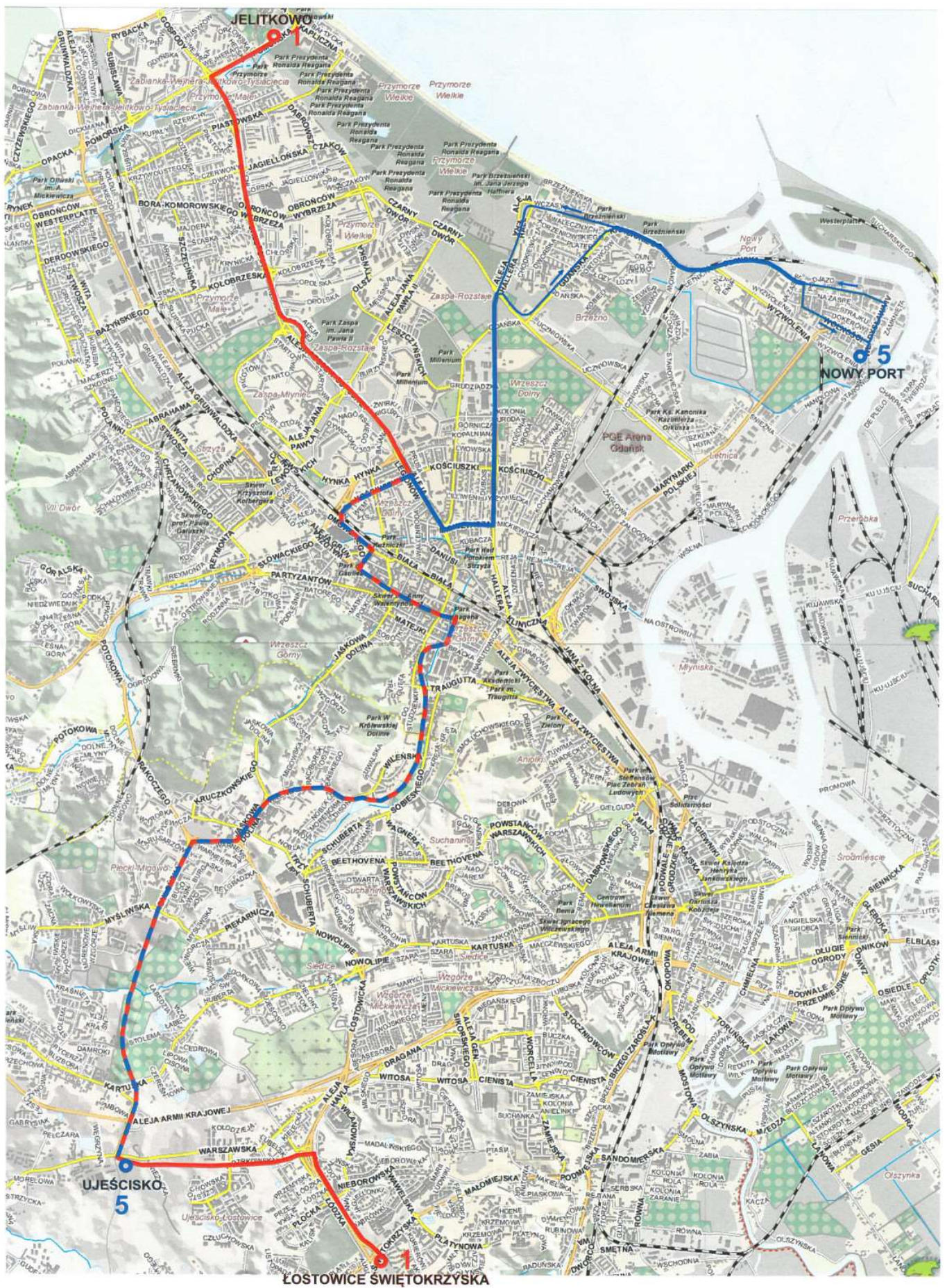
Brak informacji o zaplanowanej kontynuacji trasy tramwajowej Nowej Politechnicznej do trasy tramwajowej w osi komunikacyjnej Dolnego Tarasu zawęża spektrum przedsięwzięcia i ocenę jego wpływu, chociażby w samym centrum Wrzeszcza, które stanie się w wariantcie Fioletowym 1 sekwencją skrzyżowań tramwajowych.

**Włączenie tramwaju w Aleję Grunwaldzką, w wariantcie Fioletowym 2 , na wysokości ulicy Do Studzienki umożliwia połączenie projektowanej trasy tramwajowej Nowej Politechnicznej z istniejącą trasą tramwajową Dolnego Tarasu - na Placu Komorowskiego. ( Pismo str.41 rys. 5 )**



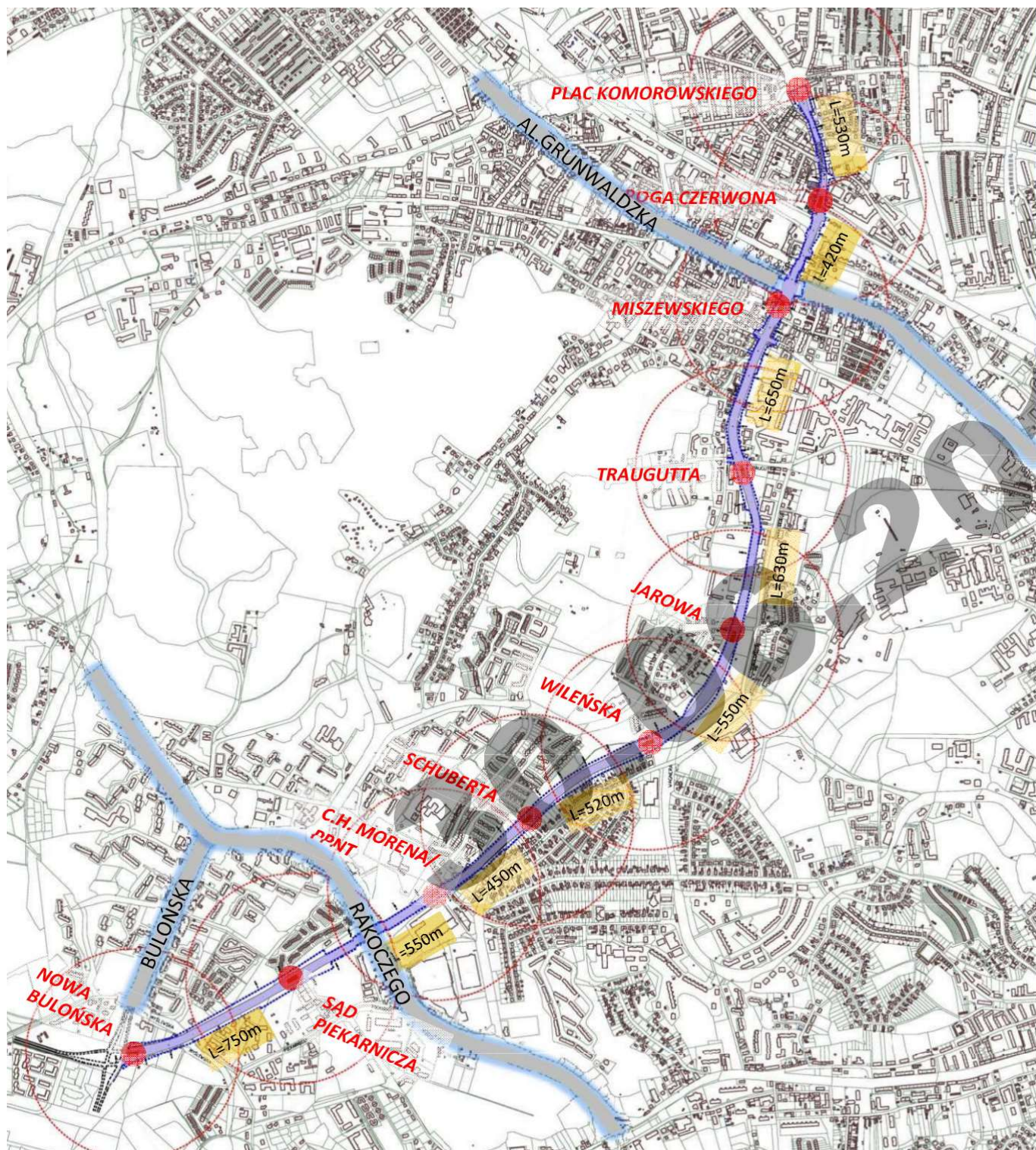
rys. 3. Załącznik do pisma ZTM w Gdańsku PP-5556-4611-65-15 z 25.09.2015 r. [ZTM 1]





rys. 4. Załącznik do pisma ZTM w Gdańsku PP-5556-6114-65-15 z 04.11.2015 r. [ZTM 2]





rys. 5. Nowa Politechniczna/Wariant Czerwony/Biuro Rozwoju Gdańska/30.06.2014

## 11. HAŁAS

### 11.1. Natężenie ruchu w stanie istniejącym

/ RAPORT / str. 87 ÷ 88 pkt 6.1.1 „Prognostyka ruchu” / Tabela 25 „Prognostykowane natężenie ruchu w pojazdach na dobę w stanie istniejącym - 2017 roku”  
 / KARTA INFORMACYJNA do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach „Budowa ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku – październik 2016 r.” str. 20÷21 pkt 2.3.7 „Prognostyka ruchu” / Tabela 1 „Prognostykowane natężenie ruchu w pojazdach na dobę w stanie istniejącym – 2016 roku”/



W Tabeli 25 w RAPORCIE natężenie ruchu w stanie istniejącym w 2017 roku na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego zmniejszyło się wprawdzie w stosunku do roku 2016, z **9000** pojazdów na dobę, w tym 270 samochodów ciężkich, do **4500** pojazdów na dobę, ale i tak nie znajduje potwierdzenia w rzeczywistości.

Zmiany natężenia ruchu, pomiędzy rokiem 2016 i 2017, na pozostałych ulicach nie są tak spektakularne i wynoszą dla 2017 roku, na odcinkach okolicznych ulic:

„J” ul. Sobieskiego do ul. Jarowej do ul. Traugutta – wzrost o 90 pojazdów / dobę

„K” od ul. Traugutta do ul. Fiszerza – wzrost o 110 pojazdów / dobę

„L” ul. Do Studzienki od ul. Fiszerza do al. Grunwaldzkiej – bez zmian

Istniejące rzekomo na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego natężenie ruchu 4500 pojazdów na dobę jest też przeszacowane na tle ulic sąsiednich np. ulicy Fiszerza z ilością **5500** pojazdów na dobę (w 2016 r. **6000** pojazdów na dobę). Ulica Fiszerza obsługuje ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego, Instytut Maszyn Przepływowych Polskiej Akademii Nauk, kolonię domów Fundacji dr Abegga oraz największego generatora ruchu na tym obszarze - Politechnikę Gdańską i jej kampus.

W listopadzie 2016 r. autorzy Pisma wykonali we własnym zakresie badania natężenia ruchu na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego.

Natężenie ruchu w pojazdach na dobę w okresie miarodajnym (listopad, środa, w godzinie szczytu) wyniosło: w przekroju jednokierunkowym 95 samochodów osobowych, a w przekroju dwukierunkowym 162 samochody osobowe, co stanowi 10 % sumy pojazdów na dobę. To znaczy, że ilość pojazdów na dobę, na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego wyniosła 1620. Podczas badania ruchu na BGW nie pojawił się ani jeden samochód ciężki.

Zgodnie z wynikami, przedstawionymi przez Gdański Zarząd Dróg i Zieleni w piśmie z dnia 6 marca 2019 r. GZDiZ-ZI-70-243(2)-2019-JL [ GZDiZ 2019 ], pomiarów natężenia ruchu na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego i na ulicy Fiszerza, które zostały wykonane od 11 października 2018 r. do 12 października 2018 r. i trwały 24 godziny :

- natężenie ruchu na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego wyniosło **1866** pojazdów na dobę
- natężenie ruchu na ulicy Fiszerza wyniosło **2173** pojazdy na dobę

## **11.2. Prognozowane natężenie ruchu w rok po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania**

/ RAPORT / str. 27 ÷ 29 pkt 2.3.1 „Prognoza ruchu” / Tabela 1 „Prognozowane natężenie ruchu w pojazdach na dobę w rok po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania – 2022 rok” /

/ RAPORT / str. 106 ÷ 107 pkt 7.2. „Wariant proponowany przez wnioskodawcę” / „Wariant fioletowy 1 (preferowany)” /

Ulica Bohaterów Getta Warszawskiego jest jednokierunkowa w połowie swojej długości - od skrzyżowania z ul. Politechniczną do Al. Grunwaldzkiej - i bez możliwości wjazdu z ul. Do Studzienki i z Al. Grunwaldzkiej. Po zamknięciu ulicy Siedlickiej, funkcja ulicy BGW jest tylko lokalna - obsługuje przede wszystkim użytkowników zlokalizowanych przy niej nieruchomości, z wyłączeniem mieszkańców wielorodzinnego budynku Fiszerza 4, który zajmuje całą pierzeję ulicy BGW na odcinku dwukierunkowym od ul. Fiszerza do ul. Politechnicznej.

„Po wprowadzeniu torowiska tramwajowego w ulicę Bohaterów Getta

Warszawskiego na ulicy zostanie [wprowadzone] ograniczenie ruchu samochodowego z wyłączeniem mieszkańców" (RAPORT str. 106), co według Tabeli 1 ( RAPORT str. 27 ) ma wywołać 9-krotne, w porównaniu do 2017 roku, zmniejszenie natężenia ruchu na ulicy BGW do 500 pojazdów na dobę, w wariantcie Fioletowym 1.

W wariantcie Fioletowym 2 - bez tramwaju na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego – liczba pojazdów na dobę na ulicy BGW skoczy do 5000 ( !!! ), przy takim samym w obu wariantach natężeniu ruchu na ulicy Fiszer, równym 6000 pojazdów na dobę. Nie wiadomo którędy i dlaczego 4500 pojazdów wjedzie na ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego w rok po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania - w wariantcie Fioletowym 2.

### 11.3. Poziom mocy akustycznej

/ RAPORT / rozdz. 2. „ Opis planowanego przedsięwzięcia ” / pkt 2.3.3. „ Emisja hałasu ” str. 34 ÷ 35 /

/ RAPORT / rozdz. 6. „ Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia - wariant zerowy ” / pkt 6.1.3. „ Emisje hałasu ” str. 91 /

W Tabelach 4; 6; 27 i 62 w RAPORCIE nie przedstawiono mocy akustycznej, jak błędnie informują ich tytuły, tylko poziom mocy akustycznej. Jednostką mocy akustycznej jest wat [W]. Jednostką poziomu mocy akustycznej jest decybel [dB].

Niewiarygodne wartości poziomu mocy akustycznej dla ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego w Tabelach 4 i 27 wynikają z przyjęcia do obliczeń skrajnie odrealnionych danych natężenia ruchu.

### 11.4. Prognozowane oddziaływanie w zakresie hałasu

/ RAPORT / pkt 6.2.2. „Oddziaływanie hałasu”/ Tabela 30 „Zestawienie receptorów dla wariantu 0 – stan istniejący 2017 ” str. 95 ÷ 103 /

/ RAPORT/ rozdz. 8.2. „ Normalna eksploatacja lub użytkowanie ” / pkt 8.2.2. „ Oddziaływanie w zakresie hałasu ” str. 125 ÷ 210 /

/ UZUPEŁNIENIE / str. 49 ÷ 97 Ad 14. / Tabele 3 ÷ 8: zestawienia receptorów dla wariantów Fioletowy 1 i Fioletowy 2 dla roku 2022 /

Z wielkości równoważnego poziomu dźwięku A wyrażonego w decybelach wskaźnikami  $L_{AeqD}$  dla pory dnia i  $L_{AeqN}$  dla pory nocy w roku 2022, obliczonymi z zastosowaniem działań minimalizujących, na podstawie rozwiązań projektowych i prognozy ruchu, zestawionych w Tabelach w RAPORCIE i UZUPEŁNIENIU, dla alternatywnych odcinków inwestycji okazało się, że :

- w Tabelach przedstawiających wyniki oddziaływania skumulowanego całego układu drogowego oraz linii tramwajowej, jak również w zestawieniach receptorów dla wariantów Fioletowy 1 i Fioletowy 2 dla tramwaju, nie uwzględniono zakrętów tramwajowych.

Oczywiste twierdzenie Inwestora o prostoliniowym przebiegu linii tramwajowej na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego ( KARTA str. 59 „Torowisko o konstrukcji bezpodsypekowej”) nie uprawnia do pominięcia na BGW hałasu na zakrętach skrzyżowania tramwajowego z trasą Alei Grunwaldzkiej, na zakręcie skrzyżowania trasy tramwajowej z ulicą Fiszer i na kolejnym zakręcie w kierunku ulicy Do Studzienki, między którymi zaprojektowano przystanek .

Prostoliniowy odcinek BGW długości ok. 200 m tramwaj pokona, przy założonej do obliczeń prędkości 30 km/h, w czasie ok. 24 sekund. Dla przejazdu zakrętów skrzyżowania z Grunwaldzką o promieniach  $R=25$  m i  $R=27$  m prędkość pojazdów

spadnie do ok. 10 km/h [PG str.12 / 3.1.2], ale nie przyniesie to zmniejszenia hałasu. (Tramwaje Warszawskie „Ograniczanie hałasu tramwajowego”/październik 2018 r.) W tej sytuacji przy częstotliwości ruchu tramwajowego co 50 sekund, w godzinach 6:00÷22:00, tramwaje będą nieustająco obecne w przestrzeni ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego i przynajmniej na jednym z zakrętów ww. skrzyżowań. Hałas tramwajowy na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego będzie miał charakter ciągły.

Wyjaśnienie Inwestora, że: „Po przejeździe tramwaju następuje moment, kiedy tramwaje nie przejeżdżają, a więc nie ma oddziaływania akustycznego z tego źródła (można wtedy mówić o przejściowym oddziaływaniu)” (UZUPEŁNIENIE str. 98 Ad 15. ), jest trafne pod warunkiem, że tramwaje nie jeżdżą.

Twierdzenie Inwestora, że: „Hałas tramwajowy będzie miał charakter przejściowy i związany będzie z przejazdem pojedynczych pojazdów szynowych.” ( RAPORT str. 268 ) jest nieprawdziwe, zarówno w potocznym odczuciu opisanego zjawiska, jak i w rozumieniu definicji wskaźników hałasu:  $L_{aeqD}$ ,  $L_{aeqN}$ ,  $LDWN$  , w których charakteryzowane przedziały czasowe łączą się ze sobą bez interwałów.

Twierdzenie Inwestora, że: „... nowoczesne jednostki tramwajowe z hamulcami tarczowymi nie wykazują zwiększonego hałasu wynikającego z hamowania...” ( RAPORT str. 271 i 273 ) może być słuszne tylko pod warunkiem, że pojazdy są nowe. Tymczasem do obsługi projektowanej trasy zostaną skierowane jednostki stare. [ ZTM 1 str. 1/5 „Tabor tramwajowy”]

„Wadą [tramwajów] jest hałas, generowany podczas eksploatacji, zwłaszcza charakterystyczne pischczenie, powstające podczas jazdy tramwaju po łuku. Wywołane jest ono wejściem obrzeża koła w kontakt z główką szyny, przypominającym wcinanie się obrzeża w główkę szyny.” Podczas przejazdu tramwaju po łuku toru o promieniu 20 m z prędkością 10 km/h, przy mikrofonie pomiarowym umieszczonym w odległości 3 m od powierzchni pudła tramwaju, poziom hałasu osiąga wartość 105,7 dB(A). ( inż. Vladimir Deák / Katedra Odnowy Maszyn i Urządzeń, Wydział Mechaniki, Uniwersytet w Żilinie )

W wariantcie Fioletowym 1 odległość powierzchni pudła tramwaju skręcającego na skrzyżowaniu Bohaterów Getta Warszawskiego / Grunwaldzka od narożnika budynku Grunwaldzka 24 wynosi ok. 3,9 m.

W wariantcie Fioletowym 2 odległość powierzchni pudła tramwaju skręcającego na skrzyżowaniu Do Studzienki / Grunwaldzka od narożnika budynku Grunwaldzka 40 wynosi ok. 11,1 m, przy czym następny zakręt linii tramwajowej w tym wariantcie znajduje się dopiero przy zbiorniku retencyjnym „Wileńska”.

• z Tabel zestawiających wyniki oddziaływania skumulowanego całego układu drogowego oraz linii tramwajowej dla wariantów Fioletowy 1 i Fioletowy 2 oraz dla wariantu 0 – bezinwestycyjnego, dowiadujemy się, jakoby wprowadzenie linii tramwajowej na Bohaterów Getta Warszawskiego polepszało klimat akustyczny na ulicy w każdym wypadku. Tłumaczą to następujące niewiarygodne fenomeny, które są pochodną przyjęcia niewiarygodnych wartości natężenia ruchu na ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego:

- na ulicy BGW z tramwajem (Fioletowy 1) hałas będzie mniejszy niż obecnie na ulicy BGW (wariant zerowy)
- na ulicy BGW bez tramwaju (Fioletowy 2) hałas będzie większy niż na ulicy BGW z tramwajem (Fioletowy 1)
- na ulicy BGW bez tramwaju (Fioletowy 2) hałas będzie większy niż na ulicy Do Studzienki bez tramwaju (Fioletowy 1)
- na ulicy BGW z tramwajem (Fioletowy 1) i na ulicy Do Studzienki z tramwajem (Fioletowy 2) hałas będzie prawie taki sam

Z oceny Inwestora cyt.:

„Na podstawie założeń projektowych oraz prognozy ruchu przeprowadzono obliczenia akustyczne co pozwoliło na określenie klimatu akustycznego wzdłuż planowanej inwestycji ”; „Przeprowadzenie inwestycji wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny” ( RAPORT str. 273 / 9.3.1. „Metoda oceny”) - należy wykluczyć ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego.

#### 11.5. Analiza klimatu akustycznego w budynkach

/ RAPORT / str. 124 rozdz. 8.2. „Normalna eksploatacja lub użytkowanie”/ pkt 8.2.2. „Oddziaływanie w zakresie hałasu” / Analizy akustyczne dotrzymania standardów akustycznych wewnątrz budynków str. 214 ÷ 323 /

**„[...] Mając na uwadze właściwy sposób eksploatacji nieruchomości mieszkalnych, m. in. poprzez okresowe wentylowanie wnętrza pomieszczeń, należy przedstawić co najmniej alternatywne sposoby rozwiązań technologicznych lub organizacyjnych, które pozwolą na obniżenie poziomu emisji hałasu do środowiska co najmniej do poziomu dopuszczalnego, określonego w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), bowiem niedopuszczalne jest ograniczenie możliwości korzystania z własności właścicielom i mieszkańcom nieruchomości, w celu zachowania zgodności z obowiązującymi przepisami ochrony przed hałasem. W omawianej sprawie należy brać pod uwagę komfort mieszkańców istniejącej zabudowy mieszkaniowej, a następnie pod tym kątem dostosować możliwe do zastosowania środki zabezpieczające przed ponadnormatywną emisją hałasu.”**

/ UZUPEŁNIENIE / str. 37 ÷ 48 Ad 13. ustęp str. 41 ÷ 42 /

Na stronie 42 UZUPEŁNIENIA Inwestor stwierdził, że :

-„Wymiana stolarki okiennej może warunki akustyczne wewnątrz pomieszczeń poprawić.”

-„Wymiana powietrza w pomieszczeniach pozbawionych instalacji wentylacji / klimatyzacji zapewniona jest przez nawiewniki okienne.”

W ww. odniesieniu do tematu ustępu punktu nr 13. Inwestor nie liczył się, ani ze statusem zabudowy rejonu ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, ani z „ograniczeniem możliwości korzystania z własności właścicielom i mieszkańcom nieruchomości”, ani też z „komfortem mieszkańców istniejącej zabudowy mieszkaniowej” :

- zabudowa ulic Bohaterów Getta Warszawskiego , Fiszer a i Politechnicznej, za wyjątkiem dwóch współczesnych budynków, jest historyczna i objęta Ewidencjami Zabytków, w tym również Rejestrem Zabytków – dlatego wymiana starej profilowanej stolarki okiennej z elementami rzeźbiarskimi jest niewskazana, nieodpowiednia, często niepożądana

- okna, w które wyposażono domy w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego mają izolacyjność odpowiednią do akustyki miasta sprzed ponad stu lat:

- okna skrzynkowe pojedynczo szklone w pomieszczeniach mieszkalnych
- okna pojedyncze pojedynczo szklone w pomieszczeniach gospodarczych
- okna pojedyncze pojedynczo szklone, ozdobne, niekiedy witrażowe w klatkach schodowych

- Bohaterów Getta Warszawskiego jest ulicą mieszkaniową ze strefą rekreacji i wypoczynku dziennego mieszkań zlokalizowaną od strony ulicy . Na wnętrzu ulicy wychodzą zatem okna, tarasy, balkony i loggie pokoiw dziennych w domach obu jej pierzei, w tym 46 loggi budynku Fiszer a 4.

## 11.6 Uwagi

W doświadczeniu lokalnej społeczności **ulica Bohaterów Getta Warszawskiego jest ulicą cichą.**

Na mapie akustycznej Gdańska z 2017 r. Bohaterów Getta Warszawskiego jest **ulicą najcichszą** z analizowanych w DOKUMENTACJI ulic w okolicy.

Ulica BGW znajduje się w strefie długookresowego średniego poziomu dźwięku A wyznaczonego w ciągu wszystkich dób w roku z uwzględnieniem pory dnia, wieczoru oraz nocy, wyrażonego wskaźnikiem  $L_{DWN} = 60 \div 65$  dB, ulica Fiszerka znajduje się w strefie  $L_{DWN} = 65 \div 70$  dB, ulica Do Studzienki w strefie  $L_{DWN} = 70 \div 75$  dB i miejscami na odcinku od Fiszerki do Grunwaldzkiej w strefie  $L_{DWN} > 75$  dB.

Na mapie stref akustycznych wyznaczonych w ciągu wszystkich pór nocy w roku, wnętrza ulic Bohaterów Getta Warszawskiego i Politechnicznej, z wartością wskaźnika  $L_N < 50$  dB, są **enklawą ciszy**.

Zjawiska akustyczne są postrzegane zmysłowo, dlatego ich sensualna ocena jest naturalna i powszechna.

Przyjętych danych, obliczonych wartości oraz wniosków z zestawień i analiz akustycznych przedstawionych w DOKUMENTACJI dla ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, nie da się odnieść do tego, co widać nieuzbrojonym okiem i słyszeć nieuzbrojonym uchem.

Wszystkie wyniki badań i obliczeń, wartości, oceny i wnioski, które są pochodną danych przedstawionych dla ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego i dla ulicy Fiszerki, w RAPORCIE w Tabeli 25 „Prognostowane natężenie ruchu w pojazdach na dobę w stanie istniejącym – 2017 roku” - są w DOKUMENTACJI nieprawidłowe. [ GZDiZ 2019 ]

## 12. ANALIZA WIELOKRYTERIALNA WARIANTÓW

/ RAPORT / str. 320 ÷ 323 rozdz. 20. „Analiza wielokryterialna wariantów ” /

### 12.1. Wynik analizy wielokryterialnej wariantów

Wybór wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, dokonany przez Inwestora na podstawie różnicy **0,2** pkt. pomiędzy wariantami w „Analizie wielokryterialnej wariantów” w RAPORCIE jest nieprawidłowy, ponieważ wynikał z błędu obliczeniowego:  $1 \text{ pw} + 2 \text{ pw} = 3$ , a nie „4” jak widnieje w Tabeli 67 w GRUPIE : KLIMAT AKUSTYCZNY I POWIETRZE, w wierszu „Punkty ważone grupy”, w kolumnie „Wariant FIOLETOWY 1” - przez co wariant Fioletowy 1 uzyskał 26,0 pkt., a nie 27,0 pkt. – jak widnieje w wierszu „Suma punktów ważonych z działań – analiza środowiskowa (I-III)”, a różnica między wariantami wzrosła do **0,8** pkt.

„Analiza wielokryterialna wariantów” przedstawiona w Tabeli 67 w RAPORCIE dowodzi, że:

„ **Najlepszym dla środowiska okazał się wariant fioletowy 2 (alternatywny) z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Do Studzienki, który „uzyskał największą ilość punktów”: 26,8.**

„Gorszym wariantem pod względem środowiskowym okazał się wariant fioletowy 1 (preferowany) z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, który uzyskał **26,0** pkt.

## 12. 2. Zastrzeżenia merytoryczne do analizy wielokryterialnej wariantów

- DZIAŁ I : UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE / GRUPA : WODY PODZIEMNE I POWIERZCHNIOWE / Kryterium: Kolizje z ciekami / kolumna „Wariant FIOLETOWY 1”:

- jest : ilość kolizji [szt] ..... 1  
ilość przyznanych punktów .... 2  
ilość punktów ważonych ..... 2 pw
- powinno być : ilość kolizji [szt] ..... 2  
ilość przyznanych punktów .... 1  
ilość punktów ważonych ..... 1 pw

Wyjaśnienie :

- dodatkowa kolizja : przecięcie trasy tramwajowej z Potokiem Królewskim między budynkami IMP PAN Fiszer 14 i Fiszer 13 A

- DZIAŁ I : UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE / GRUPA : WODY PODZIEMNE I POWIERZCHNIOWE / Kryterium : Przebieg przez tereny zagrożone powodzią / kolumna „Wariant FIOLETOWY 1”:

- jest : długość kolizji [km] ..... 0  
ilość przyznanych punktów .... 2  
ilość punktów ważonych ..... 2 pw
- powinno być : długość kolizji [km] ..... 0,25  
ilość przyznanych punktów .... 1  
ilość punktów ważonych ..... 1 pw

Wyjaśnienie :

- ulica Bohaterów Getta Warszawskiego wraz ze skrzyżowaniem z ulicą Fiszer jest położona najniżej w zlewni Potoku Królewskiego i ponad 2 m niżej od miejsca przecięcia się ulicy Do Studzienki z ulicami Fiszer i Matejki, leżącego w najniższym fragmencie ulicy Do Studzienki, co powoduje regularne stany powodziowe w rejonie ulicy BGW.

„Sptyw z powyższych terenów (rejonu „Pileckiego”: Pileckiego, Wassowskiego, Do Studzienki) stanowi niekorzystną „dolewkę” do występujących w rejonie „Politechniczna” (Bohaterów Getta Warszawskiego, Politechniczna, Fiszer, Bracka) zalewów ulic i podtopień budynków”. [ GM 2005 str. 29 ]

- Pismo str. 19 ÷ 20 / 5.3. /

- DZIAŁ III : KONFLIKTY SPOŁECZNE / GRUPA : ZABURZENIA FUNKCJONALNO PRZESTRZENNE / Kryterium : Wykupy i wyburzenia budynków mieszkalnych:

- negujemy kryterium w całości

Wyjaśnienie :

- ilości budynków do wyburzenia podane są zgodnie z Tabelą 8 na str. 39 w RAPORCIE F2 (dla wariantu Fioletowy 2 z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Do Studzienki) w przybliżeniu, przez co – wobec wielkości różnicy w liczbie budynków pomiędzy wariantami równej „około” 2 sztuki, różnica ta jest niejednoznaczna, więc niemiarodajna
- sama liczba budynków do wyburzenia jest kryterium nieporównywalnym w ocenie skutków wyburzeń na jakość życia mieszkańców, więc niemiarodajnym
- ilość wykupów ( gruntów ? lokali ?...) nie jest tożsama z ilością budynków do wyburzenia
- budynki zaplanowane do wyburzenia na odcinku alternatywnym znajdują się nadal w obszarze transportowej rezerwy terenowej, która została zaktualizowana i utrzymana w „ Aneksie do aktualizacji strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku w zakresie trasy Gdańsk Południe – Wrzeszcz ”, uchwalonym przez Radę Miasta Gdańska 24.11.2016 r. oraz w

najważniejszym miejskim dokumencie strategicznym „ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska”, przyjętym uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska dnia 23 kwietnia 2018 roku. Oznacza to, że budynki te są w dalszym ciągu przewidziane do likwidacji

- rozbiórki na odcinku alternatywnym wariantów, założone w momencie ustanawiania komunikacyjnej rezerwy terenowej w dokumentach planistycznych miasta, czyli przed kilkudziesięciu laty i oczekiwane przez mieszkańców - w nadziei na polepszenie standardu i ustabilizowanie sytuacji mieszkaniowej - nie są przyczyną żadnych społecznych konfliktów

- „konflikty społeczne – cecha określona na podstawie uwag zgłaszanych w ramach spotkań informacyjnych i bezpośrednio do DRMG. Wyraża stopień akceptacji społecznej wobec poszczególnych wariantów.” [ PG str. 24 / 4.3.2 ]

Inwestor przekonał się podczas cyklu 5 spotkań informacyjnych z mieszkańcami, że wśród powodów konfliktów społecznych nie ma „wykupów i wyburzeń”, a wśród uczestników konfliktów - zainteresowanej nimi strony.

W analizie konfliktów społecznych ( UZUPEŁNIENIE str.124÷126 Ad 33. ) o istniejących konfliktach nie ma ani słowa. Inwestor informuje tylko, że „Aby uniknąć konfliktów społecznych...” należy zapewnić sprawną i bezpieczną organizację robót budowlanych i drogowych.

Orzekanie w „Analizie wielokryterialnej wariantów” w RAPORCIE - bez zaistnienia jakichkolwiek przesłanek - o zaistnieniu konfliktów społecznych z racji „wykupów i wyburzeń” budynków jest bezpodstawne.

- Pismo str. 25 ÷ 26 / 7.2 /

- Pismo str. 9 ÷ 10 / 3.4 /

- DZIAŁ III : KONFLIKTY SPOŁECZNE / GRUPA : ZABURZENIA FUNKCJONALNO PRZESTRZENNE / Kryterium : Wykupy i wyburzenia budynków gospodarczych

- negujemy kryterium w całości

Wyjaśnienie :

- na odcinku alternatywnym wariantów nie ma budynków gospodarczych

### 12.3 Uwagi

W wyniku weryfikacji - z tytułu powyższych zastrzeżeń - „Analizy wielokryterialnej wariantów” przedstawionej na str. 320 ÷ 323 RAPORTU:

- wariant Fioletowy 2 (alternatywny) z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Do Studzienki uzyskał **24,8** pkt.

- wariant Fioletowy 1 (preferowany) z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego uzyskał **20,0** pkt.

### 13. RACJONALNY WARIANT NAJKORZYSTNIEJSZY DLA ŚRODOWISKA

/ UZUPEŁNIENIE / str. 33 Ad 7. / UZUPEŁNIENIE F2 / str. 2 Ad 1. /

**„W raporcie ooś analizie poddano wariant proponowany przez wnioskodawcę, racjonalny wariant alternatywny oraz tzw. wariant zerowy, czyli niepodjęcie realizacji przedsięwzięcia. Niemniej zgodnie z art. 66 ust. 5 pkt b) raport ooś powinien również zawierać opis racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z określeniem jego przewidywanego oddziaływania. W związku , z czym raport ooś należy uzupełnić o powyższe.”**



Wybór wariantu przedsięwzięcia dokonany przez Inwestora cyt.: „Za wariant najkorzystniejszy dla środowiska na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej uznano Wariant fioletowy 1 (preferowany)” - jest nieprawidłowy, ponieważ „Analiza wielokryterialna wariantów” w rozdziale 20. RAPORTU wykazała, że **najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant Fioletowy 2 z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Do Studzienki.**

#### 14. UWAGI KOŃCOWE

##### I. Inwestor wyeliminował z udziału w ocenie i w porównaniu wariantów Fioletowy 1 i Fioletowy 2 :

- **powiązanie przedsięwzięcia z zaplanowaną kontynuacją trasy tramwajowej do osi komunikacyjnej Dolnego Tarasu - w przebiegu, który jest następstwem włączenia tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego**

- **argumenty społeczności lokalnych :**

- przez całkowite zignorowanie - bez uwzględnienia wagi interesu publicznego - protestu i racji naukowców Instytutu Maszyn Przepływowych Polskiej Akademii Nauk, które zostały potwierdzone sukcesem sprzeciwu Politechniki Gdańskiej
- przez całkowite zignorowanie działań i akcji ruchu obywatelskiego lokalnych społeczności rejonu ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, pomimo tego, że Inwestor docenił jego ważność, wskazując jako przyczynę ocenzonego „Koreferatu” Politechniki Gdańskiej w piśmie Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska DP...../ez/2016 z dnia 22.07.2016 r. [PG]
- przez wprowadzenie w błąd mieszkańców ulicy Do Studzienki mylącym sugerowaniem w „Analizie wielokryterialnej wariantów” w RAPORCIE, jakoby realizacja przedsięwzięcia w wariantcie Fioletowym 1 przekształcała dotychczasowy status ich domów, a opozycja społeczna z powodu „wykupów i wyburzeń” miała sens i motywację. Tymczasem nic się nie zmieni : los domów pozostanie nadal do dyspozycji inwestycji komunikacyjnych, co nie zapewni ustabilizowania sytuacji mieszkaniowej ich lokatorom
- przez całkowite zlekceważenie głównego adresata trasy tramwajowej: mieszkańców Gdańska Południe, którzy na zebraniach informacyjnych negowali **konkurencyjność trasy tramwajowej w porównaniu do transportu indywidualnego**, z powodu wydłużenia czasu podróży przez „krajobrazowe objazdy” w rejonach ulic Wileńskiej i Bohaterów Getta Warszawskiego oraz upominali się o **połączenie tramwajowe z osiedlami Dolnego Tarasu przez Plac Komorowskiego.**

##### II. DOKUMENTACJA prezentuje rozległą i gruntowną niewiedzę Inwestora na temat miejsca realizacji przedsięwzięcia i samego przedsięwzięcia w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego :

- w zakresie celów i uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących dla miejsca realizacji przedsięwzięcia
- w zakresie rzeźby terenu i wyjątkowego położenia rejonu Bohaterów Getta Warszawskiego w zlewni Potoku Królewskiego
- w zakresie warunków hydrologicznych, hydrogeologicznych, geotechnicznych i lokalnych specyficznych zjawisk towarzyszących, których analizy nie zostały wykonane
- w zakresie występowania zagrożenia powodziowego i powodzi, za czym idzie nieznanie ich częstotliwości, skali, przyczyn i skutków oraz znaczenia, w tym dla **niezawodności funkcjonowania linii tramwajowych nr 1 i nr 5 [ZTM 2]**
- w zakresie stanu zainwestowania i parametrów infrastruktury związanej z

ochroną przeciwpowodziową i ich znaczenia, także dla prawidłowego zaprojektowania przedsięwzięcia

- w zakresie obecności i ochrony zabytków objętych Wojewódzką i Gminną Ewidencją Zabytków oraz Rejestrem Zabytków w bezpośrednim zasięgu oddziaływania projektowanej trasy tramwajowej, które przez jej eksploatację - w najlepszym wypadku – ulegną powolnemu, ale nieuchronnemu niszczeniu
- w zakresie wpływów drgań i wibracji na budynki zabytkowe w fazie eksploatacji trasy tramwajowej, których analiza jest nieprawidłowa
- w zakresie prognoz natężenia ruchu, które są nieprawdziwe i tendencyjne
- w zakresie hałasu, którego analiza jest zafałszowana
- w zakresie geometrii trasy tramwajowej w planie, profilach i przekrojach
- w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

**III. PODWAŻAMY RACJONALNOŚĆ „OBJAZDU” TRAMWAJOWEGO I WŁĄCZENIA TRASY TRAMWAJOWEJ W ALEJĘ GRUNWALDZKĄ PRZEZ ULICĘ BOHATERÓW GETTA WARSZAWSKIEGO** w aspektach społecznych, przestrzennych, funkcjonalnych, ekonomiki i efektywności, adekwatności do głównych celów projektu wymienionych w RAPORCIE na stronach 108 i 109,

- w odniesieniu do całości niniejszego Pisma oraz przedstawionych przy nim załączników i materiałów źródłowych
- wobec niepotwierdzenia rozwiązania komunikacyjnego w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego analizami planistycznymi, studialno - projektowymi, w tym sprawdzającymi uwarunkowania jego realizacji oraz analizami ruchu popartymi symulacjami i obliczeniami [ PG str. 4 i 16 ]
- wobec nieumotywowanego zwiększenia kosztów społecznych, w tym między innymi : realizacyjnych, eksploatacyjnych i przestrzennych związanych z wydłużeniem i krętością trasy tramwajowej, liczbą skrzyżowań i obiektów inżynierskich, z rozbudowaną wieloelementową strukturą połączenia tramwajowego Aleja Grunwaldzka - Aleja Legionów na wysokości przystanku „Klonowa”, wydatków na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w końcu też wydatków Wspólnot Mieszkaniowych...
- wobec braku niezawodności linii tramwajowych biegnących w regularnie nawiedzanych powodziach, najniższym miejscu zlewni Potoku Królewskiego
- wobec prowizorki dla ulicy Do Studzienki : odkładania ad acta adaptacji ulicy do wypełniania funkcji, która wynika z jej położenia w układzie transportowym Gdańska i rewitalizacji jej przestrzeni, dalszego odwlekania unormowania sytuacji mieszkaniowej mieszkańców wschodniej strony ulicy...
- wobec istnienia racjonalnego wariantu alternatywnego włączenia trasy tramwajowej w Aleję Grunwaldzką przez ulicę Do Studzienki, którego racjonalność została potwierdzona planistycznymi i komunikacyjnymi projektami Biura Rozwoju Gdańska oraz wykonaną na zlecenie Inwestora przez ekspertów Politechniki Gdańskiej w ramach „Koreferatu do analizy wielokryterialnej wariantów przebiegu trasy Nowa Politechniczna w Gdańsku” [PG] - kompleksową analizą skrzyżowania ulic Grunwaldzka / Miszewskiego / Do Studzienki, przy uwzględnieniu „15 wariantów prowadzenia Trasy Nowa Politechniczna wraz z linią tramwajową wzdłuż ulic Do Studzienki, Miszewskiego” [ PG str. 1 i str. 36 / 5.1 ], która „nie wyczerpuje wszystkich możliwości usprawnienia ruchu na analizowanym skrzyżowaniu i na analizowanym obszarze”. [ PG str. 46 / 5.4 ]

**IV. Włączenie tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Do Studzienki** daje szansę na - zalecaną beneficjentom przez Komisję Oceny Projektów w Centrum Unijnych Projektów Transportowych - **autoewaluację** i na powrót do priorytetu Wariantu Czerwonego, zgodnego ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia na „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem

nadzoru autorskiego dla budowy ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku" z 29.04.2015 r. [SIWZ], który najlepiej i w całości - bez tramwajowych „objazdów”, tuneli i wiaduktu - spełnia ogólnomiejskie cele projektu wymienione w RAPORCIE na stronach 108 i 109 , optymalizuje jednoczesną lub etapową budowę zupełnie nowej drogi miejskiej, rewitalizację urbanistycznego wnętrza ulicy Do Studzienki, budowę szybkiej, konkurencyjnej dla samochodu trasy tramwajowej z południa na północ i przy zapewnieniu efektywnego wykorzystania środków publicznych powoduje kolejny wzrost korzyści społecznych.

**V.** Ignorancję Inwestora na temat miejsca realizacji przedsięwzięcia i samego przedsięwzięcia w rejonie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, brak merytorycznej podbudowy genezy - sprzecznego z mpzp i z profesjonalnymi opracowaniami Biura Rozwoju Gdańska - pomysłu włączenia tramwaju w Aleję Grunwaldzką przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego, brak potwierdzenia możliwości urzeczywistnienia projektu trasy tramwajowej przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego i jej niezawodnej eksploatacji

- udowadniałoby w oparciu o oczywiste autorytety najwyższej rangi :

w tym twórców Polskich Norm z Politechniki Krakowskiej, specjalistów Politechniki Gdańskiej, Biura Rozwoju Gdańska, Gdańskich Melioracji / Gdańskich Wód, Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego, Państwowego Instytutu Geologicznego, Państwowego Instytutu Badawczego, Oddziału Geologii Morza w Gdańsku, Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni, Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego...

**VI. DOKUMENTACJA potwierdza społeczną uznaniowość i intuicyjność preferencji Inwestora dla wariantu włączenia trasy tramwajowej w Aleję Grunwaldzką przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego w przedsięwzięciu pn. „Budowa ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku” - przez co został pominięty wzgląd na **NADRZĘDNOŚĆ INTERESU PUBLICZNEGO**.**

**VII. W świetle kryteriów środowiskowych analizy wielokryterialnej wariantów w RAPORCIE, najkorzystniejszym dla środowiska jest racjonalny wariant przedsięwzięcia Fioletowy 2, z włączeniem trasy tramwajowej w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Do Studzienki.**

**VIII.** W odniesieniu do DOKUMENTACJI : KARTY, RAPORTU i UZUPEŁNIENIA przedłożonych do wniosku Gminy Miasta Gdańska z dnia 31.01.2017 r. znak DPLL/128/2017/EM, w imieniu której działa Inwestor: Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku z włączeniem tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ul. Bohaterów Getta Warszawskiego”, jak również w odniesieniu do całości niniejszego Pisma oraz przedstawionych przy nim załączników i materiałów źródłowych wnioskujemy o realizację włączenia tramwaju w Aleję Grunwaldzką na wysokości ulicy Do Studzienki w przedsięwzięciu pn. „Budowa ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku”.

Z wyrazami szacunku

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

## 15. MATERIAŁY GRAFICZNE

- fot. 1. Kamienice nr 5; nr 4; nr 3 przy ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego / autor : \*\*\*\*\* / archiwum rodzinne ..... 31
- fot. 2. Kamienice nr 5; nr 4; nr 3; nr 2 przy ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego / autor : \*\*\*\*\* / archiwum rodzinne ..... 32
- fot. 3. Kamienice nr 10 i nr 9 przy ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego / materiały prasowe ..... 32
- rys. 1. Rejon zbiornika „Wileńska”/ Koncepcja. Plan sytuacyjny. Fioletowy 1 i Fioletowy 2 / Rys. OS 08.01, styczeń 2017/ Załączniki do RAPORTU OS\_08 ..... 36
- rys. 2. Rejon zbiornika „Wileńska”/ Koncepcja. Plan sytuacyjny. Wariant czerwony zachodni - czerwony wschodni / Rys. D 02.02 styczeń 2016 ..... 36
- rys. 3. Załącznik do pisma ZTM w Gdańsku PP-5556-4611-65-15 z 25.09.2015 r. [ ZTM 1 ] ..... 39
- rys. 4. Załącznik do pisma ZTM w Gdańsku PP-5556-6114-65-15 z 04.11.2015 r. [ ZTM 2 ] ..... 40
- rys. 5. Nowa Politechniczna / Wariant Czerwony / Biuro Rozwoju Gdańska / 30.06.2014 ..... 41

## 16. MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

1. „Koncepcja” / styczeń 2016 r. / opracowana przez firmę Mosty Katowice na zlecenie Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska w ramach realizacji zamówienia na „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla budowy ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku”
2. „Aneks do aktualizacji strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku w zakresie trasy Gdańsk Południe – Wrzeszcz”/ październik 2016 / Biuro Rozwoju Gdańska
3. [1] „Kryteria oceny wpływu drgań komunikacyjnych na budynki zabytkowe i ludzi w budynkach w ujęciu normowym”, autor: prof. dr hab. inż. Janusz Kawecki, Wydział Inżynierii Lądowej, Instytut Mechaniki, Politechnika Krakowska
4. [2] „Wpływ drgań na budynki i ludzi w budynkach – normy i sporządzanie opinii”, autor: prof. dr hab. inż. Krzysztof Stypuła, Wydział Inżynierii Lądowej, Instytut Mechaniki, Politechnika Krakowska
5. Nagrania video spotkań informacyjnych z mieszkańcami w dniach: 16 marca / 05 kwietnia / 12 kwietnia / 20 kwietnia / 27 kwietnia 2016 r.
6. „Rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla terenu miasta Gdańska” / 2011 r. / Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, Oddział Geologii Morza w Gdańsku / na zamówienie Gminy Miasta Gdańsk / umowa z dnia 14.01.2011 r.
7. „Zmniejszanie hałasu podczas jazdy tramwajów po łuku – system smarowania obrzeży kół” / inż. Vladimir Deák / Katedra Odnowy Maszyn i Urządzeń, Wydział Mechaniki, Uniwersytet w Žilinie
8. Tramwaje Warszawskie „Ograniczanie hałasu tramwajowego”/ 2018 r.

## 17. ZAŁĄCZNIKI

1. [SIWZ] Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia na „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla budowy ulicy Nowa Politechniczna w Gdańsku”, sygn. I/POE/001/15, Gdańsk 29.04.2015 r.
2. [PG] „Koreferat do analizy wielokryterialnej wariantów przebiegu trasy Nowa Politechniczna w Gdańsku.” Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskie / Gdańsk / lipiec 2016
3. [3] INFORMACJA DLA WŁADZ MIASTA Nr 1
4. [4] INFORMACJA DLA WŁADZ MIASTA Nr 2
5. [5] INFORMACJA DLA WŁADZ MIASTA Nr 3
6. [ZTM 1] pismo ZTM nr PP-5556-4611-65-15 z 25.09.2015 z załącznikiem graficznym pt. „Postulowany przebieg trasy tramwajowej Gdańsk Południe-Wrzeszcz”
7. [ZTM 2] pismo ZTM nr PP-5556-6114-65-15 z 04.11.2015 z załącznikiem graficznym
8. [8] Pismo PROTEST do Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 20.04.2016 r. (aktualizacja: 06.12.2016 r./18.12.2018 r.) wraz z listą osób popierających pismo: 35 stron, 776 podpisów
9. Pismo z 28.04.2016 r. do Prezydenta Miasta Gdańska
10. Pismo z 28.06.2016 r. do Prezydenta Miasta Gdańska
11. Pismo z 07.12.2016 r. Apel do Prezydenta Miasta Gdańska
12. [BRG1] Stanowisko Biura Rozwoju Gdańska z dnia 02.04.2015 r. wobec krytyki Nowej Politechnicznej przez stowarzyszenie FRAG
13. [BRG2] Stanowisko Biura Rozwoju Gdańska z dnia 06.05.2015 r. wobec krytyki Nowej Politechnicznej i pomysłu dziennikarza Michała Tuska poprowadzenia linii tramwajowej przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego
14. Pismo do Radnych Miasta Gdańska z dnia 21.11.2016 r. dotyczące uchwalenia ANEKSU DO AKTUALIZACJI STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO DZIELNICY POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU W ZAKRESIE TRASY GDAŃSK POŁUDNIE – WRZESZCZ podczas sesji Rady Miasta 24.11.2016 r.
15. [15] Pismo do autorytetów „Nowa Politechniczna / Gdańsk Południe – Wrzeszcz z dnia 01.06.2016 r.
16. [IMP] Pismo Protest Instytutu Maszyn Przepływowych PAN z dnia 06.12.2016 r.
17. [17] Opinia dotycząca zmiany wartości nieruchomości lokalowych 12.12.2016
18. ...
19. [GM 2005] „Ekspertyza. Analiza stosunków gruntowo – wodnych pod kątem ustalenia przyczyn podtopień budynków w Gdańsku Wrzeszczu w rejonie ulic: Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszer, Politechnicznej, Pileckiego, Wassowskiego, Do Studzienki...” / Gdańskie Melioracje Sp. z o. o. / wykonana na polecenie zastępcy Prezydenta Miasta Gdańska pismem WGK-III -0562 / 119/ 04/AB z dnia 24.12.2004 r. / wrzesień 2005
20. [OG] „Opinia Geotechniczna dla potrzeb ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia ulicy Nowej Politechnicznej w Gdańsku” / Zakład Usług Geologicznych i Projektowych Budownictwa i Ochrony Środowiska „GeoTech” w Rzeszowie / grudzień 2015
21. ...
22. [GZDiZ 2019] pismo Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni GZDiZ-ZI-70-243(2)-2019 -JL z dnia 6 marca 2019 r. w sprawie pomiarów natężenia ruchu na ulicach Bohaterów Getta Warszawskiego i Fiszer w październiku 2018 r. / str. 1÷6 /
23. ...
24. Wersja cyfrowa w formacie PDF pisma z dnia 03.04.2019 wraz z załącznikami



## SPIS TREŚCI

1.	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA / PRZEDMIOT PRZEDSIĘWZIĘCIA	..... 2
2.	REALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA NA PODSTAWIE SPECUSTAWY DROGOWEJ	..... 2
3.	KONFLIKTY SPOŁECZNE	..... 3
3.1	Strony konfliktów	..... 3
3.2	Postulaty oraz formy sprzeciwu i argumentacji	..... 3
3.3	Powody konfliktu ze społecznościami okolic ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego	..... 4
3.4	Powody braku konfliktu ze społecznością ulicy Do Studzienki	..... 9
3.5	Powody skutecznego protestu Politechniki Gdańskiej / Powody nieskutecznego protestu Instytutu Maszyn Przepływowych Polskiej Akademii Nauk	..... 10
3.6	Odpowiedzi Inwestora na pytania mieszkańców	..... 10
4.	WPŁYW DRGAŃ I WIBRACJI NA BUDYNKI W FAZIE REALIZACJI I EKSPLOATACJI TRASY TRAMWAJOWEJ	..... 11
4.1	Zastosowanie normy PN - B - 02170	..... 11
4.2	Wstępna analiza wpływu drgań na budynki	..... 12
4.3	Zabezpieczenie antywibracyjne	..... 14
4.4	Uwagi	..... 14
5.	WARUNKI GRUNTOWO – WODNE MIEJSCA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA WRAZ Z CZYNNIKAMI KSZTAŁTUJACYMI	..... 15
5.1	Warunki geologiczne	..... 16
5.2	Warunki hydrologiczne / Warunki hydrogeologiczne	..... 17
5.3	Opady / Zagrożenie powodziowe	..... 19
5.4	Potok Królewski / Kanalizacja deszczowa	..... 20
5.5	Uwagi	..... 21
6.	ZABYTKI	..... 22
6.1	Zabytki w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia	..... 22
6.2	Program zabezpieczenia zabytków	..... 23
7.	WYBURZENIA	..... 24
7.1	Obiekty przeznaczone do wyburzenia	..... 24
7.2	Wpływ wyburzeń na warunki życia i zdrowia ludzi	..... 25
7.3	Wpływ wyburzeń na krajobraz kulturowy w rejonie ulicy Do Studzienki	..... 26
8.	KRAJOBRAZ	..... 27
8.1	Ulica Do Studzienki na odcinku 2x2 pasy ruchu plus dwutorowe torowisko tramwajowe	..... 27
8.2	Charakterystyka krajobrazu miejskiego / ulica Do Studzienki / ulica Bohaterów Getta Warszawskiego	..... 29
8.3	Prognoza oddziaływania planowanej trasy na krajobraz / ulica Do Studzienki / ulica Bohaterów Getta Warszawskiego	..... 29
8.4	OBJAZD tramwajowy przez ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego na odcinku od wysokości wjazdu „Pogórze” do ulicy Fiszer	..... 33

<b>9. ULICA WILEŃSKA I REJON PROJEKTOWANEGO POŁĄCZENIA ULIC WILEŃSKIEJ I SOBIESKIEGO / OBIEKTY INŻYNIERSKIE</b>	<b>..... 34</b>
<b>9.1 Uwagi</b>	<b>..... 35</b>
<b>10. ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE</b>	<b>..... 37</b>
<b>11. HAŁAS</b>	<b>..... 41</b>
<b>11.1 Natężenie ruchu w stanie istniejącym</b>	<b>..... 41</b>
<b>11.2 Prognozowane natężenie ruchu w rok po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania</b>	<b>..... 42</b>
<b>11.3. Poziom mocy akustycznej</b>	<b>..... 43</b>
<b>11.4 Prognozowane oddziaływanie w zakresie hałasu</b>	<b>..... 43</b>
<b>11.5 Analiza klimatu akustycznego w budynkach</b>	<b>..... 45</b>
<b>11.6 Uwagi</b>	<b>..... 46</b>
<b>12. ANALIZA WIELOKRYTERIALNA WARIANTÓW</b>	<b>..... 46</b>
<b>12.1 Wynik analizy wielokryterialnej wariantów</b>	<b>..... 46</b>
<b>12.2 Zastrzeżenia merytoryczne do analizy wielokryterialnej wariantów</b>	<b>..... 47</b>
<b>12.3 Uwagi</b>	<b>..... 48</b>
<b>13. RACJONALNY WARIANT NAJKORZYSTNIEJSZY DLA ŚRODOWISKA</b>	<b>..... 48</b>
<b>14. UWAGI KOŃCOWE</b>	<b>..... 49</b>
<b>15. MATERIAŁY GRAFICZNE</b>	<b>..... 52</b>
<b>16. MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE</b>	<b>..... 52</b>
<b>17. ZAŁĄCZNIKI</b>	<b>..... 53</b>