

Rok 2023 był kolejnym rokiem przygotowywania nowych inwestycji tramwajowych w Gdańsku i wydatkowania na nie publicznych pieniędzy. Władze Gdańska zamówiły m.in. dokumentację budowlaną 250-metrowego odcinka trasy tramwajowej przez ul. Klonową do dworca we Wrzeszczu i przeznaczyły na to 2 mln zł.

Pomijając to, czy taka trasa ma w ogóle sens, należy skupić się na tym, w jaki sposób ta inwestycja jest prowadzona i gdzie w niej znaleźć można głos mieszkańców. Otóż nigdzie. W przypadku tramwaju na ul. Klonowej przystąpiono już do wykonywania dokumentacji technicznej. I uwaga – odbywa się to nie tylko bez konsultacji społecznych, bo to już znamy z tramwaju przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego, lecz także bez uzyskania decyzji środowiskowej. Co w tym dziwnego? Ano to, że opracowywany aktualnie projekt budowlany musi spełniać wymagania określone w decyzji środowiskowej, która jeszcze nie powstała.

O czym to świadczy? O tym, że władze miasta traktują procedury środowiskowe jako formalność, którą można pominąć. Tymczasem proces oceny środowiskowej powinien chronić obywateli przed przemocą urzędniczą. Ocena oddziaływania ma m.in. wykazać zagrożenia, jakie niesie inwestycja, wskazać rozwiązania zabezpieczające sąsiadów, a przede wszystkim – pozwolić zbadać, czy proponowany przez inwestora wariant inwestycji jest optymalny, czy może jednak byłoby lepiej, gdyby odbył się w innym wariantcie.

To wszystko jest przez władze Gdańska celowo ignorowane.

Dlaczego?

Dlatego że władze miasta nie są przygotowane na dyskusje z mieszkańcami, a przede wszystkim – nie są nią zainteresowane i realizują z góry upatrzony wariant, bez względu na wszystko. Znamy to z ul. Bohaterów Getta Warszawskiego. Znamy upór władz miasta w forsowaniu wariantu przez naszą ulicę. Wariantu, który jest gorszy zgodnie z oceną środowiskową i którego wybór spotkał się z krytyką

niezależnego zespołu ekspertów z Politechniki Gdańskiej. Dzieje się tak wreszcie mimo słów Pawła Adamowicza, który zapowiadał ostateczny wybór wariantu trasy tramwajowej Gdańsk Południe – Wrzeszcz na podstawie wyniku raportu środowiskowego. Jego jasną deklarację może sobie wysłuchać każdy na filmie, który nadal wisi na gminnym portalu gdansk.pl.

Władze Gdańska, które chętnie deklamują różnego typu deklaracje dotyczące demokracji, partycypacji społecznej czy respektowania praw obywatelskich, w tym przypadku sięgnęły po realizację inwestycji za pomocą specustawy autostradowej, która ogranicza wpływ społeczny w zasadzie do zera, czyli przepis jakby żywcem wyjęty ze stanu wojennego. Przepis administracyjnie miażdżący wszelki opór społeczny. Nie pasuje to do kreowanego w mediach wizerunku Pani Prezydent Dulkiewicz.

Przypomnę może w skrócie, o jakiej sytuacji mówię.

Podczas wyboru przebiegu trasy tramwajowej Gdańsk Południe – Wrzeszcz władze miasta miały do wyboru dwa warianty:

- **wariant przez ul. Do Studzienki**, gdzie tramwaj mógł jechać prosto przez rezerwę transportową zaplanowaną dekady temu i w zasadzie prawie całkowicie wysiedloną, z dobrymi warunkami gruntowymi po wydzielonym torowisku;
- **wariant przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego**, gdzie znajdują się słabonośne grunty, zagrożone powodziowo. Tramwaj musiałby jechać na specjalnej konstrukcji składającej się z podziemnego zbiornika retencyjnego i z pali, czyli w zasadzie na czymś na kształt podziemnego wiaduktu. Odbывałoby się to wolniej niż przez ul. Do Studzienki, gdyż tramwaj:

- jechałby dłuższą drogą – naokoło,
- jechałby przez torowisko współdzielone z samochodami i pieszymi,
- musiałby pokonywać ostre zakręty.

Podczas oceny oddziaływania na środowisko to właśnie wariant przez ul. Do Studzienki został wyżej oceniony, czyli uznano go za wariant korzystniejszy. Teoretycznie wybór wydawał się oczywisty. Ostatecznie jednak władze miasta wybrały... gorszy wariant przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego.

Jedynym dokumentem, który potwierdzał taki wybór, była *Analiza wielokryterialna* przygotowana na zlecenie władz miasta przez firmę Mosty Katowice. Dokument ten został jednak poddany gruntownej krytyce w *Koreferacie*, który został sporządzony również na zamówienie władz miasta. Jego autorzy – specjaliści z Politechniki Gdańskiej – udowodnili, że analiza Mostów Katowice jest niekompletna, a sposób oceny poszczególnych wariantów jest nieobiektywny.

Przy okazji naukowcy z Politechniki obalili argument, jakoby z ul. Do Studzienki nie sposób włączyć się w Al. Grunwaldzką. W *Koreferacie* przedstawiono kilka sposobów takiego włączenia, wykonano też symulację zaproponowanych rozwiązań.

Niestety wnioski wynikające z tego dokumentu, jako że nie odpowiadały oczekiwaniom władz miasta, zostały przez nie zignorowane.

Trudno w tej sytuacji żebyśmy my, mieszkańcy, nie poczuli się nie tylko zignorowani, lecz także oszukani. Zwłaszcza że obecnie, gdy zdobyliśmy ukrywaną przez DRMG dokumentację budowlaną, możemy zweryfikować kolejne informacje, na bazie których władze podejmowały decyzje o wyborze wariantu przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego.

Na przykład problemy, których istnieniu władze miasta zaprzeczały na etapie oceny oddziaływania na środowisko, znajdują nagle rozwiązanie na etapie projektu budowlanego. Gdy domagaliśmy się, aby w ocenie wariantów uwzględniono to, że

ul. Bohaterów Getta jest zagrożona powodziowo, DRMG dowodziło, że na tym obszarze nie występują powodzie. Natomiast w projekcie budowlanym pod ul. Bohaterów Getta pojawił się... podziemny zbiornik retencyjny, mający chronić linię tramwajową przed POWODZIĄ.

Ów zbiornik zmienia również ocenę kosztów obu omawianych wariantów. Okazuje się bowiem – inaczej niż nam wcześniej wmawiano – że wariant przez ul. BGW, wariant wymagający budowy ważących tysiące ton żelbetowych komór i pali, jest znacząco droższy niż wariant przez ul. Do Studzienki. A przecież to właśnie niski koszt realizacji był przedstawiany przez władze miasta jako jeden z powodów wyboru wariantu przez ul. BGW.

Co jednak najgorsze – budowa zbiornika niesie zagrożenie zawalenia się naszych domów. Zagrożenie, które nie podlegało ocenie w raporcie środowiskowym, ponieważ zbiornik retencyjny po prostu się w nim nie pojawia.

Podobnych zaskakujących zmian, a może raczej kłamstw i manipulacji, które odkryliśmy w dokumentacji projektowej, jest znacznie więcej. Nie sposób je jednak omówić w 5 minut.

Zwłaszcza że pozostają też kwestie zagadkowe, które są kluczowe dla zrozumienia sprawy, mianowicie: co jest przyczyną uporu władz miasta w forsowaniu wariantu przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego. Trudno uwierzyć, że przyczyną wpychania kosztownego i niebezpiecznego objazdu przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego jest deklarowana przez miasto przepustowość skrzyżowania Al. Grunwaldzkiej i ul. Do Studzienki – wszak natężenie ruchu na części kierunków zmalało. W planach jest zaś budowa w tym miejscu trasy Nowej Politechnicznej dla samochodów, a naukowcy z Politechniki przedstawili cały wachlarz rozwiązań tego problemu.

Pozostają więc przypuszczenia. Czy rzeczywistą przyczyną forsowania wariantu przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego jest działka pod oczyszczaniem z najemców DH Jantar, na której, zgodnie z obowiązującym we Wrzeszczu trendem, władze chętnie widziałyby luksusowy wieżowiec? Czy może chodzi o plan budowy Nowej Politechnicznej dla samochodów, z którym może kolidować torowisko na skrzyżowaniu? A może to oba te powody?

Czego oczekujemy? Niczego szczególnego. Rozmowy władzy z mieszkańcami, uwzględnienia w planach interesu mieszkańców żyjących w sąsiedztwie inwestycji, pełnego informowania o zagrożeniach związanych z inwestycją i przede wszystkim – uczciwego wyboru lepszego wariantu trasy.